



# aero-notes

## Carta a los accionistas

### Estimados accionistas:



Durante los últimos meses, nuestra Compañía ha vuelto a demostrar su potencial, aportando unos resultados mejores de lo esperado. Con una gran actividad en los pedidos recibidos en los nueve primeros meses, la cartera de pedidos de EADS ha alcanzado un nivel récord de 502.971 millones de euros. Nuestros ingresos en el período han experimentado un leve aumento, pero nuestro EBIT antes de partidas no recurrentes ha crecido con fuerza, un 29% interanual. Tras un mejor comportamiento, hemos elevado las previsiones para el ejercicio y reafirmado nuestra creencia de que en 2012 veremos una mejora significativa del beneficio subyacente.

Nuestra Compañía está progresando. No obstante, seguimos plenamente centrados en los retos que nos aguardan. Mientras que el perfil de riesgo del A380 y el A400M está mejorando, el programa A350 está entrando en una fase crítica. Hemos reprogramado el comienzo del montaje final para el primer trimestre de 2012 con la entrada en servicio prevista para el primer semestre de 2014. Habiendo aprendido con el A380, queremos asegurarnos de que las secciones del avión para el A350 hayan alcanzado la madurez cuando se entreguen en la línea de montaje final, de manera que el proceso de producción sea eficiente.

También estamos centrados en adaptar nuestras actividades institucionales a la situación de la deuda pública en Europa. Sobre la base de los contratos existentes, estamos preparados para hablar sobre el futuro de los programas de defensa con gobiernos. Las Divisiones de EADS ya han dado pasos proactivos para ajustarse al nuevo entorno. A más largo plazo, tenemos intención de desarrollar nuestras actividades en mercados de crecimiento, como los de exportación.

Seguimos confiando en nuestro futuro a pesar de la crisis financiera actual. Nuestra posición de tesorería neta después de adquisiciones se sitúa en la sustancial cifra de 11.399 millones de euros. Podemos confiar en nuestra propia fortaleza para financiar nuestro crecimiento orgánico y nuestras adquisiciones: hace poco, hemos invertido en servicios, en la empresa Vector Aerospace para Eurocopter. Nuestra voluminosa cartera de pedidos nos da visibilidad para varios años. Pese al incierto entorno macroeconómico, la demanda en Asia, Oriente Próximo y especialmente Latinoamérica no muestra signos de deterioro. Esto nos ha permitido aumentar nuestras previsiones sobre los pedidos recibidos de Airbus en 2011.

Su compromiso y su pasión como accionistas es otra fuente de confianza. En las últimas semanas, los equipos de Comunicación Financiera de EADS se han reunido con muchos de ustedes en conferencias por toda Europa, en el salón Actionaria en París (Francia) y en visitas a instalaciones en Augsburg (Alemania) y Getafe (España). En una época de incertidumbre en el mercado, no hay mejor manera de apreciar el valor de nuestra actividad que mediante un diálogo personal directo y viendo el producto uno mismo. Les agradezco su apoyo y su constante compromiso con la Compañía.

**HANS PETER RING**  
Director Financiero de EADS

**CONTENIDO**

RESULTADOS DE LOS NUEVE PRIMEROS MESES DE 2011 .....	2
RESULTADOS POR DIVISIONES.....	4
INSIGHTS.....	6

### ¡Permanecemos jóvenes!

Un grupo de estudiantes ha estado investigando lo que significa ser un accionista de EADS. Vea lo que han descubierto en este número especial "young aeronotes" (aeronotes joven), disponible en la página web de EADS: [www.eads.com](http://www.eads.com)



Al final de noviembre de 2011, el programa 350 había recibido 567 pedidos en total.

EADS anuncia unos resultados de los nueve primeros meses mejores de lo esperado. El ímpetu del negocio de aviones comerciales sigue siendo vigoroso a pesar de las recientes turbulencias en el entorno macroeconómico, pero, como se preveía, los mercados de defensa del mundo occidental se ven sometidos a presiones.

