

# Airbus

W [cs.wikipedia.org/wiki/Airbus](https://cs.wikipedia.org/wiki/Airbus)

Souřadnice: 43°36′44″ s. š., 1°21′47″ v. d.﻿ ([mapa](#))

## Airbus S.A.S

Logo



### Základní údaje

<b>Právní forma</b>	akciová společnost a.s.
<b>Datum založení</b>	<u>1970</u>
<b>Sídlo</b>	<u>Toulouse</u> , <span><span><span><span></span></span><span> </span></span>Francie</span>
<b>Adresa sídla</b>	Blagnac, 317 07, <span>Francie</span>
<b>Souřadnice sídla</b>	<span><span><span><span><span>43°36′44″ s. š.</span>, <span>1°21′47″ v. d.</span></span></span><span><span>﻿</span> (<a href="#">mapa</a>)</span></span></span>
<b>Klíčoví lidé</b>	<u>Fabrice Brégier</u> gen. ředitel <u>Tom Williams</u> <b>CEO</b>

### Charakteristika firmy

<b>Oblast činnosti</b>	<u>letectví</u>
<b>Produkty</b>	dopravní <u>letadla</u>
<b>Obrat</b>	60,7 miliard <u>EUR</u> (2014)
<b>Provozní zisk</b>	4,3 mld. € (2017) <sup>[1]</sup>
<b>Výsledek hospodaření</b>	2,34 miliard <u>EUR</u> (2014)
<b>Celková aktiva</b>	111,1 mld. € (2016) <sup>[2]</sup>
<b>Vlastní kapitál</b>	3,6 mld. € <sup>[2]</sup>
<b>Zaměstnanci</b>	72 816 (2016)
<b>Mateřská společnost</b>	<u>EADS</u>
<b>Dceřiné společnosti</b>	Airbus Transport International Airbus Operations S.A.S Airbus ProSky Metron Aviation Tarmac Aerosave Airbus (India) <u>Messerschmitt-Bölkow-Blohm</u> <u>Dornier Flugzeugwerke</u> Airbus Corporate Jets <u>Airbus Military</u>

### Identifikátory

<b>Oficiální web</b>	<u><a href="http://airbus.com">airbus.com</a></u>
<b>LEI</b>	<u>529900FCMZ4LKXFD0R69</u>

Některá data mohou pocházet z datové položky.

Společnost **Airbus S.A.S.**, známější jen jako **Airbus**, se sídlem v Toulouse, Francie, je jeden ze dvou největších světových výrobců civilních dopravních letadel (spolu s firmou Boeing). Společnost byla založena v prosinci 1970 ve francouzsko-německo-britské spolupráci a je součástí holdingu Airbus.<sup>[3]</sup> Airbus v roce 2016 zaměstnával přes 72 000 lidí po celém světě, hlavně ve Francii, Německu, Velké Británii a Španělsku. Konečná montáž se provádí v Toulouse (Francie) a Hamburku (Německo). Hlavním (a v současnosti v podstatě jediným) konkurentem Airbusu je Boeing, se kterým Airbus vede intenzivní obchodní válku.



10000. vyrobený letoun společnosti Airbus (Airbus A350-900 společnosti Singapore Airlines)

V roce 1972 vzlétl první model Airbus A300. Rozhodující úspěch přinesl model A320: když roku 1987 poprvé vzlétl, měla na něj společnost už 400 objednávek. Pro modernizovanou verzi A320neo, která poprvé vzlétla roku 2014, měla společnost v prosinci 2015 přes 5 000 objednávek. V roce 2001 byl Airbus zapsán do francouzského obchodního rejstříku jako *zjednodušená akciová společnost* neboli *S.A.S. (Société par Actions Simplifiée)*. Airbus byl dříve znám jako *Airbus Industrie* a je běžně označován jen jako *Airbus*. Dalším významným krokem byl vzlet modelu A380 roku 2005. Výroba tohoto největšího civilního dopravního letadla na světě však narazila na organizační potíže, takže první stroj byl předán zákazníkovi až v říjnu 2007. To přivedlo společnost do finančních potíží, po reorganizaci se ale rychle vzchopila. Dne 14. října 2016 slavil Airbus výročí 10 000. vyrobeného letadla, kterým byl A350-900 pro Singapore Airlines.<sup>[4]</sup>

## Historie

---

### Začátky

---

*Airbus Industrie* bylo původně konsorcium evropských leteckých firem, které chtěly konkurovat velkým americkým společnostem jako Boeing a McDonnell Douglas. V 60. letech si evropské výrobci letadel konkurovali nejen s americkými giganty, ale i mezi sebou. V polovině 60. let začala první vážavá jednání o spojení evropských kapacit při vývoji, výrobě a prodeji dopravních letounů.

