



## Carta a nuestros accionistas

Estimados accionistas:



Aunque este verano el tiempo ha estado relativamente revuelto, ha sido decididamente bueno para la cotización de EADS, que ha repuntado un 40% frente al mínimo registrado el 11 de julio. El Grupo publicó unos sólidos resultados semestrales el 30 de julio, que reflejaban un excelente comportamiento subyacente, además de una dinámica recepción de pedidos, especialmente en Airbus, pese a un contexto de mercado difícil. ¡Qué paradoja! El repunte de la cotización no ha obedecido a este excelente comportamiento comercial, sino que se debe al fortalecimiento del dólar estadounidense.

En un contexto macroeconómico y bursátil incierto, los operadores del mercado parecen estar centrándose en dos elementos clave para determinar el valor de EADS: el movimiento del dólar y signos de una potencial desaceleración de la economía mundial y, por lo tanto, del tráfico aéreo.

Aunque los problemas específicos del Grupo – ejecución de programas importantes, limitaciones sociales y políticas – también han tenido un gran peso, los mercados financieros dan escasa importancia al valor de nuestras tecnologías, a la calidad de nuestros productos y a nuestro capital humano, que son reconocidos por nuestros clientes.

Así pues, el valor del dólar o el precio del petróleo, que actualmente son los principales indicadores de crecimiento, influyen en su decisión más que el desarrollo a largo plazo de la Compañía.

Ser accionista de EADS hoy en día es estar convencido de que el Grupo volverá a suscitar interés en un entorno económico más tranquilo. Esto es así porque los 110.000 empleados de EADS comparten esta certeza y están redoblando sus esfuerzos para satisfacer los numerosos retos del presente y prepararse para el futuro.

**NATHALIE ERRARD**  
Directora de Relaciones con Inversores y Comunicación Financiera

<b>RESUMEN</b>	RESULTADOS DE EADS EN EL PRIMER SEMESTRE DE 2008	2
	EADS LANZA EL PROGRAMA POWER8 PLUS	4
	ENCUENTRO CON LOS ACCIONISTAS	5
	ROLL-OUT DEL A400M	6



## CONTINÚA EL BUEN comportamiento subyacente

➔ EADS mantuvo su buen comportamiento subyacente en el primer semestre de 2008 y logró considerables mejoras de eficiencia en todas las Divisiones a pesar de los desafíos que sigue afrontando el Grupo en sus programas. En un entorno macroeconómico incierto, EADS recibió una notable cifra de pedidos que refleja la calidad de su cartera de productos civiles y militares. El Grupo confirma su previsión de EBIT\* de 1.800 millones de euros en el ejercicio 2008, pese al cargo del A380.

**Los ingresos** aumentaron un 8%, hasta los 19.700 millones de euros (18.400 millones en el primer semestre de 2007), reflejando crecimiento en las cinco Divisiones a pesar del impacto negativo del dólar estadounidense. El mayor número de entregas en Airbus (245 unidades, incluyendo cuatro A380, frente a 231 aviones en el mismo período de 2007), mayores volúmenes de ventas en Eurocopter, Astrium y Defensa & Seguridad y la presentación del A400M demuestran el fuerte impulso comercial experimentado en la primera mitad de 2008.

**El EBIT\*** (beneficios antes de fondo de comercio y extraordinarios) de EADS en el primer semestre de 2008 alcanzó los 1.160 millones de euros frente a los 358 millones de euros del primer semestre de 2007, período en el que el EBIT\* de Airbus, especialmente, soportó la carga de las provisiones de reestructuración Power8 y de los gastos de lanzamiento del A350. El crecimiento obedeció a mejoras en todas las Divisiones. En Airbus, el fuerte comportamiento operativo y el logro de ahorros en costes del programa Power8 se vieron parcialmente contrarrestados por un cargo de 715 millones de euros en el contexto de la revisión del programa A380 anunciada en mayo. No obstante, en los seis primeros meses de 2008, el EBIT\* del Grupo se benefició de gastos de I+D no proporcionales, pero esta ventaja se invertirá en el segundo semestre del año. En los seis primeros meses de 2008, la caída del dólar repercutió negativamente con 700 millones de dólares, lo que dio lugar a ajustes y ejerció presión en el EBIT\* del Grupo.