“Nuestros resultados a 30 de septiembre son mejores de lo esperado gracias a los esfuerzos del Grupo por mejorar el comportamiento. Confío en que el mercado de aviones comerciales, junto con nuestra sólida cartera de pedidos, sostendrá nuestro crecimiento en los próximos años. Sobre la base de los contratos existentes, EADS está preparada para iniciar conversaciones con los gobiernos sobre el futuro de programas de compras de defensa.” – afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS.

La madurez de los principales componentes del A350 XWB al comienzo del montaje final sigue siendo una de las prioridades esenciales del Grupo. El comienzo del montaje final está previsto para el primer trimestre de 2012 con la entrada en servicio programada para el primer semestre de 2014.

En los nueve primeros meses, los **ingresos** de EADS han aumentado un 4%, a 32.687 millones de euros.

El **EBIT\* antes de partidas no recurrentes (EBIT\* ajustado)** se ha situado en torno a 1.100 millones de euros (primeros nueve meses de 2010: 800 millones de euros). El aumento en comparación con el año pasado se debe principalmente a mejoras operacionales en Airbus y Eurocopter y a un cierto escalonamiento favorable en Airbus y en Sedes Centrales.

El **EBIT\* declarado** de EADS se ha situado en 885 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 784 millones de euros). Con la entrada en servicio del A350 XWB prevista ahora en el primer semestre de 2014, Airbus Commercial contabilizó un cargo de 200 millones de euros para este programa en el tercer trimestre. En los nueve primeros meses, Eurocopter ha registrado un cargo neto de unos 120 millones de euros, con 60 millones en el tercer trimestre. Estos cargos netos corresponden principalmente a programas públicos y al SHAPE.

El **Beneficio Neto** se ha duplicado con creces, alcanzando los 421 millones de euros, equivalente a un beneficio por acción de 0,52 euros.

Los gastos de **Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciado** han aumentado a 2.151 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 2.038 millones de euros), debido principalmente al desarrollo del programa A350 XWB en Airbus.

El **Cash Flow Libre** de los nueve meses se ha beneficiado de un buen comportamiento operacional y de los pedidos recibidos en el segmento comercial. Cash Flow Libre antes de financiación a clientes se ha situado en -27 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 882 millones de euros). El Cash Flow Libre después de financiación a clientes se ha situado en 155 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 791 millones de euros). Antes de la adquisición de Vector Aerospace, el Cash Flow Libre se situaba en 587 millones de euros.

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se ha elevado a la sólida cifra de 11.399 millones de euros (final de 2010: 11.918 millones de euros).



Eurocopter registró pedidos netos para 259 helicópteros en los 9 primeros meses de 2011.



En el tercer trimestre de 2011 se entregaron cuatro satélites de telecomunicaciones de Astrum.

## » Perspectiva

EADS aumenta sus últimas previsiones sobre pedidos, ingresos, EBIT\* antes de partidas no recurrentes y Cash Flow Libre dadas en julio. En 2011, Airbus debería entregar entre 520 y 530 aviones comerciales y sus pedidos brutos deberían rondar los 1.500. Los ingresos de EADS en 2011 deberían experimentar un aumento superior al 4% en comparación con los 45.752 millones de euros de 2010.

EADS prevé que el EBIT\* de 2011 antes de partidas no recurrentes aumente en comparación con el nivel de 2010, situándose en torno a 1.450 millones de euros gracias a un comportamiento comercial subyacente mejor de lo esperado.

EADS prevé que el Beneficio por Acción (BPA) de 2011 antes de partidas no recurrentes se sitúe en aproximadamente 0,9 euros, por encima del nivel de 2010 (0,86 euros). De cara al futuro, el comportamiento del EBIT\* declarado y del Beneficio por Acción (BPA) de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para cumplir en los programas A400M, A380 y A350 XWB de acuerdo con los compromisos contraídos con sus clientes. El EBIT\* declarado y el BPA también dependen de las fluctuaciones de los tipos de cambio. Según lo anteriormente anunciado, a un cambio de 1 EUR = 1,35 USD, el BPA de 2011 debería superar el nivel de 0,68 euros de 2010 y, a un cambio de 1 EUR = 1,45 USD, puede ser inferior.

