



Lettre à nos actionnaires

Cher actionnaire,



Crise, récession, krach. Tous ces mots s'étalant à la une de la presse effraient et conduisent à s'interroger sur la solidité de l'économie en général et des entreprises en particulier. Je voudrais donc ici vous rassurer sur la capacité d'EADS à résister à la crise. Premier élément de stabilité, notre carnet de commandes de 400 milliards d'euros. Son niveau record nous offre une grande visibilité. Deuxième élément, notre remarquable solidité financière. Nous disposons de 9 milliards d'euros de trésorerie nette, auxquels s'ajoutent 3 milliards d'euros de ligne de crédits que nous pouvons débloquer à notre convenance et sans restriction. Au-delà de nos propres forces, nous bénéficions également depuis quelques semaines d'un renforcement du dollar qui, s'il ne lève pas la menace du billet vert sur la rentabilité du Groupe, permet au moins de desserrer l'étouffement.

Notre capacité de résistance ne nous rend pas pour autant aveugle face à une crise dont personne ne peut encore évaluer l'ampleur. Pour la première fois depuis 2003, le trafic aérien a reculé en septembre. En outre, les compagnies aériennes sont également touchées par la raréfaction du financement. À terme se profile donc une baisse des commandes, que nous ne constatons pas pour l'instant, et une augmentation de notre financement-client, même si celui-ci est actuellement à son plus bas niveau depuis 20 ans.

En réponse à ces incertitudes, nous avons donc stabilisé la hausse de production des monocouloirs chez Airbus et notre trésorerie nous permettra de fournir, au cas par cas, une aide au financement de nos clients. Enfin, grâce à Power8, nous avons déjà lancé un certain nombre d'actions visant à garantir la compétitivité du Groupe. Nous en récoltons les premiers résultats, mais malgré la hausse du dollar, nous devons poursuivre notre effort afin de réduire notre exposition à la volatilité du dollar. C'est pourquoi nous allons prendre des mesures additionnelles dans le cadre du plan Power8 plus. Nous n'ignorons pas non plus nos difficultés internes. Le programme A400M soulève de fortes interrogations. La montée en cadence de l'A380 est au cœur de nos préoccupations.

Notre carnet de commandes exceptionnel, notre niveau record de trésorerie, notre solidité financière donnent de réelles raisons de croire que nous avons les moyens de faire face au climat d'instabilité économique.

HANS PETER RING
Directeur Financier d'EADS.

SOMMAIRE	RÉSULTATS DES NEUF PREMIERS MOIS DE 2008	2
	DIVISIONS : SOLIDE PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE	4
	L'A380 : UN AN DE SUCCÈS	6

Résultats des neuf premiers mois de 2008



➔ EADS a enregistré des résultats encourageants sur les neuf premiers mois de 2008 mais doit faire face à des défis dans des programmes clés. Le Groupe a confirmé la solidité de sa performance opérationnelle et a bénéficié du dynamisme du marché. Les prises de commandes de l'ensemble des activités du Groupe ont atteint un niveau remarquable. Le Groupe suit l'évolution des marchés financiers avec une très grande attention. Diverses mesures ont été prises pour limiter les effets de la dégradation de la conjoncture.

“ Le programme A400M reste un sujet difficile et nous menons des actions ambitieuses pour relever les défis industriels et commerciaux qu'il présente, dans le cadre de discussions engagées avec nos clients et nos fournisseurs. Nous restons plus que jamais déterminés à maîtriser ce programme particulièrement complexe. ” a déclaré M. Louis Gallois, CEO d'EADS.

Sur le programme A400M, l'absence d'un engagement sur un calendrier fiable de fourniture du système de propulsion, combinée à des problèmes non résolus sur certains éléments importants ainsi que sur l'intégration d'équipements et de systèmes conduira à de nouveaux retards. Dès qu'un nouveau calendrier sera disponible, EADS remettra à jour la charge comptabilisée au titre de l'A400M de 341 millions d'euros de provisions qui ont été comptabilisés** au troisième trimestre de 2008 et ont pénalisé l'EBIT*.