En función de la evolución del EBIT\* del Grupo, EADS mejoró su **beneficio neto** a 403 millones de euros (71 millones en el primer semestre de

2007), es decir, un beneficio por acción de 0,50 euros (BPA de 0,09 euros en el primer semestre de 2007). Para seguir afrontando la debilidad del dólar estadounidense y asegurarse la rentabilidad en el futuro, EADS está emprendiendo acciones decisivas respecto a sus actividades de cobertura. El Grupo empezó a complementar sus posiciones de cobertura comprando una cantidad significativa de opciones sobre el dólar estadounidense.

En los seis primeros meses de 2008, EADS ha recibido pedidos por valor de 51.200 millones de euros frente al récord de 70.100 millones de euros del primer semestre de 2007, en el que se vieron respaldados por el flujo de pedidos, extraordinariamente elevado, del Salón Aeronáutico de París. Al final de junio de 2008, **la cartera de pedidos\*\*** del Grupo se mantenía en un nivel récord de 354.200 millones de euros (339.500 millones de euros al final de 2007). Los pedidos de 247 aviones recibidos durante el reciente Salón Aeronáutico de Farnborough no están incluidos en la cartera de pedidos del primer semestre. El crecimiento de la cartera de pedidos se logró a pesar de una revaluación de -17.000 millones de euros debida al tipo de cambio más bajo del dólar estadounidense al final de junio.

\*EADS usa el EBIT\* antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave de sus resultados económicos. El término "extraordinarios" hace referencia a partidas tales como los gastos de amortización de ajustes a valor de mercado relativos a la fusión de EADS, la combinación de Airbus y la constitución de MBDA, así como cargos por deterioro de valor relacionados.

\*\*Los pedidos de las actividades de aviones comerciales están basados en precios brutos de catálogo.



## PERSPECTIVA

EADS espera que Airbus reciba más de 850 pedidos de aviones en 2008.

Está previsto que los ingresos de EADS superen los 40.000 millones de euros en 2008, con la entrega de unos 470 aviones en este ejercicio.

EADS espera que su EBIT\* de 2008 alcance los 1.800 millones de euros. El buen comportamiento subyacente generado en todas las actividades en el primer semestre de 2008 proporciona un cierto potencial de ganancias. No obstante, EADS sigue siendo cautelosa respecto al programa A400M. El Grupo prevé que los resultados de las pruebas del primer vuelo y la continuación de las negociaciones con clientes y proveedores proporcionarán una sólida base para completar el

ejercicio de 'coste de terminación' del programa A400M.

El debilitamiento del tipo de cambio de contado al final de 2008 podría tener efectos negativos en los beneficios a causa de la revaluación de algunas partidas del balance de Airbus, incluyendo provisiones para contratos que registran pérdidas, a un tipo de cambio deteriorado del dólar estadounidense.

EADS confía en que el Cash Flow Libre antes de financiación a clientes supere los 1.000 millones de euros si se confirma la tendencia actual y teniendo en cuenta que ésta es la partida más difícil de predecir.

Las previsiones de EADS se basan en un tipo de cambio de cierre al final de 2008 de 1 EUR = 1,45 USD.

### GRUPO EADS (en millones de euros)

	1S 2008	1S 2007	Variación
Ingresos <sup>(1)</sup>	19.739	18.356	+8%
de esta cifra, defensa	3.970	3.348	+19%
EBITDA <sup>(1)(2)</sup>	1.944	1.141	+70%
EBIT <sup>(1)(3)</sup>	1.158	358	+223%
Gastos de Investigación y Desarrollo <sup>(1)</sup>	1.130	1.266	-11%
Beneficio Neto <sup>(4)</sup>	403	71	+468%
Beneficio por Acción (BPA) <sup>(4)</sup>	0,50€	0,09€	+0,41€
Free Cash Flow (FCL) <sup>(1)</sup>	1.043	-67	-
Free Cash Flow antes de financiación a clientes <sup>(1)</sup>	962	-29	-
Pedidos recibidos <sup>(1)(7)</sup>	51.198	70.137	-27%

1) En el contexto del cambio de consolidación de MBDA, las cifras del primer semestre de 2007 se han ajustado reflejando MBDA al 37,5%.

2) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.

3) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.

4) EADS sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del período atribuible a los accionistas de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.

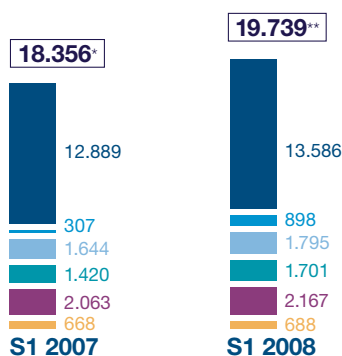
5) A 1 de enero de 2008, la consolidación de EADS Norteamérica se cambió transfiriendo segmentos de la División Defensa & Seguridad a Otras Actividades. No obstante, el núcleo de los elementos empresariales importantes sigue estando en las respectivas Divisiones. Las cifras del primer semestre de 2007 están ajustadas en este sentido. En el primer semestre de 2008, los ingresos de EADS Norteamérica incluyen principalmente los vinculados a su condición de contratista primario del programa LUH.

6) El EBIT\* de Sedes Centrales/Consolidación incluye la aportación de Dassault; asimismo, en el primer semestre de 2007, el EBIT\* de Sedes Centrales/Consolidación incluía la ganancia por la venta de la participación de EADS en Embraer y la venta de un inmueble corporativo.

7) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos Recibidos y la Cartera de Pedidos de EADS están basadas en precios brutos de catálogo.

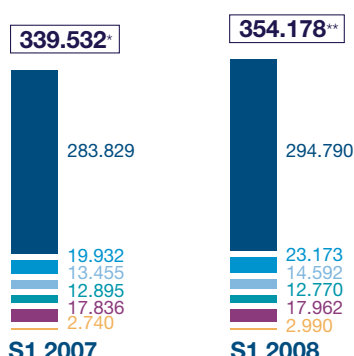
8) ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma están asignadas a Otras Actividades, que no es una División independiente de EADS.

### ➔ INGRESOS POR SEGMENTOS (en millones de euros)



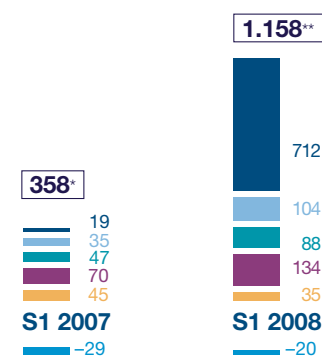
\*-635 millones de euros sedes centrales/consolidación  
\*\*-1.096 millones de euros sedes centrales/consolidación

### ➔ PEDIDOS POR SEGMENTOS<sup>(7)</sup> (en millones de euros)



\*-11.155 millones de euros sedes centrales/consolidación  
\*\*-12.099 millones de euros sedes centrales/consolidación

### ➔ EBIT POR SEGMENTOS<sup>(8)</sup> (en millones de euros)



\*171 millones de euros<sup>(8)</sup> sedes centrales/consolidación  
\*\*105 millones de euros<sup>(8)</sup> sedes centrales/consolidación

■ AIRBUS 
 ■ AVIONES DE TRANSPORTE MILITAR 
 ■ EUROCOPTER 
 ■ ASTRIUM 
 ■ DEFENSA Y SEGURIDAD<sup>(1)(5)</sup>
■ OTRAS ACTIVIDADES<sup>(5)(6)</sup>



## LOS OBJETIVOS DEL PROGRAMA POWER8 ESTÁN TOTALMENTE EN MARCHA

### DESARROLLAR MÁS RÁPIDAMENTE

Los sistemas de gobierno e información están en vigor; atención especial a servicios de ingeniería y paquetes de trabajo.