V září 1967 britská, francouzská a německá vláda podepsaly *Memorandum o porozumění* a mohl začít vývoj 300místního Airbusu A300. Byl to druhý velký společný letecký projekt v Evropě, po Concordu, pro který nebylo založeno žádné trvalé konsorcium. První oznámení o projektu byla učiněna v červenci 1967, ale situaci zkomplikovala společnost British Aircraft Corporation (BAC), která chtěla sama vyvinout podobný letoun (BAC 3-11) založený na již existujícím BAC 1-11. Britská vláda se ale odmítla postavit za vývoj BAC 3-11 a místo něj podpořila Airbus. V měsících, které následovaly po uzavření dohody, jak francouzská, tak britská vláda vyjadřovaly své pochybnosti o budoucnosti celého projektu. Dalším problémem byla nutnost vývoje nového motoru společností Rolls-Royce, RB207. V prosinci 1968 partnerské společnosti z Francie a Británie, Sud Aviation a Hawker Siddeley, navrhly pozměnit konfiguraci letounu na 250místný Airbus A250. Letoun, vzápětí přejmenovaný na A300B, nevyžadoval nové motory, což významně snížilo náklady na vývoj.



Airbus A300-603 letecké společnosti Lufthansa

V roce 1969 britská vláda šokovala své partnery odstoupením od projektu. Vzhledem k dosavadní plodné účasti firmy Hawker Siddeley se Francie a Německo zdráhaly převzít vývoj křídla letounu a britská společnost se mohla dále účastnit jako hlavní subdodavatel. V roce 1978 se Británie znovu připojila ke konsorciu, když British Aerospace (vzniklá spojením Hawker Siddeley a BAC) odkoupila 20% podíl v Airbusu.

### Založení

---

Konsorcium *Airbus Industrie* bylo formálně založeno v roce 1970 po podepsání dohody mezi Aérospatiale (Francie) a Deutsche Aerospace (Německo) (roku 1971 se připojila firma Construcciones Aeronáuticas SA ze Španělska). Každý z účastníků měl dodávat „svou“ část letounu plně vybavenou (připravenou ke

konečné montáži bez jakýchkoliv dalších úprav). Název „Airbus“ byl zvolen podle výrazu, kterým se v leteckém průmyslu v 60. letech označovala civilní letadla dané velikosti a doletu a navíc byl pro Francii přijatelný z lingvistického hlediska.

V roce 1972 A300 provedl svůj první vzlet a v roce 1974 byl dodán první sériový model A300B2 (vstoupil do služby u Air France). Zpočátku byl úspěch Airbusu velmi malý, ale roku 1979 už oblohu křížovalo 81 letounů z produkce evropského konsorcia. Byl to však až vzlet modelu A320 v roce 1981, který zajistil Airbusu místo jednoho z hlavních hráčů na trhu civilních letadel. A320 měl více než 400 objednávek, ještě než poprvé vzlétl (u A300 to bylo 15 objednaných kusů v roce 1972).

V roce 1979 získala 20 % akcií konsorcia společnost British Aerospace.