Le chiffre d'affaires a augmenté de 7 % et s'établit à 29,4 milliards d'euros (9m 2007 : 27,6 milliards d'euros). Les cinq Divisions du Groupe ont contribué à cette croissance. La progression du chiffre d'affaires inclut 803 millions d'euros résultant du passage à la méthodologie comptable du début de contrat pour le programme A400M appliqué au 3^e trimestre 2008.

L'EBIT* avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels s'améliore à 2 018 millions d'euros sur les neuf premiers mois de 2008. Il était de - 353 millions sur la période équivalente de 2007, notamment en raison de l'EBIT* d'Airbus affecté par des charges exceptionnelles plus élevées (Power8, A400M, lancement de l'A350). L'ensemble des Divisions a contribué à cette amélioration.

En ligne avec l'évolution de l'EBIT*, le résultat net consolidé est en progression à 1 082 millions d'euros, (9m 2007 : - 705 millions d'euros). Le bénéfice par action est de 1,34 euro, contre - 0,88 euro sur les neuf premiers mois de 2007.

Les dépenses de R&D autofinancées ont diminué légèrement, à 1 792 millions d'euros (1 903 millions d'euros sur les neuf premiers mois de 2007). Elles devraient toutefois augmenter de façon plus prononcée au quatrième trimestre, essentiellement en raison du programme A350 d'Airbus.

Les flux de trésorerie disponible avant financement client ont fortement augmenté, à 1 959 millions d'euros (9 m 2007 : 168 millions d'euros). Malgré une consommation de trésorerie pour des acquisitions et des options de couverture, la position de trésorerie nette atteint le niveau record de 9 milliards d'euros à fin septembre (7 milliards d'euros à fin

2007). Cette trésorerie confère à EADS une solide base de liquidité pour les années à venir.

Les prises de commandes d'EADS ont atteint le niveau remarquable de 88,7 milliards d'euros, (9 m 2007 : 82,4 milliards d'euros). Elles ont été soutenues par la forte activité du salon de Farnborough et par la commande de ravitailleurs en vol pour le Royaume-Uni. Le carnet de commandes du Groupe atteint le niveau record de 400,7 milliards d'euros à fin septembre 2008, (339,5 milliards d'euros à fin 2007). Le carnet de commandes a bénéficié de l'évolution favorable du taux de change du dollar américain à fin septembre 2008 par rapport à fin 2007.

En raison de la crise financière, EADS - notamment pour les activités civiles d'Airbus, d'Eurocopter et d'Astrium - évolue dans un marché incertain. Le ralentissement de la croissance économique et la forte diminution du trafic aérien ont éclipié le redressement du dollar par rapport à l'euro et la baisse du prix du pétrole depuis l'été. Grâce à la robustesse et à la diversité géographique de son carnet de commandes ainsi qu'à son niveau record de trésorerie nette, EADS reste solide dans ce contexte de crise financière mondiale. Avec la prévision d'un ralentissement du trafic aérien et des refinancements plus difficiles, le marché de l'aviation commerciale devrait ralentir avec des risques de reports voire d'annulations, mais la visibilité sur ces risques est limitée. Les conditions de financement d'avions se sont durcies. À ce jour, le Groupe n'a reçu qu'un nombre limité de demandes pour combler les besoins de financement des clients. En tout état de cause, Airbus et Eurocopter restent vigilants, prêts à s'adapter à l'évolution du marché.

* Voir page 4.

** Comme l'issue de la réalisation du contrat A400M ne peut pas être évaluée de façon fiable, EADS ne peut pas actuellement se conformer à toutes les exigences pour comptabiliser le contrat en fonction de la méthode comptable d'estimation à terminaison. En conséquence, et en application de la norme comptable IAS 11 (contrats à long terme), EADS a suspendu l'application de la méthode comptable d'estimation à terminaison (comptabilisation selon points d'avancement) et a donc reconnu les coûts du contrat enregistrés à ce jour comme une charge directe dans le compte de résultats ainsi que les revenus correspondants, pour autant que l'on pense recouvrer les coûts du contrat dépensés selon la méthode comptable "de début de contrat". La provision pour perte à terminaison a été ensuite réévaluée pour couvrir uniquement les pertes additionnelles du contrat qu'EADS est en mesure d'estimer actuellement de manière fiable.