### COMPRAR CON INTELIGENCIA

Notable progreso hacia una estrategia global de compras; considerable avance en el rediseño de actividades de costes; racionalización de la logística y el transporte en Europa.

### AGILIZAR LA FABRICACIÓN

Planificación de un flujo de valor completada en todas las fábricas; planes de acción lanzados.

### REDUCIR LOS GASTOS GENERALES

Logrado aproximadamente un 40% de los objetivos para la reducción de la plantilla interna de Airbus; planes estructurales en vigor para cumplir los objetivos de 2010.

### MAXIMIZAR LA TESORERÍA

Elevado nivel de madurez en el control del capital circulante y las inversiones; plan de mejora del comportamiento de la tesorería en marcha.

### REESTRUCTURAR LA ORGANIZACIÓN INDUSTRIAL MODERNIZAR LAS LÍNEAS DE MONTAJE FINAL CENTRARSE EN EL NÚCLEO DE LAS ACTIVIDADES EMPRESARIALES

Se mantiene la estrategia de desinversión; a punto de realizarse la venta de Laupheim a Diehl/Thales; progresando en Francia y Alemania la creación de empresas independientes de aeroestructuras; continúan las negociaciones con GKN.

Avances en la reducción de plazos de ejecución en los programas en serie.

Confirmada la aportación al objetivo de 2010, unos 400 millones de euros al EBIT del primer semestre.

## EADS LANZA EL PROGRAMA POWER8 PLUS

➔ Continúan progresando las **medidas de eficiencia** en todo el Grupo. El programa de reestructuración Power8 va adelantado respecto a su calendario y en el primer semestre de 2008 logró una aportación de unos 400 millones de euros al EBIT\*. Airbus ha realizado un considerable avance en la reducción de gastos generales alcanzando aproximadamente un 40% del objetivo para este módulo. La selección a escala de Grupo de 28 proveedores preferentes de servicios de ingeniería, de un conjunto de 2.000, ha marcado un paso significativo de cara a la implantación de una estrategia global de compras. En cuanto al módulo Smart Buying, Airbus está cambiando sus contratos de proveedores a contratos de programa por ciclo de vida para determinados proveedores de aeroestructuras, sistemas y equipos, con el fin de limitar los costes

no recurrentes. Ya se han asegurado objetivos generales de compras hasta 2010, impulsados por medidas de choque y nuevas iniciativas de compras, así como con una logística optimizada.

Se mantiene la estrategia de venta de sedes y la creación de las nuevas empresas de aeroestructuras francesas y alemanas está progresando. Estas firmas deben cumplir la totalidad de los objetivos de ahorro de costes del programa Power8 original. La venta de Laupheim (Alemania) a Diehl/Thales está a punto de finalizar y continúan las negociaciones sobre la desinversión en Filton (Reino Unido). A principios de julio, EADS inició negociaciones exclusivas con el Grupo DAHER para la adquisición de una participación mayoritaria en EADS Socata. A la vista de los progresos y las perspectivas registrados en el

programa Power8 hasta la fecha, EADS y Airbus mantienen los objetivos del Power8 anteriormente comunicados respecto a EBIT\* y ahorro de efectivo.

Además de la exitosa evolución del programa Power8, EADS está lanzando un nuevo programa a escala de todo el Grupo, el Power8 Plus, para ampliar las iniciativas actuales a partir de 2010. EADS intensificará sus esfuerzos para aumentar su presencia mundial en ingeniería y producción. El Power8 Plus tiene como objetivo una base de costes internacionalizada (frente a la actual dominada por el euro) y se pretende que aporte otros 1.000 millones de euros anuales al EBIT\* procedentes de todo el Grupo entre 2011 y 2012. Las medidas se presentarán al Comité de Empresa Europeo este otoño.

