

aero-notes



Carta a los accionistas



Estimados accionistas:

El final de año es un buen momento para reflexionar sobre los logros recientes y mirar hacia los desarrollos del futuro. Por muchas razones, 2010 ha sido un año muy importante para EADS.

En la parte comercial, en 2010 el tráfico aéreo ha empezado a crecer nuevamente tras una de las contracciones más acusadas que se recuerdan. El sector de helicópteros sigue flojo y, con las limitaciones presupuestarias en nuestros mercados nacionales, estamos muy atentos a la evolución de los mercados institucionales. Por otro lado, se ha confirmado la recuperación de los aviones comerciales con pedidos significativos para Airbus, entre ellos 32 para el A380. Estamos proyectando aumentar las tasas de producción, tanto para los aviones de pasillo único como para los de largo alcance.

Durante el año se han realizado progresos sustanciales en nuestros principales programas. Hemos concluido las negociaciones con las naciones clientes del A400M y esperamos ultimar pronto el programa de crédito a la exportación. Actualmente hay tres A400M en vuelo en la campaña de pruebas, que está progresando mejor de lo esperado. El programa A350 está avanzando, aunque representa un desafío. Entrará en servicio en el segundo semestre de 2013.

Para el A380, 2010 ha sido un punto de inflexión, con una significativa mejora en la aceleración del programa. El avión ha resultado un favorito entre pasajeros y compañías aéreas. Tras el incidente de Qantas está haciendo todo lo posible por dar su apoyo para la mejora de los motores y mantener los incidentes al mínimo.

El año de nuestro décimo aniversario ha sido una oportunidad para reflexionar sobre la evolución de la Compañía. Los aumentos del 77% en los ingresos anuales y del 34% en la plantilla a lo largo de estos diez años demuestran que nuestros objetivos de crecimiento futuro son realistas.

A pesar de los avances, somos muy conscientes de que nuestra rentabilidad tiene que mejorar en el futuro. La debilidad del dólar y los retos en los programas han repercutido en la rentabilidad en el pasado. El continuo deterioro del dólar, reflejado en los tipos de nuestras coberturas, así como un aumento en I+D en Airbus, Eurocopter y Cassidian, significan que 2011 también será un año de retos. No obstante, de cara a 2012 y más adelante, vemos un notable potencial de crecimiento, partiendo de la base de que podamos ejecutar los programas según está planificado. La mejora en precios y volúmenes y la continua recuperación en la aceleración del A380 deberían impulsar significativamente la rentabilidad a medio plazo.

EADS ha tenido que enfrentarse al debilitamiento del dólar, a la crisis económica y al lanzamiento de una serie de programas nuevos y muy ambiciosos y, pese a ello, ha generado un sólido cash flow. Ahora estamos preparados para continuar con la expansión provistos de una vigorosa posición de tesorería neta, unas excelentes calificaciones crediticias y una fuerte cartera de pedidos. El equipo directivo tratará asimismo de mejorar nuestra rentabilidad a medio plazo.

Hans Peter Ring
Director Financiero de EADS

RESUMEN	RESULTADOS DE LOS NUEVE PRIMEROS MESES DE 2010.....	2
	RESULTADOS POR DIVISIONES.....	4
	ENTRE BASTIDORES: CASSIDIAN.....	6



El programa de vuelos de prueba del A400M está progresando mejor de lo previsto.

El entorno macroeconómico y comercial de EADS sigue mejorando gracias a la creciente demanda de aviones. Es preciso hacer un seguimiento de los mercados institucionales, incluyendo helicópteros, defensa y presupuestos públicos.

“El sector de la aviación comercial sigue su ascenso, que empieza a reflejarse en los resultados de los nueve primeros meses. En este contexto mejorado, la producción del A380 está progresando visiblemente y ha comenzado la producción del A350. Deseo manifestar nuestra gratitud a las Naciones Clientes del A400M que nos han apoyado para alcanzar un acuerdo,” afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Por otra parte, aún no se han completado las revisiones presupuestarias en nuestros países de origen; por consiguiente, seguimos atentos a los retos que podrían presentarse para nuestro negocio con clientes gubernamentales. De cara al futuro, después de 2011, la reactivación del negocio de aviones comerciales debería impulsar la mejora de la rentabilidad del Grupo. A medio plazo, a los tipos de cambio actuales, Airbus debería mejorar significativamente su rentabilidad subyacente gracias a mejores volúmenes y precios así como a nuevas mejoras económicas del rendimiento del A380.”