Se prevé que el Cash Flow Libre antes de inversiones para adquisiciones sea significativamente superior a 1.000 millones de euros.

Los últimos análisis confirman que, para 2012, el Grupo espera una significativa mejora de su EBIT\* antes de partidas no recurrentes gracias a mayores volúmenes, mejores precios y una mejora en el comportamiento del A380 en Airbus.

Los **pedidos recibidos**<sup>(2)</sup> de EADS han aumentado un 63%, a 93.907 millones de euros. Al final de septiembre de 2011, la **cartera de pedidos**<sup>(2)</sup> del Grupo se situaba en el nivel récord de 502.971 millones de euros (final de 2010: 448.493 millones de euros). La cartera de pedidos de defensa ha descendido a 54.529 millones de euros (final de 2010: 58.257 millones de euros).

\* Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.

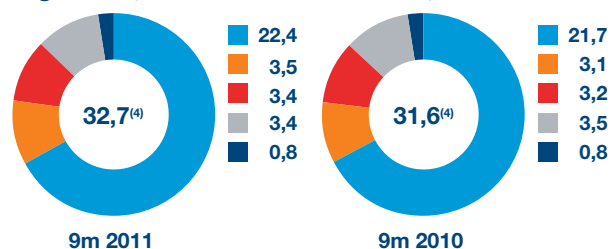
La nota de prensa completa está disponible en [www.eads.com](http://www.eads.com)

## » Grupo EADS (en millones de euros)

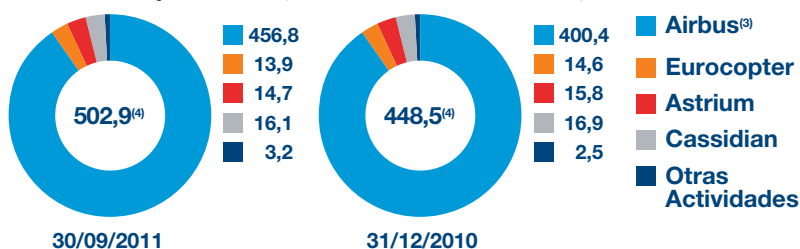
	9m 2011	9m 2010	Variación
<b>Ingresos</b>	<b>32.687</b>	31.554	+4%
de esta cifra, Defensa	7.490	7.884	-5%
<b>EBIT*</b>	<b>885</b>	784	+13%
Investigación y Desarrollo autofinanciado	2.151	2.038	+6%
Beneficio Neto <sup>(1)</sup>	421	198	+113%
Beneficio por Acción (BPA) <sup>(1)</sup>	0,52 €	0,24 €	+0,28 €
Cash Flow Libre (CFL)	155	791	-80%
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes	-27	882	-
<b>Pedidos Recibidos</b> <sup>(2)</sup>	<b>93.907</b>	57.722	+63%

## » EADS por Divisiones

**Ingresos** (en miles de millones de euros)



**Cartera de pedidos**<sup>(2)</sup> (en miles de millones de euros)



1) 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.

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.

3) Tras la integración de la antigua División Aviones de Transporte Militar en la División Airbus, Airbus ahora presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military. El perímetro de Airbus Commercial comprende EFW y aeroestructuras, pero excluye la actividad del A400M. Airbus Military incluye la antigua División Aviones de Transporte Militar así como todas las actividades del A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División.

4) La cifra total incluye la consolidación de Sedes Centrales.



Los ingresos consolidados de Airbus, de 22.411 millones de euros, registran un aumento del 3% en comparación con el mismo período del año pasado. El EBIT\* consolidado de Airbus ha permanecido estable en 295 millones de euros.

Los ingresos de Airbus Commercial se han elevado a 21.120 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 20.446 millones de euros). Las entregas alcanzaron los 376 aviones comerciales a efectos de reconocimiento de ingresos, como el año pasado. En comparación con el año pasado, los ingresos de Airbus Commercial se han beneficiado de efectos favorables de mix y precios. El EBIT\* declarado de Airbus Commercial se ha elevado a 306 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 328 millones de euros).