## EADS

Konsorciium *Airbus Industrie* bylo poměrně volnou aliancí nezávislých výrobců až do roku 2000, kdy se francouzské společnosti Aérospatiale-Matra, německé společnosti DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA) a španělské Construcciones Aeronáuticas SA (CASA) zformovaly do skupiny EADS (volně přeloženo jako Evropská společnost pro leteckou obranu a vesmír). V lednu 2001 byla dokončena přeměna konsorcia do holdingové společnosti a továrny Airbusu převzala nová společnost Airbus S.A.S., kde 80 % akcií vlastnila společnost EADS a 20 % společnost BAE Systems (dříve British Aerospace).<sup>[5]</sup>



Airbus A380

V roce 2006 bylo dokončeno sjednocení vlastnické struktury společnosti Airbus S.A.S. odkoupením 20 % akcií společnosti BAE System společností EADS.<sup>[6][7]</sup>

Holdingová společnost EADS byla v letech 2014 až 2015 přejmenovaná na Airbus Group.<sup>[3][8]</sup> Díky dominanci společnosti Airbus S.A.S. v holdingu byla holdingová společnost v lednu 2017 přejmenována na Airbus. Všechny společnosti v holdingu si ovšem zachovaly svoji samostatnost jako tzv. divize holdingu. Změna názvu byla schválena akcionáři na valné hromadě v dubnu 2017.<sup>[9]</sup>

Prvním výrobkem Airbusu byl typ A300, první letoun na světě s dvěma uličkami a dvěma motory. Kratší varianta A300 je známá jako A310. Po úspěchu svých prvních typů představil Airbus typ A320 s inovativním systémem řízení fly-by-wire (tj. z kokpitu se přenášejí pouze elektrické signály k servomotorům). A320 byl velkým komerčním úspěchem. A318 a A319 jsou kratší verze A320, přičemž A319 je dodáván také v úpravě pro podnikovou sféru jako biz-jet (Airbus Corporate Jet). A321 je prodloužená verze A320 a je přímým konkurentem nejnovějších modelů Boeingu 737.



Airbus A320-214 české letecké společnosti České aerolinie

Mezi letadla s dlouhým doletem se řadí další dva typy Airbusu, dvoumotorový A330 a čtyřmotorový A340. Oba mají moderní design křídla s winglety. Airbus A340-500 má operační dolet 16 700 kilometrů (9 000 námořních mil), druhý nejdelší u civilních letadel po Boeingu 777-200LR (dolet 17 446 km neboli 9 420 námořních mil).

Tyto typy si tvrdě konkurují s podobnými výrobky Boeingu a mohou být zčásti odpovědné za zastavení výroby civilních letadel u Lockheedu v roce 1983 a převzetí firmy McDonnell Douglas dnes jediným americkým výrobcem civilních dopravních letadel s dlouhým doletem Boeingem v letech 1996–1997. Společnost Airbus je obzvláště hrdá na své technologie fly-by-wire a na použití společného kokpitu v různých typech letadel, což zjednodušuje výcvik jejich posádek.

## Airbus A380

Související informace naleznete také v článku Airbus A380.

27. dubna 2005 Airbus A380 úspěšně provedl svůj první let z francouzského Toulouse. Let trval skoro čtyři hodiny, letoun vzlétl z mezinárodního letiště Toulouse Blagnac v 08:29 UTC (10:29 místního času), letěl západně k Atlantskému oceánu, nad oceánem se obrátil, přeletěl Pyreneje a přistál na letišti Toulouse

Blagnac v 12:23 UTC (14:23 místního času). Posádku tvořili francouzští testovací piloti Jacques Rosay (kapitán při vzletu a první části letu) a Claude Lelaie (kapitán při druhé části letu a přistání) a tři zkušební technici (Španěl, Francouz a Němec). Vzhledem k nedávnému francouzsko-německému sporu o vedení EADS, Airbus vydal prohlášení, že členové posádky byli vybráni na základě svých schopností a nikoliv podle svých národností. 15. října 2007 byl v Toulouse pro Singapore Airlines předán první A380. První komerční let pro veřejnost se uskutečnil 25. října 2007.