En los nueve primeros meses, los ingresos de EADS se han elevado a 31.600 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 29.700 millones). Las entregas físicas se han mantenido en un nivel elevado, con 380 aviones en Airbus Commercial, 367 helicópteros en Eurocopter y el 38º lanzamiento consecutivo

del Ariane 5. En el programa A400M se ha reanudado la metodología de porcentaje de terminación. Hasta el final de septiembre, sobre la base de la asignación de hitos internos, se habían registrado unos 500 millones de euros en el programa. Las Naciones Clientes y EADS han concluido las negociaciones de los debates globales sobre el A400M. El cálculo de las provisiones para el A400M del ejercicio 2009 sigue siendo válido. Los pagos de gobiernos tienen un efecto más retroactivo de lo que se preveía después de la firma del acuerdo en principio en marzo de 2010. Se espera que las negociaciones sobre el programa de crédito a la exportación estén

“El sector de la aviación comercial sigue su ascenso, que empieza a reflejarse en los resultados de los nueve primeros meses.”

finalizadas antes de fin de año. Una vez se obtengan las aprobaciones parlamentarias, el acuerdo será vinculante. Entretanto, el programa de vuelos de prueba del A400M está progresando mejor de lo previsto y se espera que antes de fin de año se una el cuarto avión a la campaña de vuelos de prueba.

El EBIT* antes de partidas no recurrentes (EBIT* ajustado) se ha situado en 800 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 1.700 millones). Se ha beneficiado de un buen

comportamiento de los programas tradicionales de Airbus y de actividades empresariales básicas en otras Divisiones. Como se preveía, el A380 sigue teniendo un peso considerable en el comportamiento subyacente. En comparación con los nueve primeros meses de 2009, el EBIT* antes de partidas no recurrentes se ha visto afectado principalmente por el deterioro de los tipos en las coberturas y por una mayor inversión en Investigación y Desarrollo.

El **EBIT*** declarado de EADS se ha situado en 784 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 1.089 millones).

El Beneficio Neto se ha situado en 198 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 291 millones), es decir, un beneficio por acción de 0,24 euros (beneficio por acción de los 9 primeros meses de 2009: 0,36 euros).

Los gastos de Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciados se han elevado a 2.038 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 1.834 millones) En el futuro, los gastos de I+D deberían aumentar en Airbus, Eurocopter y Cassidian.

El Cash Flow Libre antes de financiación a clientes, de 882 millones de euros (9 primeros meses de 2009: -892 millones) se ha beneficiado de la buena cifra de pedidos comerciales recibidos, de un elevado volumen de entregas comerciales, incluyendo 14 A380, así como de un favorable flujo de pagos escalonados. Las cantidades recibidas de Gobiernos para programas en desarrollo compensan en líneas generales los retrasos en pagos. En Airbus, las existencias se han mantenido estables en

los nueve primeros meses de 2010. En este periodo, las salidas netas por financiación a clientes han sido inferiores a lo previsto, situándose en torno a -90 millones de euros. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes se ha elevado a 791 millones de euros (9 primeros meses de 2009: -1.182 millones).

La posición de Tesorería Neta de EADS se ha elevado a 10.300 millones de euros (final de 2009: 9.800 millones) después de una aportación de 300 millones de euros al patrimonio de planes de pensiones. Sigue proporcionando una sólida base para las necesidades operacionales del Grupo, así como para su crecimiento en el futuro.

Los **pedidos recibidos** de EADS han aumentado significativamente en comparación con el mismo período del año pasado, alcanzando los 57.700 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 24.600 millones). Al final de septiembre de 2010, la cartera de pedidos de EADS se situaba en la sólida cifra de 426.400 millones de euros (final de 2009: 389.100 millones), reflejando principalmente incrementos en Airbus y Astrium. La cartera de pedidos de Airbus Commercial se benefició de un efecto positivo de revaluación de unos 18.000 millones de euros debido al tipo spot de cierre del dólar estadounidense, que se ha fortalecido significativamente desde final de año. La cartera de pedidos de defensa se situaba en 56.400 millones de euros (final de 2009: 57.300 millones).

* EADS usa el EBIT antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave de sus resultados económicos.