### POWER8 PLUS

AMPLIACIÓN DE LAS INICIATIVAS DEL POWER8 ACTUAL A MÁS DE 2.100 MILLONES DE EUROS DESPUÉS DE 2010

PRESENCIA MUNDIAL INGENIERÍA INDUSTRIAL I+D

INTERNACIONALIZACIÓN DE COSTES FUTUROS

APORTACIÓN DE TODAS LAS DIVISIONES

**POWER8 PLUS:  
1.000 MILLONES DE EUROS**

Potencial de ahorro adicional de aproximadamente 1.000 millones de euros en el grupo EADS en 2011-2012.

# Encuentro con los accionistas



## EADS SE REÚNE CON SUS ACCIONISTAS

Como cada año en primavera, la Junta General en Ámsterdam y la posterior reunión informativa en París propiciaron el encuentro entre los directivos de EADS y sus accionistas. Este año además, se añadió al programa una visita al Salón Aeronáutico de Berlín.

### ACCIONISTAS EN BERLÍN

El 28 de mayo, EADS Investor Relations & Financial Communication celebró una reunión con los accionistas en el contexto del Salón Aeronáutico de Berlín, en un formato similar al de años anteriores en los que se realizaron visitas organizadas al Salón Aeronáutico de Le Bourget. En esta ocasión, veinte accionistas previamente registrados pudieron asistir a una presentación, en condiciones privilegiadas, de los principales programas del Grupo, además de observar las maniobras en vuelo del A380 y una excelente demostración de los helicópteros NH90.



→ La Junta General Anual constituye un importante acontecimiento en la relación de EADS con sus accionistas. La Junta de 2008, que tuvo lugar en Ámsterdam el 26 de mayo, fue especialmente simbólica porque era la primera que se celebraba desde la reforma del Gobierno Corporativo del Grupo. Rüdiger Grube presidió en solitario la Junta. Estuvo acompañado por Louis Gallois, Consejero Delegado y Hans Peter Ring, Director Financiero, además de cuatro consejeros: Hermann-Josef Lamberti (Presidente del Comité de Auditoría), Sir John Parker (Presidente del Comité de Nombramientos

y Remuneración), Rolf Bartke y Juan Manuel Eguiagaray. En su discurso de presentación, el Presidente resaltó su buena relación con Louis Gallois y la eficiencia de la nueva estructura de Gobierno desde su implantación hace un año. En cuanto a estrategia de futuro, Louis Gallois prometió hacer de EADS “una Compañía que atraiga a los mejores, estimada por sus accionistas y respetada por el público”. A continuación, los accionistas tuvieron ocasión de formular preguntas durante más de dos horas en relación con las actividades actuales del Grupo, y por último, aprobaron los siete acuerdos sometidos a votación.

### REUNIÓN INFORMATIVA EN PARÍS EL 17 DE JUNIO DE 2008

Tras la Junta General, EADS organizó una reunión informativa en París para los accionistas que no pudieron asistir a la misma. El 17 de junio, más de 800 personas se reunieron en la Ciudad de las Ciencias y la Industria en París con los directivos de EADS. En esos momentos circulaba un gran volumen de información sobre el Grupo, en algunos casos contradictoria, por lo que los accionistas estaban deseosos de obtener información directamente “de la fuente”. Nathalie Errard, nueva Directora de Relaciones con Inversores y Comunicación Financiera, inauguró la sesión. Después, Hans Peter Ring, Director Financiero, hizo una presentación en francés sobre los principales resultados financieros del Grupo. Didier Vernet, Director de Marketing de la División Aviones de Transporte Militar y ex piloto, intervino a continuación para compartir sus conocimientos sobre los aviones de reabastecimiento en vuelo. Louis Gallois cerró la sesión, describiendo las



perspectivas y los objetivos del Grupo a largo plazo. Los accionistas le formularon preguntas durante más de una hora, principalmente en torno a los procedimientos de la AMF, autoridad francesa de supervisión bursátil, el A380, la subida del precio de los productos petrolíferos y la caída del dólar estadounidense.



## ROLL-OUT DEL A400M



En presencia de 800 empleados, Don Juan Carlos I, Rey de España, expresó su más calurosa felicitación a todos los implicados. Acompañado por los altos ejecutivos de EADS, fue el primer dignatario en conocer el A400M que se acababa de presentar.