Los ingresos de Airbus Military han aumentado un 13%, a 1.747 millones de euros, impulsados por un mayor reconocimiento de ingresos para el A400M y los aviones de reabastecimiento. El EBIT\* de Airbus Military ha mejorado a 5 millones de euros.

Al final de septiembre, Airbus Commercial tenía registrados 1.038 pedidos netos y había entregado 374 aviones comerciales, de los cuales 16 A380. El tercer trimestre ha estado marcado por compromisos clave de clientes de todo el mundo. Airbus confirmó su estrategia de servicios con la consumación de las adquisiciones de la danesa Satair A/S y la estadounidense Metron Aviation.

La fabricación y el pre-montaje del A350-900 están avanzando en todos los centros de pre-montaje final. La puesta en servicio está programada para el primer semestre de 2014.

En los nueve primeros meses, Airbus Military ha entregado 12 aviones. El avión de transporte militar A400M ha pasado otras importantes pruebas de vuelo a medida que avanza hacia su certificación.



Airbus había entregado un total de 63 A380 al final de noviembre de 2011.

Al final de septiembre de 2011, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 456.788 millones de euros (final de 2010: 400.400 millones de euros). La cartera de pedidos de Airbus Commercial se elevaba a 436.027 millones de euros, comprendiendo 4.216 unidades (final de 2010: 3.552 aviones). Airbus Military ha registrado dos pedidos nuevos, que sitúan la cartera de pedidos en 231 aviones. La cartera de pedidos de Airbus Military se situaba en 21.672 millones de euros.



Los ingresos de Eurocopter han aumentado un 12%, a 3.458 millones de euros. Las entregas han alcanzado un total de 323 helicópteros (nueve primeros meses de 2010: 367 helicópteros). El EBIT\* de la División ha aumentado un 30%, hasta 157 millones de euros. El aumento de los ingresos y del EBIT\* se debe a un efecto favorable de mix en entregas comerciales y actividades de soporte así como a un mejor rendimiento operacional. Los ingresos incluyen asimismo 96 millones de euros del efecto de la adquisición de Vector Aerospace. En el período de nueve meses se ha registrado un cargo neto de unos 120 millones de euros. Estos cargos netos corresponden principalmente a programas públicos y al programa de transformación SHAPE. La cifra de 2010 incluía un cargo neto de 70 millones de euros.

Eurocopter se está beneficiando de una recuperación del sector civil en helicópteros ligeros y medios, impulsada por EE.UU. y Europa del Este. En conjunto, la tendencia de los pedidos netos durante los nueve primeros meses ha mejorado en comparación con el mismo período del año pasado. En los nueve primeros meses, Eurocopter ha registrado pedidos netos de 259 helicópteros frente a los 230 pedidos netos del mismo período del año pasado.

La cartera de pedidos de la División ha descendido a 13.852 millones de euros (final de 2010: 14.550 millones de euros) con 1.058 helicópteros (final de 2010: 1.122 helicópteros).

Eurocopter registró pedidos para 43 Ecureuil en el tercer trimestre de 2011.



Los ingresos de Astrium en los nueve primeros meses de 2011 han aumentado un 7%, elevándose a 3.440 millones de euros, impulsados por una mayor actividad en lanzadores y satélites pero con menos volumen en servicios. En el tercer trimestre se entregaron cuatro satélites de telecomunicaciones de Astrium. El EBIT\* ha aumentado un 4%, a 165 millones de euros, con mayores volúmenes y productividad en satélites, defensa y lanzadores pero reducido por el descenso en la actividad de servicios.

Los pedidos recibidos han alcanzado los 2.328 millones de euros en los nueve primeros meses. En el tercer trimestre, el Ariane 5 ha registrado su 46º lanzamiento consecutivo con éxito. La Agencia Espacial Europea ha aceptado técnicamente la validación en órbita de los dos primeros satélites Galileo construidos bajo la dirección de Astrium. Astrium ha suscrito un acuerdo para adquirir Vizada por 960 millones de dólares, con el fin de realzar su negocio de servicios.