La nota de prensa completa
está disponible en

→ www.eads.com

Perspectiva

En 2010, los pedidos brutos de Airbus deberían alcanzar la cifra de 500 gracias a la reactivación de los aviones comerciales, y las entregas de Airbus deberían superar algo las 500.

Las previsiones de EADS se basan en la hipótesis de un tipo de cambio medio del cuarto trimestre de 2010 y un tipo spot de cierre a fin de año de 1 EUR = 1,35 USD.

Los ingresos de EADS deberían superar los 44.000 millones de euros.

Con algo más de 500 entregas, EADS confirma la previsión sobre el EBIT* antes de partidas no recurrentes en unos 1.200 millones de euros.

De cara al futuro, el comportamiento del EBIT* de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para cumplir en los programas A400M, A380 y A350WWB de acuerdo con los compromisos contraídos con sus clientes.

Con las hipótesis sobre tipo de cambio indicadas, EADS aumenta su previsión de EBIT* a un mínimo de 1.100 millones de euros.

EADS también está aumentando su previsión de Cash Flow Libre. Siempre que a fin de año haya una entrada sostenible de efectivo de actividades institucionales y de gobiernos, el Cash Flow Libre antes de financiación a clientes debería situarse en unos 1.000 millones de euros y el Cash Flow Libre después de financiación a clientes debería superar los 800 millones de euros frente al cash flow libre anteriormente previsto de unos -600 millones de euros.

Grupo EADS (en millones de euros)

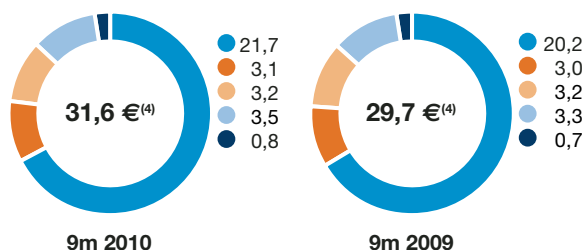
	9m 2010	9m 2009	Variación
Ingresos	31.554	29.723	+6%
de esta cifra, defensa	7.884	6.982	+13%
EBIT*	784	1.089	-28%
Gastos de Investigación y Desarrollo	2.038	1.834	+11%
Beneficio (Pérdida) Neto¹⁾	198	291	-32%
Beneficio por Acción (BPA)¹⁾	0,24 €	0,36 €	-0,12 €
Cash Flow Libre (CFL)	791	-1.182	-
Posición de Tesorería Neta	10.326	9.797	+5%
Pedidos recibidos²⁾	57.722	24.556	+135%
Cartera de pedidos²⁾	426.350	389.067	+10%

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

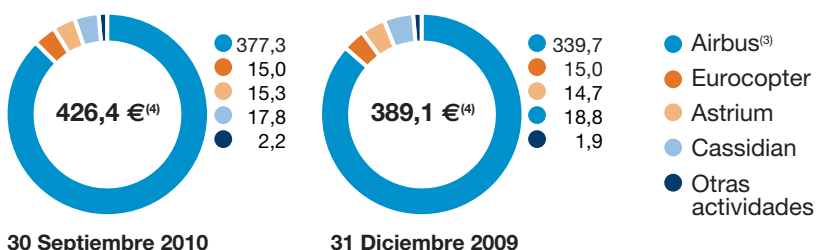
2) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos Recibidos y la Cartera de Pedidos de EADS están basadas en precios brutos de catálogo.

EADS por Divisiones

Ingresos (en miles de millones de euros)



Cartera de pedidos²⁾ (en miles de millones de euros)



3) Tras la integración de Airbus Military en Airbus, Airbus ahora presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military. El perímetro de Airbus Commercial comprende EFW y la ya completada reorganización de aerestructuras, pero excluye el A400M. Airbus Military incluye la antigua División Aviones de Transporte Militar así como las actividades de Airbus para A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División. Las cifras de Airbus Commercial para los nueve primeros meses y el tercer trimestre de 2009 se muestran detalladamente y el EBIT* de Airbus Military para los nueve primeros meses y el tercer trimestre de 2009 se ha reexpresado para reflejar los cambios.

4) Cifra total incluye consolidación de sedes centrales.

RESULTADOS POR DIVISIONES



Los ingresos consolidados de Airbus, de 21.740 millones de euros, han aumentado un 8% en comparación con el mismo período del año pasado. El EBIT* consolidado de Airbus se ha situado en 296 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 523 millones).