V roce 2017 odkoupil Airbus 50 % v programu C-Series kanadské společnosti Bombardier Aerospace. V červenci 2018 dokoupil zbytek a sérii malých letadel CS100 a CS300 přejmenoval na Airbus A220-100 a A220-300.<sup>[10]</sup>

Typ letadla	Popis	Počet míst	Výroba	První let	První dodání
<u>A220</u>	2 motory, 1 ulička	108-130	2004	září 2013	červenec 2016
<u>A300*</u>	2 motory, 2 uličky	250-375	květen 1969 – červenec 2007	říjen 1972	květen 1974
<u>A310*</u>	2 motory, 2 uličky, modifikovaný A300	200-280	červenec 1978 – červenec 2007	duben 1982	prosinec 1985
<u>A318</u>	2 motory, 1 ulička, A320 zkrácený o 6,17 m	107-132	duben 1999	leden 2002	říjen 2003
<u>A319</u>	2 motory, 1 ulička, A320 zkrácený o 3,77 m	124-156	červen 1993	leden 1995	duben 1996
<u>A320</u>	2 motory, 1 ulička	150-180	březen 1984	únor 1987	březen 1988
<u>A320neo</u>	2 motory, 1 ulička	140-240	prosinec 2010	25. září 2014	25. ledna 2016
<u>A321</u>	2 motory, 1 ulička, A320 prodloužený o 6,94 m	185-236	listopad 1989	březen 1993	leden 1994
<u>A330</u>	2 motory, 2 uličky	253-440	červen 1987	listopad 1992	prosinec 1993
<u>A340*</u>	4 motory, 2 uličky	261-440	červen 1987 – listopad 2011	říjen 1991	leden 1993
<u>A350</u>	2 motory, 2 uličky	270-550	říjen 2005	14. června 2013	prosinec 2014
<u>A380*</u>	4 motory, 2 paluby, 2 uličky	555-840	prosinec 2000 – 2021	27. duben, 2005	říjen 2007

Seznam typů vyráběných letadel s daty

\* výroba ukončena

Typ	Objednáno	Dodáno	Ve službě	K dodání
A300	561	561	239	—
A310	255	255	83	—
A320*	8125	7730	7381	395
A320neo*	5995	249	249	5746
A330*	1486	1390	1358	96
A330neo*	220	—	—	220
A340*	377	377	276	—
A350	854	142	142	712
A380	317	222	222	95
<b>Celkem</b>	<b>18190</b>	<b>10926</b>	<b>9950</b>	<b>7264</b>

Produkce civilních letadel Airbus (stav k 31. 12. 2017)<sup>[11]</sup>

\* všechny modely

## Vojenská výroba

Podrobnější informace naleznete v článku [Airbus Military](#).

V lednu 1999 Airbus založil samostatnou společnost, [Airbus Military S.A.S.](#), která se zabývá vývojem a výrobou turbovrtulového vojenského transportního letadla [Airbus A400M](#). A400M je vyvíjen několika členy NATO – [Belgií](#), [Francií](#), [Německem](#), [Lucemburskem](#), [Španělskem](#), [Tureckem](#) a [Velkou Británií](#) – jako alternativa k [C-130 Hercules](#). Vstup na trh s vojenskými letadly sníží, ale úplně neodstraní, zranitelnost Airbusu cyklickými poklesy na trhu civilních letadel.

- [Airbus A400M](#)
- [A310 MRTT](#) (*Multi Role Tanker Transport*)
- [A330 MRTT](#)

## Konkurenční boj s Boeingem

V roce 2003, poprvé ve své 33leté historii, dodal Airbus zákazníkům více proudových dopravních letadel než Boeing. Boeing uvádí, že typu [Boeing 777](#) se prodalo více než jeho protějšků A340 a A330-300. Naopak menšího A330-200, který konkuruje typu [Boeing 767](#), se prodalo více než Boeingova protějšku, ale lze očekávat, že po uvedení [Boeingu 787](#) na trh, se pozice americké společnosti zlepší a může trumfnout prodeje A330. U A380 lze očekávat, že dále sníží odbyt [Boeingu 747](#) a získá Airbusu podíl na trhu velmi velkých letadel. Boeing vyvíjí prodlouženou verzi svého Jumbaa, [747-8](#), která bude konkurovat A380.

V roce 2006 bylo na celém světě v provozu 8 593 letadel Boeing proti 4092 letadlům Airbus, což odpovídá poměru asi 2,1:1. Údaj za firmu Boeing však zahrnoval období 1974–2006, kdežto Airbus začal dodávat letadla až od roku 1974. V posledních letech, jak se konkurence obou firem přiostrňuje, získává Airbus častěji víc objednávek na nová letadla než Boeing. V důsledku toho se i poměr všech provozovaných dopravních letadel pozvolna vyrovnává a v roce 2015 činil 9965:7813 ve prospěch Boeingu, čili poměr 1,28:1.