Al final de septiembre de 2011, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 14.687 millones de euros (final de 2010: 15.760 millones de euros).



En septiembre de 2011, el Ariane 5 realizó su 46º lanzamiento consecutivo con éxito.



El primer EuroHawk UAS realizó su vuelo ferry a Alemania en julio de 2011.



Cassidian ha generado unos ingresos de 3.419 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 3.470 millones de euros). El EBIT\* ha descendido a 170 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 204 millones de euros). La División se está enfrentando a un evolutivo entorno de negocio. La nueva organización de Cassidian está en marcha y ya ha comenzado la implantación del programa de transformación. Se prevé que en el cuarto trimestre se registren costes no recurrentes relacionados con ello. Los ingresos y el EBIT\* al final de septiembre se ajustan a las expectativas.

Los pedidos recibidos al final de septiembre alcanzaban los 2.604 millones de euros. A mediados de octubre, Cassidian adquirió SurveyCopter para seguir abordando el segmento táctico del mercado de sistemas aéreos no tripulados (UAS). El primer EuroHawk UAS, un programa conjunto de Cassidian y Northrop Grumman, ha llevado a cabo su vuelo ferry a Alemania, donde se integrará el sistema de misiones de inteligencia de señales para las Fuerzas Aéreas alemanas y se realizarán los vuelos de prueba.

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

Los ingresos de Otras Actividades han aumentado un 3%, a 833 millones de euros.

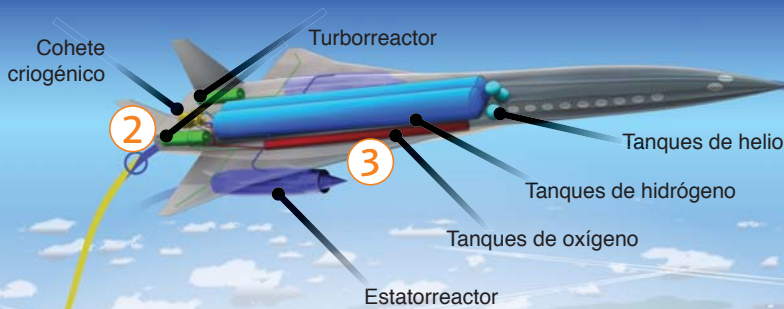
El EBIT\* de Otras Actividades se ha situado en 20 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: -6 millones de euros).

ATR ha logrado un nuevo récord anual en pedidos recibidos. Al final de septiembre, registraba pedidos en firme para 145 aviones más 72 opciones (nueve primeros meses de 2010: pedidos de 63 aviones). En los nueve primeros meses, ATR ha entregado 30 aviones (nueve primeros meses de 2010: 35 aviones). En agosto, EADS North America había entregado más de la mitad de los 345 helicópteros UH-72A Lakota para el Ejército estadounidense.

Al final de septiembre de 2011, la cartera de pedidos de Otras Actividades había aumentado un 27%, a 3.196 millones de euros.

\* Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.

## ZEHST: UNA VISIÓN, TRES MOTORES



El ZEHST –avión hipersónico con cero emisiones– es un concepto de transporte a alta velocidad. Hay demostradores previstos para el final del decenio, que se desarrollarán posteriormente hasta que el avión alcance el estado operativo.

### 1 Despegue

La propulsión necesaria para la fase inicial de vuelo del ZEHST –incluyendo el despegue normal, el ascenso a una altitud de 5 km y la aceleración a Mach 0.8– la proporcionarán dos turborreactores alimentados con biocombustibles.

### 2 Subida pronunciada

La ignición y entrada en funcionamiento de dos pequeños motores de cohete propulsados por una mezcla de hidrógeno y oxígeno, seguidos por la ignición de uno más grande (derivado de los tipos usados en el vehículo de lanzamiento Ariane), permiten el continuo y pronunciado ascenso del avión hasta una altitud de crucero y la aceleración hasta una velocidad Mach 2.5.