Los ingresos de Airbus Commercial se han elevado a 20.446 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 18.949 millones). Las entregas han aumentado a 380 aviones comerciales, de los que 376 se han tenido en cuenta a efectos de reconocimiento de ingresos (9 primeros meses de 2009: 358 aviones). En comparación con el mismo período del año pasado, los ingresos de Airbus Commercial reflejan un efecto favorable de volumen y mix que incluye un mayor número de entregas del A380. El efecto negativo de los tipos de cambio representa unos 600 millones de euros. Debido al mayor impulso que están tomando los aviones comerciales, Airbus aumentará sus tasas de producción de aviones de largo alcance a 9 aparatos al mes a partir del primer trimestre de 2012. El EBIT* de Airbus Commercial ha descendido a 328 millones de euros frente a los 743 millones de euros alcanzados en los nueve primeros meses de 2009. La reducción se debe a la repercusión negativa de efectos de los tipos de cambio por valor de unos 500 millones de euros. El efecto favorable de los mayores volúmenes, el mix favorable, la mejora en precios y el ahorro en costes se ha visto minorado por un mayor gasto en I+D a causa de una aceleración de las inversiones en el programa A350XWB y costes no de serie más altos, incluyendo un efecto de escalonado menos favorable en comparación con 2009. Como se preveía, el A380 sigue influyendo considerablemente en el comportamiento subyacente.

Los ingresos de Airbus Military se han situado en 1.540 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 1.637 millones), beneficiándose de un mayor reconocimiento de ingresos en el A400M, de unos 100 millones de euros, pero contrarrestados por menores ingresos en aviones de reabastecimiento y aviones medianos y ligeros (M&L). Las entregas han aumentado a 13 aviones M&L (9 primeros meses de 2009: 10 aviones). El EBIT* de Airbus Military se ha situado en -35 millones de euros.



Airbus ha recibido pedidos por otros 32 A380

Como prueba de la clara reactivación de la industria de la aviación, Airbus había recibido 379 pedidos comerciales brutos (9 primeros meses de 2009: 149) hasta el 30 de septiembre, unos pedidos netos por 328 aviones –incluyendo otros 32 A380 y 53 A350XWB. Airbus Military ha registrado pedidos por 11 aviones en los nueve primeros meses.

En el programa A350XWB, la producción está avanzando. El desarrollo del programa sigue representando un desafío. EADS está estudiando ahora la entrada en servicio en el segundo semestre de 2013 y, en este momento, considera que podría gestionarla sin una repercusión financiera significativa.

En Airbus Military, el programa de pruebas del A400M sigue registrando mejores resultados de lo esperado; la flota de tres aviones había acumulado 765 horas de vuelo en 230 vuelos a principios de noviembre. El A330 Multi Role Tanker Transport (MRTT) ha obtenido la certificación militar de las autoridades españolas, preparando el camino para la primera entrega a la Royal Australian Air Force. En septiembre se realizó con éxito un primer vuelo para el Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) para la British Royal Air Force.

A 30 de septiembre de 2010, la cartera consolidada de pedidos de Airbus estaba valorada en 377.300 millones de euros. Airbus Commercial es responsable de 358.100 millones de euros, cifra equivalente a 3.436 unidades. La cartera de pedidos de Airbus Military se ha mantenido estable en 20.600 millones de euros.



Demostrador tecnológico X3



En los nueve primeros meses de 2010, los ingresos de Eurocopter se han elevado a 3.085 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 3.039 millones). La cifra de ingresos refleja una mayor actividad del NH90, un mix favorable debido al progreso de hitos en el Korean Utility Helicopter (KUH), pero con la contrapartida de menos entregas de helicópteros comerciales. El EBIT* de la División ha descendido a 121 millones de euros, debido a un cargo y un ajuste de margen en el programa NH90 y a un cargo por reestructuración, así como a una mayor inversión en productos.

Eurocopter ha realizado con éxito el primer vuelo de su demostrador tecnológico X3 en septiembre, abriendo nuevas perspectivas a largo plazo a los clientes que buscan soluciones de largo alcance y alta velocidad.