V roce 2015 dodal Airbus svým zákazníkům 635 letadel, kdežto Boeing 752. Ve stejném období získal Airbus 1036 nových objednávek, kdežto Boeing 869, takže na konci roku 2015 měl Airbus 6787 nevyřízených objednávek, kdežto Boeing 5813.<sup>[12][13]</sup>

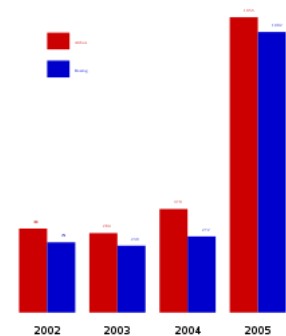
## Vládní podpora

Boeing si již mnoho let stěžuje, že Airbus dostává od evropských vlád finanční a jinou pomoc (tzv. *launch aid*) při vývoji svých letadel. Zatímco Airbus kontruje tvrzením, že Boeing dostává zakázanou pomoc přes vojenské a výzkumné kontrakty a daňové úlevy.

V červenci 2004 Harry Stonecipher (generální ředitel Boeingu) obvinil Airbus z porušování nezávazné dohody o vládní pomoci z roku 1992. Airbus dostává finanční půjčky od evropských vlád na vývoj nových letadel, které musí později vrátit i s jistým úrokem, ale pouze tehdy když je daný typ letadla komerčně úspěšný.<sup>[14]</sup> Airbus tvrdí, že takový systém je v souladu s dohodou z roku 1992 a pravidly [Světové obchodní organizace](#) (WTO). Dohoda dovoluje, aby až 33% nákladů na program bylo hrazeno vládními půjčkami, které musí být plně splaceny během 17 let včetně všech úroků a poplatků. Minimální úroková míra těchto půjček je rovna nákladům vlád na půjčky plus 0,25%, což je pod úrokovou mírou, kterou by Airbus musel zaplatit na volném trhu bez podpory vlád.<sup>[15]</sup> Airbus udává, že od podpisu evropsko-americké dohody v roce 1992 splatil evropským vládám více než 6,7 miliardy dolarů a že to je o 40% více než kolik dostal.<sup>[16]</sup>



Vojenský letoun [Airbus A400M](#)



Souboj Airbus-Boeing:  
Objednávky letadel 2002–2005



Rolující [Airbus A330-300](#) americké letecké společnosti [American Airlines](#)



Na druhou stranu Airbus argumentuje, že tučné vojenské kontrakty, které dostává Boeing (druhý největší americký dodavatel zbraní), jsou také formou vládní pomoci (viz např. skandál kolem vzdušných tankerů Boeing [KC-767](#)). Ovšem i Airbus dostává vojenské zakázky od různých vlád na celém světě. Bylo by chybou se domnívat, že jedna strana dostává státní podporu a druhá nikoliv. Podpora americké vlády vývoji technologií v [NASA](#) je také významnou podporou pro Boeing, stejně jako rozsáhlé daňové úlevy, které někteří lidé považují za porušení dohody z roku 1992 a pravidel WTO. V případě svých nejnovějších výrobků, jako například [787](#), Boeing dostal nabídky podpory od vlád jednotlivých států USA. Na druhou stranu z výsledků podpory americké vlády vývoji technologií může těžit kdokoliv, i Airbus.

V lednu 2005 zástupci [Evropské unie](#) a [Spojených států](#), [Peter Mandelson](#) a Robert Zoellick (později vystřídáný Robem Portmanem), souhlasili se zahájením rozhovorů, které by vyřešily rostoucí napětí. Rozhovory byly neúspěšné a spor se ještě více vyostřil.