### 3 Velocidad de crucero

Una vez que se alcanza una velocidad suficiente y se logra una altitud de 23 kilómetros, entran en acción dos reactores alimentados por hidrógeno para alcanzar la velocidad de crucero del avión superior a Mach 4 y una altitud de aproximadamente 32 kilómetros.

### 4 Aproximación y aterrizaje

Para la aproximación al destino se realizará un descenso sin motor, seguido por la re-ignición de los turborreactores del avión a una altitud de 10 kilómetros para facilitar un aterrizaje convencional.

## » Proyectos de innovación

Las actividades de Investigación y Tecnología (I+T) de EADS cubren una gama muy amplia de campos tecnológicos, constituyen elementos clave en diferentes etapas de la cadena de valor y están estructuradas en función del tiempo, en programas a corto plazo comprometidos, programas a medio plazo opcionales y conceptos avanzados a largo plazo.

EADS y todas sus Divisiones trabajan para generar nuevos conceptos de producto en línea con la estrategia de I+T con el objeto de maximizar su potencial de negocio futuro. La cartera está estructurada en la actualidad en torno a cuatro ejes de crecimiento:

(1) movilidad (por ejemplo, gestión de tráfico aéreo), (2) protección del medio ambiente (por

ejemplo, soluciones energéticas, plataformas optimizadas), (3) defensa y seguridad (por ejemplo, detección de objetos no permitidos y protección de comunicaciones en el avión), y finalmente (4) servicios.

EADS *Innovation Works* es la red corporativa de investigación de EADS. Se encarga de los laboratorios corporativos de I+T que promueven el potencial de innovación técnica del Grupo centrándose en la investigación a largo plazo. EADS *Innovation Works* tiene dos sedes principales en Munich y París y emplea a unas 700 personas, incluyendo estudiantes de doctorado y estudiantes universitarios en prácticas. Existen centros de proximidad en Getafe (España) y Newport (Reino Unido), así como en Toulouse, Nantes y Hamburgo, con el objeto de facilitar la transferencia de conocimiento a las Unidades de Negocio. EADS *Innovation Works* también tiene centros de I+T en Moscú, Singapur y Bangalore (India).

En 2005, EADS implantó una política de capacitación al efecto de identificar y promocionar a aquellos miembros de su

plantilla que posean aptitudes esenciales para la actividad tecnológica del Grupo. Alrededor de 1.150 expertos, expertos senior y ejecutivos procedentes de las Divisiones y representativos de todos los ámbitos tecnológicos, contribuyen a ayudar al cliente a resolver problemas complejos, implantar innovaciones en nuevos productos y servicios, aumentar y compartir los conocimientos técnicos y asegurar la propiedad intelectual.

Los derechos de Propiedad Intelectual e Industrial ("IP"), como patentes, marcas, derechos de autor y know-how, tienen un importante papel en la producción y protección de tecnologías y productos de EADS. El empleo de derechos de IP permite a EADS seguir siendo competitiva en el mercado y fabricar y vender sus productos libremente, así como evitar que sus competidores exploten tecnologías protegidas.

Al final de 2010, la cartera de derechos de IP de EADS comprendía unos 9.000 inventos, cubiertos por más de 29.000 patentes en todo el mundo. En 2010, se registraron 1.006 patentes.

EADS THINKBANK

Descubra un mundo de innovación,  
comparta sus ideas y únase a las  
muchas voces que contribuyen  
al progreso en el mundo.