Durante los nueve primeros meses, Eurocopter ha visto el comienzo de una tendencia positiva de las reservas, con 230 pedidos netos en comparación con los 179 del mismo período del año pasado. La recuperación en el mercado civil es lenta, en especial debido a un elevado número de helicópteros de segunda mano en el mercado. Eurocopter empezó a adaptarse a este reto lanzando su programa SHAPE en abril. Se han hecho progresos en la reducción de empleados temporales y gastos generales. En los nueve primeros meses se han entregado en total 367 helicópteros, entre ellos 19 NH90 y siete Tigres. La cartera de pedidos de Eurocopter se ha mantenido estable en 15.000 millones de euros, con 1.166 helicópteros.



Los ingresos de Astrium en los nueve primeros meses se han mantenido estables, situándose en 3.226 millones de euros. Esta cifra refleja efectos positivos de volumen en todas las actividades principales, impulsadas por un firme modelo de entregas. El EBIT* ha mejorado un dos por ciento, situándose en 158 millones de euros, gracias al crecimiento y a la productividad en actividades institucionales y a servicios de telecomunicaciones militares, aunque contrarrestado por una menor actividad en satélites de navegación y servicios de observación en tierra.

Durante el tercer trimestre, Astrium logró el 38º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5, así como el lanzamiento del satélite de observación en tierra ALSAT-2A construido por Astrium para la Agencia Espacial de Argelia. En el verano se llevó a cabo con éxito el Acceptance Launch (Lanzamiento de Aprobación) del M51.

Los pedidos recibidos de Astrium han alcanzado los 3.800 millones de euros en los nueve primeros meses de 2010, demostrando el continuo crecimiento de los pedidos de clientes tanto comerciales como institucionales hasta ahora. Los nuevos pedidos registrados en el trimestre incluyen la adjudicación del contrato de evolución del M51.2 por la Agencia de Compras de Defensa (DGA) francesa. Al final de septiembre de 2010, la cartera de pedidos de Astrium había aumentado a 15.300 millones de euros.



El satélite-radar TanDEM-X, desarrollado y fabricado por Astrium, fue lanzado al espacio en junio de 2010



Demostrador tecnológico Barracuda



En los nueve primeros meses de 2010, los ingresos de Cassidian, de 3.470 millones de euros, han aumentado un cinco por ciento en comparación con el año pasado. El EBIT* se ha situado en 204 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 220 millones), reflejando un aumento de los márgenes en programas maduros que se ve contrarrestado con creces por el significativo crecimiento del I+D autofinanciado. La inversión se centra principalmente en UAS y comunicaciones seguras. EADS continúa investigando necesidades y soluciones de financiación para el Talarion UAS junto con el cliente. Después de 2010, debería producirse un efecto a corto plazo limitado en el EBIT* de Cassidian a causa de mayores gastos de I+D, un mix de negocio menos favorable y limitaciones de los presupuestos públicos.

Cassidian ha adquirido la británica Regency IT Consulting, reforzando con ello sus capacidades en el mercado de la seguridad cibernética. En su negocio de misiles, se ha completado la 'Critical Design Review' del sistema final del MEADS. Al final de septiembre de 2010, la cartera de pedidos de la División se situaba en la sólida cifra de 17.800 millones de euros. Este hecho proporciona una sólida plataforma para futuras entregas. Los pedidos recibidos en los nueve primeros meses de 2010 se han elevado a 2.600 millones de euros.

Sedes Centrales y Otras Actividades (no pertenecientes a ninguna División)

Los ingresos de Otras Actividades han aumentado un 11%, elevándose a 805 millones de euros. El EBIT* de Otras Actividades se situaba en -6 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 3 millones) debido a que la aportación positiva de Sogerma, se ha visto contrarrestada por una repercusión negativa de los tipos de cambio en ATR.

En ATR, los entornos de mercado y financiación están mejorando: ATR ha entregado 35 aviones en los 9 primeros meses (mismo período de 2009: 30 aviones). Al final de septiembre de 2010, la cartera de pedidos de ATR se situaba en 161 aviones.

La aceleración del programa LUH sigue progresando, con 36 helicópteros entregados al final de septiembre. A 30 de septiembre de 2010, la cartera de pedidos de Otras Actividades se situaba en 2.200 millones de euros (final de 2009: 2.000 millones).

* EADS usa el EBIT antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave de sus resultados económicos.

Las naciones socios de Eurofighter hicieron en julio de 2009 un nuevo pedido por la tercera trancha de producción de otros 112 aparatos.