El 26 de junio, en Sevilla, cerca de 2.000 invitados asistieron a la presentación oficial del A400M, que se descubrió durante una ceremonia en la que el invitado de honor fue Su Majestad Don Juan Carlos I, Rey de España.

“ El día de hoy marca un gran paso adelante: el primero y el mayor de los programas homologados de defensa a escala europea; el A400M representa una cumbre en la integración europea ” señala Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS.

El A400M es el primer nuevo avión militar de transporte pesado que ha sido diseñado en los últimos 30 años. Ofreciendo el doble de rendimiento y el doble de carga útil del avión al que sustituirá, el A400M está en vías de convertirse en el nuevo estándar del transporte aéreo militar. Ya se han registrado unos 192 pedidos.

La versatilidad es la característica que mejor describe el A400M, que está diseñado para ofrecer capacidades tanto tácticas como estratégicas. El avión puede transportar una carga útil de 37 toneladas en distancias de al menos 8.700 kilómetros y volar a una velocidad MACH 0,72, convirtiéndolo en el avión turbopropulsor más rápido del mundo. Además, el A400M puede servir simultáneamente como avión de transporte y avión de reabastecimiento en vuelo para aviones de combate rápidos y helicópteros.

Se espera que el A400M, que ahora se encuentra en la mitad de su proceso de desarrollo, vuele por primera vez a final de año y complete sus ensayos de vuelo para cumplir la certificación en 2010, antes de la entrega del primer avión a Francia.

## UN AVIÓN DE VANGUARDIA

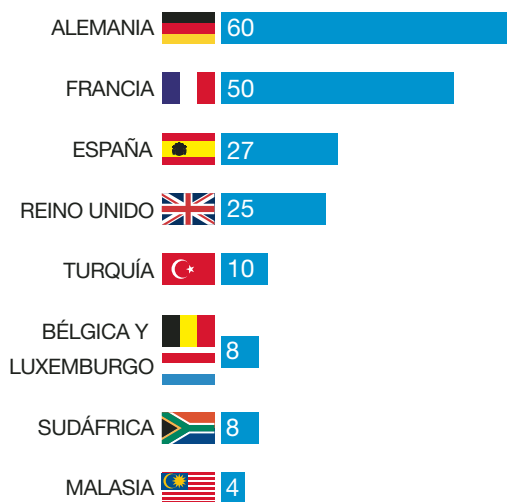
Sistema electrónico de control de vuelo; paneles de control con pantalla en la cabina; 40% de materiales composite en la estructura; sistema de aviónica que permite volar según el contorno del terreno (a altitudes no inferiores a 150 metros), tanto de noche como en condiciones meteorológicas adversas; plazos de vuelta extremadamente rápidos (diez minutos para entregar la carga, 15 minutos para recargar); y la posibilidad de convertir el avión en un avión de reabastecimiento en vuelo en tan sólo dos horas.

## UN AVIÓN TODOTERRENO

Con doce ruedas para una máxima distribución de la carga, frente a las sólo cuatro del Hércules, el A400M está equipado con un tren de aterrizaje que le permite aterrizar y despegar en pistas de aterrizaje cortas, deficientes o incluso inestables, que son precisamente los tipos de terreno rústico que se encuentra en las áreas del sureste de Asia más devastadas por el terrible tsunami de 2004. Además, su novedoso sistema de hélices contrarrotantes permite al avión operar con suavidad a cotas muy bajas, realizar despegues muy cortos y aterrizar en pendientes con ángulos muy pronunciados, con una reducción significativa del ruido emitido.