PERSPECTIVES

Les prévisions et perspectives du Groupe se fondent sur un taux de change à fin 2008 de 1€ = 1,45 \$.

EADS prévoit qu'Airbus enregistrera plus de 850 nouvelles commandes en 2008.

Les prévisions de croissance du chiffre d'affaires à plus de 40 milliards d'euros en 2008 restent inchangées, avec plus de 470 avions livrés pour l'année.

Avec un EBIT* de 2 milliards d'euros pour les neuf premiers mois de 2008, EADS devrait dépasser sa prévision d'EBIT* de 1,8 milliard d'euros précédemment annoncé pour l'exercice 2008 (taux de change de 1€ = 1,45 \$) compte tenu de la solide performance opérationnelle. Néanmoins, cette

perspective d'EBIT* exclut tout impact additionnel lié à l'A400M en raison des incertitudes pesant sur ce programme.

Les fluctuations du taux de change euro/dollar à la clôture de l'exercice 2008 pourraient avoir des conséquences négatives ou positives sur les résultats liés à la réévaluation au cours de clôture du taux de change du dollar de certains éléments du bilan d'Airbus, notamment en ce qui concerne les provisions pour pertes à terminaison sur contrats.

Avant impact du financement client, EADS anticipe des flux de trésorerie disponibles supérieurs à 2 milliards d'euros en 2008, sachant que cet agrégat est le plus difficile à prévoir.

Les initiatives d'amélioration de l'efficacité du Groupe produisent les résultats attendus. Le programme de restructuration Power8 progresse bien et la stratégie de cessions se concrétise. EADS a lancé son programme Power8 Plus. Les différentes mesures prises dans l'ensemble du Groupe ont pour objectif de contribuer à l'EBIT* consolidé à hauteur de 1 milliard d'euros à l'horizon 2011-2012. La contribution d'Airbus devrait atteindre 650 millions d'euros. Le siège d'EADS et les divisions Eurocopter, Astrium, Défense & Sécurité et Avions de Transport Militaire doivent, pour leur part, contribuer à hauteur de 350 millions d'euros.

En complément de Power8 Plus, EADS travaille sur un plan d'intégration et d'économies baptisé "Future EADS". Il vise à réaliser une meilleure intégration, à améliorer le processus de décision et l'interaction entre le siège et les divisions. Ce plan générera un minimum de 200 millions d'économies en 2011-2012 au siège et dans les divisions.

GRUPE EADS (en millions d'euros)

	9M 2008	9M 2007	Variation
Chiffre d'affaires ⁽¹⁾	29 440	27 551	+ 7 %
Dont activités de Défense	7 329	5 605	+ 31 %
EBE ⁽¹⁾⁽²⁾	3 143	788	+ 299 %
EBIT ⁽¹⁾⁽³⁾	2 018	- 353	-
Coûts de recherche et développement ⁽¹⁾	1 792	1 903	- 6 %
Résultat net ⁽⁴⁾	1 082	- 705	-
Bénéfice par action (BPA) ⁽⁴⁾	1,34 €	- 0,88 €	+ 2,22 €
Flux de trésorerie disponible ⁽¹⁾	1 967	111	-
Flux de trésorerie disponible avant financement client ⁽¹⁾	1 959	168	-
Prises de commandes ⁽¹⁾⁽⁷⁾	88 700	82 422	+ 8 %

1) Les données du T3 2007 et des neuf premiers mois de 2007 ont été ajustées pour tenir compte du changement de périmètre de consolidation, MBDA étant désormais prise en compte à hauteur de 37,5 %.

2) Résultat opérationnel avant intérêts, impôts, dépréciation, amortissements et éléments exceptionnels.

3) Résultat opérationnel avant intérêts et impôts, écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

4) EADS continue d'employer le terme "Résultat net". Celui-ci est identique au bénéfice pour la période imputable aux actionnaires de la société mère, selon les normes IFRS.