Unas manos protectoras

La antigua División Defensa & Seguridad de EADS adoptó el nombre de Cassidian en septiembre de 2010 para comercializar su gran cartera de sistemas de seguridad con más eficacia en el mercado global.

El nombre Cassidian proviene de la combinación de los términos latinos "cassida", que significa casco y "meridian", la línea imaginaria que une los polos Norte y Sur. Simboliza la protección y la seguridad mundial. El logo representa un globo terráqueo arropado por dos manos que lo protegen y simboliza el compromiso de la Compañía de dar apoyo a aquellos que protegen el mundo.

Cassidian trata de respaldar el plan Visión 2020 de EADS aumentando los ingresos de defensa y seguridad para equilibrar las actividades de aviones comerciales del Grupo, mejorando la rentabilidad por encima del nivel de referencia, ampliando su negocio de servicios y transformándose en una División auténticamente global. Los mercados emergentes son especialmente importantes debido a las actuales limitaciones presupuestarias en Europa y Estados Unidos. Las principales áreas de crecimiento para Cassidian en el futuro comprenden el mercado UAV y el mercado de seguridad global. Recientes adjudicaciones de contratos en Oriente Medio hacen de la División un líder mundial en soluciones de seguridad nacional.

“Defensa de la seguridad mundial”

Cassidian es un líder mundial en soluciones y sistemas globales de seguridad, proporcionando integración de sistemas así como productos y servicios con valor añadido a clientes de los mercados civiles y militares en el mundo entero. Con una plantilla de unos 28.000 empleados, Cassidian logró en 2009 unos ingresos de 5.400 millones de euros.

Esta División de EADS integra las Unidades de Negocio Cassidian Systems, Cassidian Electronics y Cassidian Air Systems, y también las actividades de misiles dentro de la joint venture MBDA (37,5% EADS).

Cassidian Systems ofrece soluciones integrales diseñadas a medida, pudiendo vincular una extensa gama de plataformas individuales y subsistemas en una única red. La integración de sistemas se ha vuelto cada vez más importante para el control de fronteras y la vigilancia costera, así como para la seguridad nacional. Cassidian mantiene su posición de líder en sistemas de seguridad nacional consiguiendo en 2009 el contrato para el control de todas las fronteras de Arabia Saudí.

Cassidian Electronics proporciona elementos críticos para misiones, recopilando, procesando y distribuyendo datos. Suministra sistemas electrónicos de autoprotección para aviones,

barcos y vehículos blindados. También es un socio clave en el desarrollo de radares aéreos multifuncionales.

Cassidian Air Systems está especializada en sistemas aéreos de combate. Sus principales actividades comprenden el desarrollo y la producción del Eurofighter (46% EADS) y sistemas aéreos para misiones, incluyendo los vehículos aéreos no tripulados (UAV). También presta servicios de soporte de productos, mantenimiento, reparación y revisión. Las actividades de misiles de Cassidian se llevan a cabo en el seno de MBDA, una joint venture con BAE Systems y Finmeccanica. MBDA cubre la gama completa de soluciones para misiones de superioridad aérea y control en tierra y en el mar.



9M 2010	en millones de euros
Ingresos	3.500
EBIT*	200
Pedidos recibidos	2.600
Cartera de pedidos	17.800

* EADS usa el EBIT antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave de sus resultados económicos.

Programas y productos



Las amenazas a la seguridad suelen exigir múltiples respuestas de diferentes servicios. La necesidad de coordinar acciones ha impulsado la demanda de **soluciones de seguridad integradas**. Cassidian suministra sistemas integrados para seguridad de fronteras, seguridad marítima, respuesta a crisis y situaciones de emergencia, así como para la protección de infraestructuras y ciudadana.

< La filial de Cassidian, Sofrelog proporciona sistemas integrados para misiones críticas en tiempo real para aplicaciones marítimas como servicios de gestión de tráfico y vigilancia costera.

En el campo de los **vehículos aéreos no tripulados (UAV)**, Cassidian está tratando de desarrollar una posición de liderazgo basada en su experiencia y los proyectos realizados hasta la fecha. Entre ellos, el sistema UAV Harfang Medium Altitude Long Endurance (MALE) desarrollado para las Fuerzas Aéreas francesas y utilizado en Afganistán. Junto con Northrop Grumman, DS también está desarrollando el Euro Hawk, un sistema aéreo no tripulado de gran altitud para inteligencia de señales.