Visite [www.thinkbank.eads.com](http://www.thinkbank.eads.com)

## » Una muestra del futuro



### UN HELICÓPTERO CON UN FACTOR X

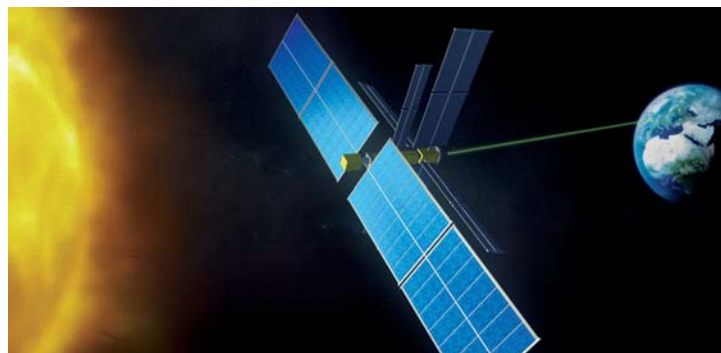
El X3, el diseño revolucionario de Eurocopter, actúa durante el despegue como un helicóptero común. En el momento de la aceleración hasta el vuelo horizontal es cuando sus hélices laterales toman el control para aumentar la velocidad, al tiempo que sus alas entran en funcionamiento desde el rotor para mantener el aparato en el aire. Capaz de volar a una velocidad de crucero estimada de aproximadamente 430 km/h (267 millas/h), el X3 es un 50% más rápido que los helicópteros actuales, lo que permite costes de misión más bajos al reducirse la duración de la misión.

« El X3 de Eurocopter realizó vuelos de demostración en Le Bourget, Paris Air Show 2011.

### VOLTAIR, COMPLETAMENTE ELÉCTRICO

La plataforma de tecnología VoltAir prepara el camino para un vehículo aéreo de cero emisiones dentro de los próximos 25 años. El sistema de almacenamiento de energía eléctrica de última generación de VoltAir utiliza las baterías más avanzadas para impulsar motores eléctricos superconductores. Los motores eléctricos y los conductores tendrán la densidad de energía suficiente para aviones de mayores tamaños, mientras que la refrigeración necesaria se puede lograr con nitrógeno líquido ecológico y económico.

Los pasajeros a bordo del VoltAir disfrutarán de una increíble disminución en el ruido del motor. »



### ENERGÍA SOLAR ESPACIAL: INNOVANDO PARA UNA ENERGÍA LIMPIA

Astrium está desarrollando nuevos sistemas y tecnologías para capturar energía solar orbital y proporcionársela directamente al consumidor. Esta tecnología llevaría energía limpia y renovable a lugares al margen de la red eléctrica, así como a zonas afectadas por catástrofes y a otros satélites o vehículos espaciales. Este proyecto experimental, denominado SBSP (Space Based Solar Power, energía solar basada en el espacio), investiga el uso de plataformas espaciales, esencialmente satélites de gran tamaño, para recoger energía solar y transmitirla a receptores fotovoltaicos optimizados.

« Astrium está investigando el uso de plataformas espaciales para recoger energía solar.

### EL DESPEGUE DEFINITIVO DE LOS BIOCOMBUSTIBLES

Con el fin de reducir las emisiones de CO2 en un 75% para el año 2050, EADS está centrando sus esfuerzos en el uso de biocombustibles y, en particular, en aquellos fabricados con algas, la fuente más prometedora a largo plazo. Las algas pueden cultivarse de forma masiva, consumen CO2 mientras crecen, su combustible tiene un mayor contenido energético que el queroseno, y el gas que emite el biocombustible procedente de algas contiene ocho veces menos hidrocarburos sin quemar que los combustibles convencionales. Recientemente, EADS presentó los primeros vuelos a nivel mundial abastecidos con biocombustible procedente de algas naturales.

EADS realizó los primeros vuelos del mundo con biocarburantes exclusivamente a base de algas con el avión Diamond DA42. »



### TALARION

Talarion es un sistema aéreo no tripulado (unmanned aerial system, UAS) de media altitud y alta resistencia diseñado para llevar a cabo operaciones secretas, de vigilancia, captación de objetivos y reconocimiento. El sistema Talarion, con un vuelo totalmente autónomo será el primer UAS certificado para operaciones en el espacio aéreo civil. Con una velocidad de hasta 555 km/h, el Talarion puede realizar operaciones de vigilancia terrestre y marítima capturando imágenes, datos en tiempo real y vídeos de zonas de conflicto.

« El Talarion centra las actividades de desarrollo de Cassidian en sistemas UAS.