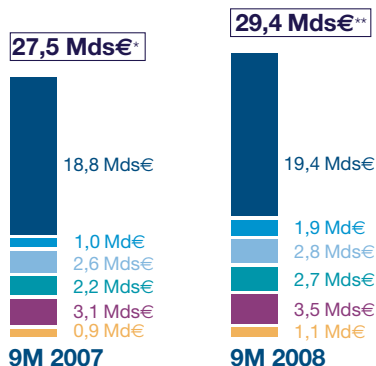
5) EADS North America est consolidée au sein des Autres activités depuis le 1^{er} janvier 2008. Elle était consolidée auparavant par la division Défense & Sécurité. Les Divisions concernées par les programmes conservent toutefois la direction des principaux éléments de gestion relevant de leurs activités

respectives. Les données du T3 2007, des neuf premiers mois de 2007 et de l'exercice 2007 ont été ajustées en conséquence. Le chiffre d'affaires d'EADS North America pour les neuf premiers mois de 2008 est lié principalement à la maîtrise d'œuvre du programme LUH.

6) L'EBIT* des activités Siège/consolidation comprend la contribution de Dassault. L'EBIT* des activités Siège/consolidation pour les neuf premiers mois de 2007 comprend en outre les plus-values liées à la cession de la participation d'EADS dans Embraer et à une vente immobilière.

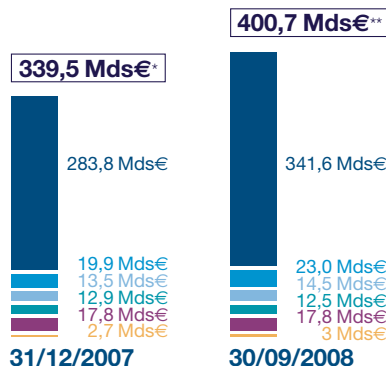
7) Les contributions des activités avions commerciaux aux prises de commandes et au carnet de commandes d'EADS s'entendent prix catalogue. 8) ATR, EADS EFW, EADS Socata, EADS Sogerma et EADS North America sont classées dans la catégorie "Autres Activités", qui ne constitue pas une division autonome d'EADS.

CHIFFRE D'AFFAIRES (ventilé par activités)



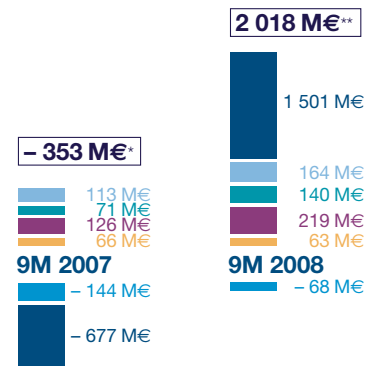
*dont - 1,2 Mds€ de consolidation du Siège social
**dont - 2,1 Mds€ de consolidation du Siège social

CARNET DE COMMANDES⁽⁷⁾ (ventilé par activités)



*dont -11,1 Mds€ de consolidation du Siège social
**dont -11,8 Mds€ de consolidation du Siège social

EBIT⁽³⁾ (ventilé par activités)



*dont 92 M€⁽⁶⁾ de consolidation du Siège social
**dont -1 M€⁽⁶⁾ de consolidation du Siège social

Résultats des neuf premiers mois de 2008



AIRBUS

Le chiffre d'affaires d'Airbus s'inscrit en hausse de 3 %. Cette performance s'explique principalement par l'augmentation des volumes et un mix de livraisons plus favorable. Les livraisons d'avions se maintiennent à des niveaux records. Airbus a livré 349 avions sur la période, dont 7 A380 (330 appareils sur les neuf premiers mois de 2007). La baisse du dollar et la détérioration des prix de vente ont eu un impact négatif sur la croissance. L'EBIT* s'inscrit en forte hausse à 1 501 millions d'euros, (9m 2007 : - 677 millions d'euros). Ce résultat reflète l'excellente performance d'Airbus en

termes de livraisons, la profitabilité sous-jacente des programmes de série et les progrès réalisés dans le cadre du programme Power8. Des charges exceptionnelles moins élevées que sur les neuf premiers mois de l'année 2007 ont également contribué à la croissance de l'EBIT*, et ce en dépit d'une provision sur le programme A400M passée au troisième trimestre 2008 et d'une augmentation des coûts récurrents de l'A380, liée à la difficile montée en cadence de la production.