Las Fuerzas Aéreas alemanas tienen previsto que los vuelos operativos con el Euro Hawk FSD (First System Demonstrator) comiencen en 2011. >



El **Eurofighter** es el avión de combate multifuncional más moderno actualmente en producción. Optimizado para operaciones aire-tierra complejas, con capacidad de red y extremadamente ágil. Cuenta con una sólida cartera de pedidos en Europa y compite en importantes campañas de exportación. En 2009, las entregas superaron la marca de 200.

< Se prevé que surjan nuevas oportunidades de exportación en Europa, Asia y Lejano Oriente.

Cassidian Electronics participa muy activamente en el desarrollo tecnológico y la aplicación de **radares** con escáner electrónico activo (AESA) de nueva generación para aplicaciones aéreas, navales y en tierra. En el área de la defensa aérea, produce radares de medio alcance para aplicaciones en buques (TRS-3D) y en tierra (TRML-3D).

El radar TRS-3D es especialmente eficaz para el reconocimiento precoz de pequeños objetos que se mueven a gran velocidad como, por ejemplo, lanchas rápidas. >



Las soluciones de **radio móvil profesional** de Cassidian permiten a los organismos de seguridad comunicarse con eficacia, fiabilidad y seguridad.

< Las soluciones PMR de Cassidian son utilizadas por organizaciones profesionales en varios ámbitos, como seguridad pública, defensa civil, transportes e industria.

Su opinión:

La opinión de nuestros accionistas es para nosotros muy importante y nos gustaría que nos informen al respecto. Por ello, les animamos a enviarnos sus preguntas y opiniones referentes a la estrategia, la política y a los resultados de EADS a nuestra dirección de email: ir@eads.com. Nos comprometemos a contestar sus preguntas lo mejor posible. Sus comunicaciones podrán ser publicadas en futuros números de Aeronotes.

EADS organiza regularmente reuniones informativas y visitas guiadas para accionistas privados. Si desean participar o recibir información más detallada, les rogamos se dirijan a nuestra página web: www.eads.com, Relaciones Inversores > Accionistas privados, o a nuestro email: ir@eads.com o utilicen el número de teléfono que figura más abajo.



Visita a Astrium en Bremen (Alemania)

Calendario financiero

9 DE MARZO 2011:

Resultados 2010 de EADS

20 AL 26 DE JUNIO 2011:

Le Bourget – Paris Airshow

INFORMACIÓN PARA EL ACCIONISTA
www.eads.com – ir@eads.com
 Tel : +34 91 624 4558

LLAMADA GRATUITA

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

Director de Publicación: Nathalie Errard
 Equipo editorial: James Gibbs y Bruno Martire.
 Fotografías: EADS



Impreso en papel reciclado

La acción de EADS

Evolución de la cotización

Hasta el 6 de diciembre de 2010

Base 100: el 2 de enero de 2007

Cotización de EADS (en euros)

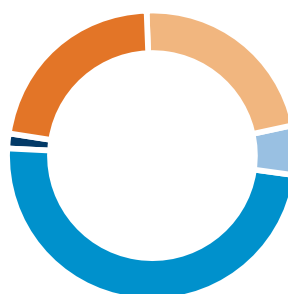


Perfil

Código ISIN	NL0000235190
Número de acciones en circulación el 31 de diciembre de 2009	816 150 511
Máximo en 2010 en la Bolsa de Valores de París	19,60 € el 21 de septiembre
Mínimo en 2010 en la Bolsa de Valores de París	13,55 € el 15 de febrero
Beneficio por acción (BPA) 2009	-0,94 €

Estructura del capital

A 30 de septiembre de 2010



- 22,46% **Sogead Lagardère y Sogepa** (sociedad estatal holding francesa)
- 22,46% **Daimler***
- 5,47% **SEPI** (sociedad estatal holding española)
- 49,22% **Participación institucional, minorista y de empleados + Acciones mantenidas por el Estado francés fuera de la asociación contractual**
- 0,39% **Autocartera** (Acciones sin derechos económicos ni de voto)

* El 9 de febrero de 2007, Daimler llegó a un acuerdo con un consorcio de inversores privados y públicos por el que se reducirá su participación en EADS en un 7,5%, sin que afecte a sus derechos de voto que siguen siendo de un 22,5%.