## » Intercambio de opiniones

EADS anima a los accionistas a saber más acerca de la Compañía y a debatir con franqueza la estrategia, el rendimiento y las políticas del Grupo. En las últimas semanas, el equipo de Comunicación Financiera de EADS se ha reunido con muchos accionistas minoristas en conferencias en Europa, en el salón Accionaria en París (Francia) y en visitas especialmente organizadas a instalaciones en Augsburg (Alemania) y Getafe (España). Les rogamos nos envíen sus comentarios y preguntas por correo electrónico a [ir@eads.com](mailto:ir@eads.com) o se pongan en contacto mediante el número de información para el accionista indicado en esta página.



Examinando las estructuras de composite del A350 durante la visita a las instalaciones de Premium Aerotec en Augsburg (Alemania) el 27 de octubre de 2011.



Junto al A330-MRJT en la visita a las instalaciones de Getafe (España) el 24 de noviembre de 2011



Stand de EADS en la feria Accionaria, París, 18 de noviembre 2011.

## » Calendario financiero

**8 de marzo 2012:** Resultados año 2011

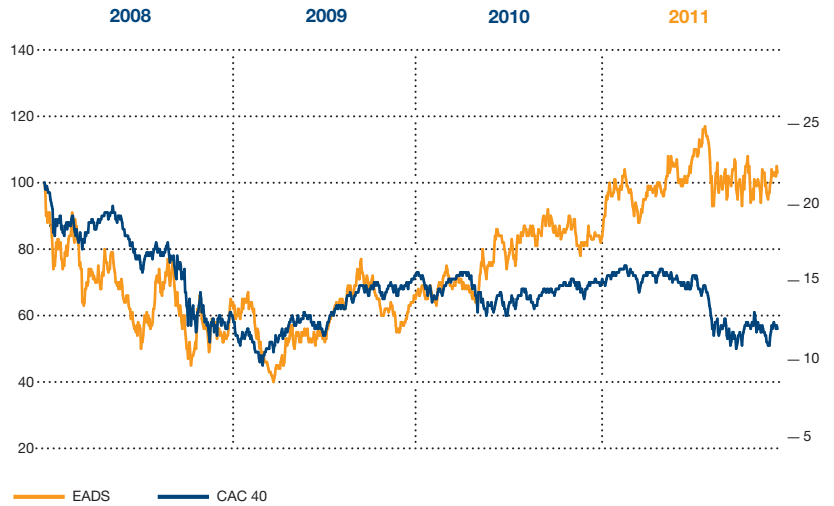
**16 de mayo 2012:** Resultados del 1<sup>er</sup> trimestre 2012

## » La acción de EADS

**Evolución de la cotización** hasta el 12 de diciembre de 2011

Base 100: el 2 de enero de 2008

Cotización de EADS (en euros)



## » Perfil

en la Bolsa de Valores de París en 2011

Máximo:  
el 25 de julio  
25,04 €

Mínimo:  
el 3 de enero  
17,79 €

## » Estructura del capital

a 30 de septiembre de 2011



- 22,36% **Sogead** Lagardère y Sogepa (sociedad estatal holding francesa)
- 22,36% **Daimler\***
- 5,44% **SEPI** (sociedad estatal holding española)
- 49,40% **Participación institucional, minorista y de empleados** + Acciones mantenidas por el Estado francés fuera de la asociación contractual
- 0,44% **Autocartera** (Acciones sin derechos económicos ni de voto)

\* El 9 de febrero de 2007, Daimler llegó a un acuerdo con un consorcio de inversores particulares y públicos por el que se reducirá su participación en EADS en un 7,5 por ciento manteniendo sus derechos de voto sobre la totalidad del 22,5 por ciento de las acciones de EADS.

## INFORMACIÓN PARA EL ACCIONISTA

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

Tel : +34 91 624 4558

### LLAMADA GRATUITA

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

Impreso en papel reciclado

Director de Publicación:  
Nathalie Errard

Equipo editorial:  
James Gibbs y Bruno Martire.

Fotografías: EADS

LCOMFI