### Spor u Světové obchodní organizace

---

31. května 2005 Spojené státy podaly žalobu u Světové obchodní organizace (WTO) proti Evropské unii kvůli poskytování nezákonných dotací Airbusu. O 24 hodin později EU podala žalobu na USA za skrytou podporu Boeingu.<sup>[17]</sup>

Portman (za USA) a Mandelson (za EU) následně vydali společné prohlášení: „*Zůstáváme jednotní v našem odhodlání nepřipustit, aby tento spor ovlivnil naši spolupráci v širších bilaterálních a multilaterálních obchodních otázkách. Doposud jsme spolupracovali na vysoké úrovni a miníme v tom i nadále pokračovat.*“

Napětí způsobené podporou Airbusu A380 se dostalo na pokraj obchodní války s ohlášením podpory pro budoucí A350. Airbus by rád pokryl třetinu nákladů na vývoj A350 z vládních úvěrů, ale v případě nutnosti je připraven se obejít i bez těchto půjček. A350 bude přímým konkurentem nejúspěšnějšího projektu Boeingu v posledních letech – 787 [Dreamliner](#).

Vysocí úředníci EU pro obchod vyjadřují pochybnosti o financování vývoje Boeingu 787 [japonskou](#) vládou a japonskými společnostmi stejně tak jako některými [státy USA](#).

### Tvrdá konkurence v Japonsku

---

Dvě velké japonské letecké společnosti, [Japan Airlines](#) a [All Nippon Airways](#), jsou tradičně velmi loajální zákazníci Boeingu, stroje tohoto amerického výrobce tvoří asi 90% flotily obou dopravců. Obě aerolinky provozují i několik strojů Airbus (JAL získal několik A300 po převzetí [Japan Air System](#) a All Nippon Airways si objednaly několik A320/A321).

ANA plánovala, že po uvedení 737 NG a 787 na trh, bude mít ve své flotile pouze letouny Boeing. V roce 2005 byla úspěchem pro Airbus závazná objednávka od [Sagawa Express](#) na jeden A300-600F a jednu opci na stejný typ.<sup>[18]</sup> Rovněž nové japonské aerolinky [Star Flyer](#) budou používat A320-200 na linkách z nového letiště v [Kitakjúšú](#).<sup>[19]</sup> V říjnu 2005 si ANA objednaly pět A320, ale jen jako dočasné řešení než budou k dispozici Boeingy 737NG (New Generation). ANA nezměnily svůj úmysl prodat v budoucnu všechny své Airbusy.<sup>[20]</sup>

Od té doby se však situace také mění. V letech 2014 a 2015 objednala společnost ANA 32 letadel Airbus A320 a tři letadla A 380, Japan Airlines objednaly 31 kusů letadla A350.

Hlavním faktorem ovlivňujícím loajalitu japonských dopravců k Boeingu je partnerství Boeingu a několika japonských konsorcií při výrobě částí letadel (např. křídél typu 787). Mimoto byly japonské letecké společnosti konzultovány při návrhu typu 777. I když jsou výrobci a aerolinky odlišné společnosti, japonská vláda velmi podporuje spolupráci leteckého průmyslu s Boeingem.

### Výrobní závody

---



Vzlétající [Airbus A321](#) společnosti [All Nippon Airways](#)

Pět konečných montážních linek Airbusu jsou v roce 2017 na následujících místech:

- Toulouse (Francie) (dvě linky)
- Hamburk (Německo) (jedna linka)
- Sevilla (Španělsko) (pro Airbus A400M)
- Tchien-ťin (ČLR)
- Mobile (Alabama)

Airbus má i množství dalších výrobních závodů na různých místech v Evropě, což odráží fakt, že byl původně založen jako konsorcium firem z různých evropských zemí. Originálním řešením problému přesouvání částí konstrukce letadel mezi výrobními a montážními závody je používání „Belugy“ – speciálně zvětšeného letounu A300, schopného převážet rozměrné části trupů letadel Airbus. Tímto řešením se inspiroval také Boeing, který svůj Boeing 747 přizpůsobil, aby pojmul trup Boeingu 787 a nazval ho „Dreamlifter“. Výjimkou je pouze A380, jehož trup a křídla jsou příliš rozměrné, než aby jejich části mohly být přepravovány Belugou. Velké části A380 jsou dopravovány lodí do Bordeaux a poté převezeny do Toulouse po speciálně rozšířené silnici.