## ➔ 192 PEDIDOS 9 CLIENTES, 3 CONTINENTES



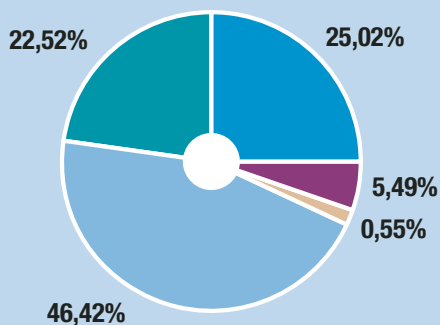
## UN AVIÓN POTENTE

Los cuatro motores TP400-D6 turbopropulsados de 8 palas fabricados por el consorcio EuroProp Internacional (EPI) producen 11.000 HP cada uno, una potencia en caballos dos veces y media superior a la de un Hércules C-130. Este método de propulsión evita el recalentamiento a altitudes bajas y temperaturas ambientales elevadas. Por diversas razones, una de las cuales es el rediseño del compresor HP, la configuración final del sistema de propulsión no se calificará antes de la construcción del cuarto modelo de desarrollo del avión. En última instancia, los motores habrán acumulado más de 3.000 horas de vuelos de prueba, es decir, más del doble de lo requerido para los motores de los reactores con que van equipados los aviones de pasajeros.



## ESTRUCTURA DEL CAPITAL

### ESTRUCTURA DEL CAPITAL al 30 de junio de 2008 (%)



- **SOGEADE\***  
Lagardère y SOGEPA  
(sociedad estatal holding francesa)
- **Daimler\*\***
- **SEPI**  
(sociedad estatal holding española)
- **Participación institucional, minorista y de empleados + Acciones mantenidas fuera de la asociación contractual con el Estado francés**
- **Autocartera**  
(Acciones sin derechos económicos ni de voto)

\*El 4 de abril de 2006 Lagardère emitió bonos canjeables. Las acciones de EADS entregables a vencimiento de los bonos representarán un máximo del 7,5% del capital social de EADS.

\*\* El 9 de febrero de 2007 Daimler llegó a un acuerdo con un consorcio de inversores privados y públicos por el que reducirá su participación en EADS en un 7,5%.

## PERFIL

Código ISIN	NL0000235190
Número de acciones en circulación el 30 de junio de 2008	814 028 673
Máximo en 2008 en la Bolsa de Valores de París	22,2 € el 2 de enero
Mínimo en 2008 en la Bolsa de Valores de París	10,70 € el 11 de julio
Beneficio por acción (BPA) 2007	- 0,56 €
Dividendo por acción 2007	0,12 €

## LA ACCIÓN DE EADS

### EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN AL 3 DE SEPTIEMBRE DE 2008

Base 100: el 3 de Enero de 2005

Cotización de EADS (en euros)



## INFORME ANUAL 2007 DISPONIBLE



En [www.eads.com](http://www.eads.com)

(Investor Relations)  
**puede acceder al documento o solicitar un ejemplar.**

## INFORMACIÓN PARA EL ACCIONISTA

### NOMBRAMIENTO

El Consejo de Administración de EADS ha nombrado a **Pierre de Bausset** Secretario Corporativo de EADS.



**Nathalie Errard**, anteriormente responsable de las relaciones con inversores y analistas en el Reino Unido, Francia y Sur de Europa desde finales de 2005, ha sustituido a Pierre de Bausset en su anterior actividad como Director de Relaciones con Inversores y Comunicación Financiera. El cambio es efectivo desde el 1 de abril de 2008.

[www.eads.com](http://www.eads.com)  
[ir@eads.net](mailto:ir@eads.net)

### LLAMADA GRATUITA

España: 00 800 00 02 2002  
Francia: 0 800 01 2001  
Alemania: 00 800 00 02 2002

## AGENDA DEL ACCIONISTA

- **14 de noviembre de 2008:**  
publicación de los resultados de los primeros 9 meses de 2008
- **21 y 22 de noviembre de 2008:**  
Salón Accionaria, París
- **4 de diciembre de 2008:**  
Reunión de accionistas, Cannes, Francia
- **15 de diciembre de 2008:**  
Reunión de accionistas, Lille, Francia
- **18 de diciembre de 2008:**  
Reunión de accionistas, Nancy, Francia



Impreso en papel reciclado

Director de Publicación: Nathalie Errard  
Equipo editorial: Charles-Etienne Lebatard  
Fotografías: EADS

LCOMFI