Au cours des neuf premiers mois de 2008, Airbus a continué de profiter d'une demande

soutenue d'appareils neufs, et a enregistré un total de 785 commandes brutes. Ce succès commercial est dû à l'efficacité remarquable des avions composant le portefeuille d'Airbus. En septembre, Airbus a inauguré à Tianjin (Chine) sa première ligne d'assemblage finale hors d'Europe. Les premiers appareils sont en cours d'assemblage et le premier A320 sera livré mi-2009. Le renforcement de la coopération avec la Chine est l'un des principaux axes de la stratégie du Groupe, qui vise à développer une présence industrielle sur les marchés les plus importants.

DIVISIONS : solide performance opérationnelle



AVIONS DE TRANSPORT MILITAIRE

Le chiffre d'affaires, en progression de 92 % a été porté par la croissance des activités avions ravitailleurs en vol. Le chiffre d'affaires reflète la comptabilisation de l'étape de mise sous tension de l'A400M, prévue initialement en 2007, pour un montant d'environ 400 millions d'euros. L'EBIT* de la division s'inscrit en hausse et ce malgré l'impact de la provision A400M.

Dans le domaine des avions ravitailleurs en vol, le développement du prototype de la perche caudale de ravitaillement en vol a été achevé avec succès. Aux États-Unis, le Pentagone a suspendu la procédure d'appel d'offres pour le renouvellement de la flotte d'avions ravitailleurs.

*EADS utilise l'EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels comme indicateur clé de ses performances économiques. L'expression "éléments exceptionnels" se réfère aux éléments tels que les dotations aux amortissements des ajustements à la juste valeur se rapportant à la fusion EADS, à la création de la société Airbus intégrée et à la création de MBDA, ainsi que les dépréciations constatées en résultat sur les écarts d'acquisition générés à l'occasion de ces transactions.



EUROCOPTER

Le chiffre d'affaires a augmenté de 7 %. Cette croissance résulte de l'augmentation continue des livraisons d'hélicoptères de série légers et moyens. Eurocopter a livré 404 hélicoptères (319 au cours de la période équivalente de 2007). L'EBIT* a augmenté de 45 %. En 2007, l'EBIT* avait été affecté par une provision exceptionnelle au titre du programme NH90. L'augmentation de l'EBIT* d'Eurocopter s'explique par une augmentation des volumes, qui a été partiellement obérée par un impact défavorable du dollar et par une augmentation des dépenses de R&D.

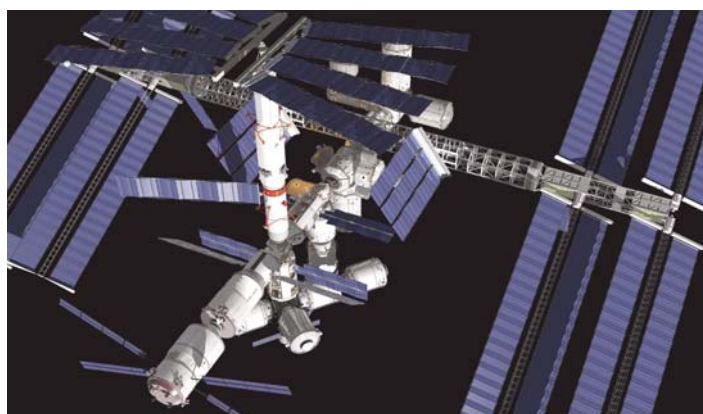
Eurocopter continue de renforcer ses activités de services, qui représentent déjà environ 35 % du chiffre d'affaires de la Division. Dans le cadre de ses objectifs de croissance, la Division se développe au Royaume-Uni en offrant des services de formation. Cette initiative fait partie d'une stratégie plus générale d'extension de l'implantation d'Eurocopter au Royaume-Uni. À l'international, Eurocopter a fait preuve de sa fiabilité en livrant 29 hélicoptères de type UH-72A produits à Columbus (États-Unis).