Severní Amerika je pro Airbus nejen důležitým trhem, ale i sídlem mnoha jeho dodavatelů, ve zdejší Mobile je výrobní linka. Zákazníci ze Severní Ameriky odebrali 2 000 z celkového počtu 5 300 letadel prodaných Airbusem po celém světě všech výrobních řad od 107místného A318 až po 555místný A380. [kdy?] Američtí dodavatelé díky zakázkám Airbusu v roce 2003 zaměstnávaly asi 120 000 lidí a vzájemný obchod měl hodnotu 5,5 miliardy dolarů. Například A380 je z 51% americký podle podílu hodnoty práce.

V Česku má Airbus k roku 2017 přibližně 150 dodavatelů, jejichž komponenty tvoří součást většiny jeho letadel. Hlavními partnery Airbusu v Česku jsou plzeňská firma Zodiac-Driessen Aerospace CZ vyrábějící kuchyňské moduly do letadel a odpočinkové místnosti pro posádky, Latecoere CZ produkující dveře, brněnský Frentech Aerospace zaměřený na mikroelektroniku a Aero Vodochody s kompozitovými díly. [21]



Továrna Airbusu v Toulouse leží vedle letiště Toulouse Blagnac.



Hlavní továrna Airbusu v Hamburku  
(Údaje k 31. prosinci 2003)

Země	Přímí zaměstnanci Airbusu	Zaměstnanci dodavatelů
Francie	19 358	-
Německo	18 423	-
Velká Británie	8 688	-
Španělsko	2 726	-
USA	405+	120 000
Čína	100+	-

**Celkem** 49 700+

(Údaje z 31. prosince 2003)

Pobočka Airbus <sup>1</sup>	Země	Zaměstnanci
<u>Toulouse</u> ( <u>Saint-Martin-du-Touch</u> , <u>Colomiers</u> , <u>Blagnac</u> )	(E)	14 133
<u>Hamburk</u> ( <u>Finkenwerder</u> , <u>Stade</u> , <u>Buxtehude</u> )	(N)	11 185
<u>Bristol (Filton)</u>	(VB)	4 379
<u>Chester (Broughton)</u>	(VB)	4 309
<u>Brémy</u>	(N)	3 051
<u>Madrid (Getafe, Illescas)</u>	(Š)	2 243
<u>Saint-Nazaire</u>	(E)	2 227
<u>Nordenham</u>	(N)	2 106
<u>Nantes</u>	(E)	1 869
<u>Varel</u>	(N)	1 172
<u>Albert (Méaulte)</u>	(E)	1 129
<u>Laupheim</u>	(N)	909
<u>Cadiz (Puerto Real)</u>	(Š)	483
<u>Washington, D.C. (Herndon, Ashburn)</u>	(US)	165+
<u>Wichita</u>	(US)	140
<u>Peking</u>	(Č)	100+
<u>Miami (Miami Springs)</u>	(US)	100
<b>Celkem</b>		<b>49 700+</b>

<sup>1</sup> V závorkách jsou přesné názvy míst poboček v daném městě.

Rok	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
<b>Celkem za rok</b>	800	718	688	635	629	626	588	534	510	
<b>Měsíční průměr</b>	66,7	59,8	57,3	52,9	52,4	52,2	49	44,5	42,5	
<b>Kumulativní dodávky</b>	11726	10926	10280	9520	8885	8256	7668	7134	6624	

**Dodávky letadel Airbus<sup>[22]</sup>**

Rok	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994	19
<b>Celkem za rok</b>	498	483	453	434	378	320	305	303	235	311	294	229	182	126	124	123	13
<b>Měsíční průměr</b>	41,5	40,25	37,8	36,2	30,4	26,6	25,5	25,25	19,58	25,92	24,5	19,08	15,16	10,5	10,3	10,25	11
<b>Kumulativní dodávky</b>	5998	5500	5017	4564	4130	3752	3432	3127	2824	2499	2188	1894	1665	1483	1357	1233	11
Rok	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975
<b>Celkem za rok</b>	163	95	105	61	32	29	42	48	36	46	38	39	26	15	15	13	8
<b>Měsíční průměr</b>	13,58	7,92	8,75	5,08	2,6	2,42	3,5	4	3	3,83	3,17	3,25	2,17	1,25	1,25	1,08	0,6



## Odkazy

### Reference

V tomto článku byl použit překlad textu z článku Airbus na anglické Wikipedii.

- ↑  Dostupné online. [cit. 2018-02-18]
  - ↑  Skočit nahoru k: <sup>a</sup> <sup>b</sup> Airbus Group Shareholders Approve All Resolutions At 2015 AGM [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné online.
  - ↑  Airbus celebrates the delivery of its 10,000th aircraft. airbus. Dostupné v archivu pořízeném dne 2016-10-18. (anglicky) Archivováno 18. 10. 2016 na Wayback Machine.
  - ↑  EADS and BAE SYSTEMS complete Airbus integration - Airbus SAS formally established [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné v archivu.
  - ↑  Z EADS se stane Airbus Group. Co to ale znamená? [online]. EUROSKOP.CZ, 9. 8. 2013 [cit. 2021-02-18]. Dostupné online.
  - ↑  BAE Systems says completed sale of Airbus stake to EADS [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné v archivu.
  - ↑  EADS is re-branded as Airbus Group [online]. Helicopter Investor [cit. 2021-02-18]. Dostupné online.
  - ↑  Airbus shareholders approve all resolutions at 2017 AGM [online]. [cit. 2021-02-18]. Dostupné online.
  - ↑  Z C Series A220. Airbus přejmenoval letadla od Bombardieru. Zdopravy.cz. 2018-07-10. Dostupné online [cit. 2018-07-10].
  - ↑  Airbus official O&D [online]. Airbus [cit. 2016-01-12]. Dostupné v archivu pořízeném dne 12-01-2016.
  - ↑  Who we are | Airbus. www.airbus.com [online]. 2021-06-14 [cit. 2022-11-08]. Dostupné online. (anglicky)
  - ↑  Boeing: Commercial. www.boeing.com [online]. [cit. 2022-11-08]. Dostupné online.
  - ↑  The Times & The Sunday Times. www.thetimes.co.uk [online]. [cit. 2022-11-08]. Dostupné online. (anglicky)
  - ↑  Q&A: Boeing and Airbus. news.bbc.co.uk. 2004-10-07. Dostupné online [cit. 2022-11-08]. (anglicky)
  - ↑  Archivovaná kopie. www.airbus.com [online]. [cit. 2006-11-24]. Dostupné v archivu pořízeném dne 2007-09-29.
  - ↑  Flare-up in EU-US air trade row. news.bbc.co.uk. 2005-05-31. Dostupné online [cit. 2022-11-08]. (anglicky)
  - ↑  Archivovaná kopie. www.airbus.com [online]. [cit. 2006-11-24]. Dostupné v archivu pořízeném dne 2007-09-29.
  - ↑  Archivovaná kopie. www.starflyer.jp [online]. [cit. 2006-01-31]. Dostupné v archivu pořízeném dne 2006-05-05.
  - ↑  FlightGlobal | Pioneering aviation news and insight. Flight Global [online]. [cit. 2022-11-08]. Dostupné online. (anglicky)
  - ↑  Airbus na nákupech: v Česku má do roku 2024 utratit stovky milionů. Euro.cz [online]. 2017-04 [cit. 2017-08]. Dostupné online.
  - ↑  Orders and deliveries | Airbus. www.airbus.com [online]. 2021-06-16 [cit. 2022-11-08]. Dostupné online. (anglicky)
- Galerie Airbus na Wikimedia Commons
  - Obrázky, zvuky či videa k tématu Airbus na Wikimedia Commons
  - Oficiální stránky (anglicky)

**Autoritní data** 

- NKC: [osa2014806730](#)
- BNE: [cb135019574 \(data\)](#)
- GND: [1246778939](#)
- ISNI: [0000 0004 0572 0912](#), [0000 0004 0597 7881](#), [0000 0001 2299 4016](#), [0000 0004 0500 3075](#)
- LCCN: [no2008093384](#)
- VIAF: [144634725](#)
- WorldCat Identities: [lccn-no2008093384](#)