ASTRIUM

Le chiffre d'affaires de la Division a augmenté de 25 %. Cette progression a été soutenue par toutes les activités, et principalement par l'accroissement des ventes de satellites de télécommunications, par l'acoélération des cadences de production du lanceur Ariane 5 et par la montée en puissance des services Paradigm. En outre, le chiffre d'affaires a bénéficié de la première consolidation de Spot Image. L'EBIT* a quasiment doublé malgré l'impact défavorable de la baisse de la livre sterling (GBP) par rapport à l'euro dans le programme Paradigm, et la légère augmentation des dépenses de R&D. Cette évolution prouve que la Division a réalisé des progrès significatifs.

L'ATV (véhicule de transfert automatisé) a réussi sa rentrée atmosphérique. Astrium a été retenu comme candidat pour exploiter les segments espace et contrôle au sol de Galileo. Dans le domaine de l'observation de la terre, la division a obtenu les contrats relatifs au satellite SEOSAR du ministère de la Défense espagnol et au système chilien SSOT d'observation optique de la terre.



DÉFENSE & SÉCURITÉ

Le chiffre d'affaires s'inscrit en hausse de 11 %. La croissance a été tirée par l'augmentation des contributions de l'électronique de défense, des activités de support en service des systèmes militaires aériens et par la consolidation de PlantCML. L'EBIT* de la Division a connu une forte augmentation de 74 %. Cette progression reflète l'amélioration des performances opérationnelles de l'ensemble des activités, résultant de l'arrivée à maturité des programmes en cours de missiles, de radars et de services de support – ainsi que des économies réalisées. Les données des neuf premiers mois de 2007 ont été ajustées pour tenir compte d'un changement de périmètre de consolidation, MBDA étant désormais prise en compte à hauteur de 37,5 %.

Confirmant ses capacités dans le domaine des activités de défense aux États-Unis, la division a livré un système de drones cibles à l'armée de terre américaine. EADS a également fourni avec succès le plus grand réseau urbain sécurisé de communications par radio, à l'occasion des jeux olympiques de Pékin. La division a continué d'enregistrer des succès dans son activité électronique de défense.

SIÈGES ET AUTRES ACTIVITÉS (n'étant rattachées à aucune division)

Le chiffre d'affaires des Autres Activités (ATR, EADS EFW, EADS Socata, EADS Sogerma et EADS North America) s'inscrit en hausse de 14 % à fin septembre 2008. L'EBIT* des Autres Activités a diminué légèrement par rapport à la même période de 2007 principalement en raison de la baisse du dollar.

Le constructeur d'avions régionaux ATR a livré 37 appareils (26 appareils sur les neufs premiers mois de l'exercice précédent). L'activité aérostructures d'EADS EFW a compensé pour l'essentiel le ralentissement temporaire de l'activité de conversion des avions civils en avions de fret. L'activité future devrait bénéficier de la coopération avec Lufthansa Technik, pour la conversion et la modification d'avions Airbus, et des relations avec les partenaires russes d'EADS EFW pour la conversion d'A320 en appareils de fret.

EADS Socata a livré 41 TBM 850.

Retrouvez l'intégralité
du communiqué
et suivez l'actualité
du Groupe sur
www.eads.com



L'A380 : un an de succès

• Longueur totale	73 m
• Hauteur	24,1 m
• Envergure	79,8 m
• Surface des ailes	845 m ²
• Diamètre du fuselage	7,14 m
• Largeur max. de la cabine	
Pont principal	6,58 m
Pont supérieur	5,92 m
• Longueur de la cabine	49,90 m
• Motorisation	Trent 900 ou GP 7000
• Poussée	311 kN
• Kérosène	310 000 Litres
• Autonomie	15 200 km (8 200 mn)
• Vitesse de croisière max.	0,89 Mo
• Capacité standard	525 passagers

➔ C'est le 15 octobre 2007 que le premier A380 était solennellement remis à Singapore Airlines. L'appareil baptisé "Queen of the Skies" (Reine des cieux) débutait son service commercial le 25 octobre lors d'un vol de charité entre Singapour et Sidney. Depuis, Emirates Airlines et Qantas exploitent également l'A380. Depuis un an, 10 appareils ont ainsi été livrés à ces trois compagnies (6 à Singapore, 3 à Emirates et 1 à Qantas).

Aujourd'hui, plus de 700 000 passagers ont volé en A380, qui relie quatre continents. L'avion est exploité sur les lignes Singapour-Sydney, Londres-Tokyo, Dubai-New York et Sidney/Melbourne-Los Angeles.

La flotte d'A380 déjà en service a cumulé plus de 15 000 heures de vol en exploitation commerciale, soit plus de 1600 vols, offrant un très haut niveau de fiabilité, et établissant ainsi de nouveaux standards en termes de performance, d'écocoefficiency et de coûts d'exploitation. Si l'appareil offre à ses passagers un niveau de confort et de silence inégalé, il est également une référence en matière environnementale. En condition d'exploitation, l'A380 a prouvé qu'il consommait 20 % de kérosène de moins par siège que la précédente génération de superjumbo.

“ Singapore Airlines est extrêmement satisfaite de la première année d'exploitation de l'A380. L'avion a tenu toutes ses promesses et a prouvé sa fiabilité et sa faible consommation. Plus important encore, il a reçu un accueil enthousiaste de nos clients qui ont grandement apprécié le confort et le silence de sa cabine spacieuse ainsi que les nouveaux aménagements que nous avons lancés.” Chew Choon Seng, Président exécutif de Singapore Airlines

“ Nous avons travaillé en étroite collaboration avec Airbus depuis la genèse du programme au début des années 2000. Malgré les hauts et les bas qu'a connus celui-ci, nous sommes toujours restés convaincus que l'A380 écrit un nouveau chapitre de l'histoire de l'aviation.” Sheikh Ahmed bin Saeed Al-Maktoum, Président-Directeur general d'Emirates

“ L'A380 est la réponse aux problèmes de congestion des principaux aéroports, tout en permettant la croissance du transport aérien. Sa grande capacité permet de gérer au mieux l'exploitation des lignes les plus chargées.” Geoff Dixon, Président exécutif de Qantas



Les aménagements cabines des trois compagnies ont tous tiré parti de l'espace des deux ponts de l'A380 (40 % de plus que le Boeing 747) pour offrir des services exclusifs à tous les passagers.

La cabine dessinée par Singapore Airlines est configurée avec 471 sièges répartis en trois classes. Parmi les aménagements exclusifs proposés, la "Singapore Airlines Suite" offre un luxueux espace privatif avec le plus large fauteuil jamais installé et un véritable lit. La "Business" jouit du fauteuil transformable en lit, le plus spacieux de sa catégorie. Les passagers de la classe économique ne sont pas oubliés, ils bénéficient d'un siège élargi et d'un écran individuel de 25 centimètres.

Emirates offre, elle, une cabine configurée avec 14 sièges en première classe, 76 Business et 399 en classe économique. Parmi les équipements remarquables, les deux salles de bains dotées de douche constituent sans nul doute l'aménagement le plus luxueux. Un raffinement réservé aux 1^{ères} classes qui peuvent profiter de la salle de bain pendant une demi-heure (la douche, elle, est limitée à 5 minutes). Imaginez ! Prendre une douche à 13 000 mètres d'altitude... c'est un tour de force technologique réussi par les équipes d'Airbus et leurs partenaires.

Emirates a également apporté un soin tout particulier à l'éclairage afin de souligner l'atmosphère confortable et silencieuse de la cabine.

Enfin Qantas a joué la carte du design et de la technologie. La cabine a été dessinée par le designer australien de renommée mondiale Marc Newson.

L'A380 fête sa première année d'exploitation. Trois compagnies exploitent désormais l'appareil dont le double pont offre de nouveaux standards de confort à destination de Singapour, de l'Australie, du Japon, des Emirats Arabes Unis, de l'Angleterre et dernièrement des États-Unis.



Et si l'on ne retrouve pas le concept de suite privative en première classe de Singapore et d'Emirates, on reste cependant dans l'univers du luxe avec notamment l'aménagement le moins dense : seulement 450 sièges. Cela permet d'offrir une classe économique supérieure baptisée premium qui bénéficie de sièges à inclinaison équivalents à ceux des business class du début des années 90. En outre, cette classe à l'instar des premières et des business dispose d'un espace bar.

Fauteuils haut de gamme, équipements audio-video de pointe, bar, cabines privatives, douches, toutes les compagnies rivalisent d'imagination pour utiliser les plus de 500 m² de l'A380 et offrir le meilleur à leurs passagers.

Rien n'est trop beau pour faire du voyage en A380 un moment rare, à l'égal des traversées des luxueux paquebots transatlantiques d'autrefois.

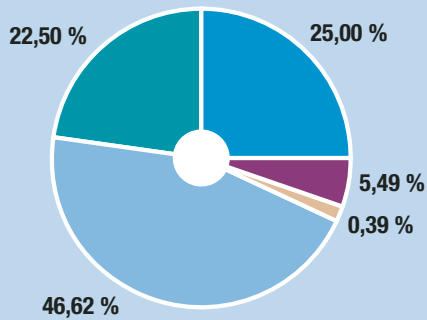
Plus d'informations :

www.singaporeair.fr – www.emirates.com/fr – www.qantas.com.au/fr



STRUCTURE DU CAPITAL

STRUCTURE DU CAPITAL au 30/09/2008 (en %)



- **SOGEADE***
Lagardère et SOGEPA
(société holding de l'État français)
- **Daimler****
- **SEPI**
(société holding de l'État espagnol)
- **Actionnaires institutionnels, individuels, salariés + actions détenues en dehors du « contractual partnership » par l'État français**
- **Capital détenu en propre**
(actions sans droit économique ni de vote)

*Le 4 avril 2006, Lagardère a émis des obligations remboursables en action. Les actions EADS qui doivent être remises à l'échéance des obligations, représenteront 7,5 % au maximum du capital social d'EADS. En juin 2007, Lagardère a livré 2,5 % des 7,5 % qu'il s'est engagé à céder et 2,5 % supplémentaires en juin 2008.

**Le 9 février 2007, Daimler a conclu un accord avec un consortium d'investisseurs privés et publics, en vertu duquel Daimler s'engage à réduire indirectement de 7,5 % sa participation au capital d'EADS. Ce changement n'affectera nullement les droits de vote de Daimler.

VOS ACTIONS EADS

ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION AU 12 NOVEMBRE 2008

Base 100 au 3 janvier 2005

Cours de l'action EADS (en €)



PARTICIPEZ AUX RÉUNIONS D'ACTIONNAIRES.

Comme chaque année, EADS va à la rencontre de ses actionnaires. Les actionnaires des villes et régions concernées reçoivent automatiquement une invitation aux réunions.

Si vous ne recevez pas votre carton d'invitation ou si vous souhaitez participer à une de nos réunions, n'hésitez pas à demander une invitation en appelant **le numéro Information Actionnaires : 0 800 01 2001.**

PROFIL

Code ISIN	NL0000235190
Nombre d'actions émises au 30 septembre 2008	814 769 112
Cours le plus haut 2008 à la Bourse de Paris	22,2 € le 2 janvier
Cours le plus bas 2008 à la Bourse de Paris	9,29 € le 16 octobre
Bénéfice par action 2007	- 0,56 €
Dividende par action 2007 (paiement 4 juin 2008)	0,12 €

AGENDA DES ACTIONNAIRES

- **3 décembre 2008 :**
Réunion d'actionnaires à Francfort, Allemagne
- **4 décembre 2008 :**
Réunion d'actionnaires à Cannes
- **8 décembre 2008 :**
Réunion d'actionnaires à Munich, Allemagne
- **15 décembre 2008 :**
Réunion d'actionnaires à Lille
- **18 décembre 2008 :**
Réunion d'actionnaires à Nancy
- **10 mars 2009 :**
Résultats annuels 2008
- **12 mai 2009 :**
Résultats 1^{er} trimestre 2009

INFORMATION ACTIONNAIRES

www.eads.com
ir@eads.net

APPEL GRATUIT

France : 0 800 01 2001
Allemagne : 00 800 00 02 2002
Espagne : 00 800 00 02 2002



Imprimé sur papier recyclé

Directeur de la publication : Nathalie Errard
Rédaction : Charles-Etienne Lebatard
Photos : EADS

LCOMFI