



**Meilensteine 2000**

## Unternehmensprofil

Die im Juli 2000 aus dem Zusammenschluss von Aerospatiale Matra, DaimlerChrysler Aerospace (Dasa) und Construcciones Aeronauticas (CASA) hervorgegangene European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS) ist das führende europäische Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen und in dieser Branche einer der drei größten Anbieter weltweit. Gemessen an ihren Marktanteilen gehört die EADS zu den beiden größten Herstellern von Verkehrsflugzeugen, Hubschraubern, kommerziellen Trägerraketensystemen und Lenkflugkörpern. Auch als Hersteller von Militärflugzeugen und Satelliten nimmt die EADS eine Spitzenstellung ein.

### Die EADS im Jahr 2000

In Mio. Euro (proforma), mit Ausnahme der Beschäftigtenzahl

<b>Umsatz</b>	<b>24.208</b>
<b>Auftragseingang</b>	<b>49.079</b>
<b>Auftragsbestand</b>	<b>131.874</b>
<b>EBIT*</b> (vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten)	<b>1.399</b>
<b>Beschäftigte (Jahresende)</b>	<b>88.879</b>

\* Ergebnis vor Zinsen und Steuern.



## Inhalt

Grußwort der Chairmen	2
Brief der Chief Executive Officers	4
Kennzahlen	6
Unternehmensführung und -kontrolle	8
Geschäftsstruktur	10
Der Weg zu künftigem Wachstum	12
Erfolg durch Integration	14
Die EADS auf den Finanzmärkten	16
Die Divisionen im Überblick	18
<i>Airbus</i>	20
<i>Military Transport Aircraft</i>	29
<i>Aeronautics</i>	33
<i>Space</i>	41
<i>Defence and Civil Systems</i>	47
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	52
Forschung und Entwicklung	54
Finanzpolitik	56
Proforma-Konzernabschluss	58
Adressen	62

# Grußwort der Chairmen

2

Der Beginn des dritten Jahrtausends war zweifellos ein würdiger Zeitpunkt für die Geburt eines erfolgreichen Unternehmens. Mitte des Jahres 2000 fand der Zusammenschluss zur European Aeronautic Defence and Space Company statt – die Verwirklichung einer unternehmerischen Vision, die uns beide schon seit langem verband. Nur wenige Monate sind seitdem vergangen, und doch hat dieser Schritt bereits eine weitaus gewichtigere Entwicklung in Gang gesetzt.

Für die internationale Luftfahrt- und Verteidigungsindustrie bricht ein neues Zeitalter an, und wir sind davon überzeugt, dass die EADS dabei eine zentrale Rolle spielen wird. In allen Segmenten, in denen wir präsent sein wollen, haben wir uns aktiv positioniert. Stets auf der Suche nach Partnern, die unsere Fachkompetenz sinnvoll ergänzen, sind auch wir als Partner in der Branche gefragt. Das zeigte sich bereits an der beispiellosen Dynamik im Zuge der Gründung von Airbus als integrierte Gesellschaft und als die A380 offiziell gestartet wurde. Weiterhin wurden bereits strategische Abkommen mit Northrop Grumman im Bereich der Verteidigungselektronik, mit Finmeccanica im Luftfahrtsektor sowie mit einer Reihe russischer Partnerunternehmen unterzeichnet. Ohne die Gründung der EADS im vergangenen Jahr wäre dies alles nicht geschehen.

Mit der EADS haben wir ein solides Fundament geschaffen, das auf hochkompetente Fachkräfte in ganz Europa und darüber hinaus eine natürliche Anziehungskraft ausübt – auf Menschen, die eine echte Begeisterung für die inzwischen hundertjährige Luftfahrtindustrie verspüren. Dies verleiht unserem Vorhaben eine noch tiefere Bedeutung. Alle EADS-Mitarbeiter verfolgen ein gemeinsames Ziel: unser erfolgreiches Unternehmen durch fortschrittlichste Produkte und innovative, kundenorientierte Dienstleistungen noch weiter voranzubringen. Indem wir unsere fähigen Teams



von Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère

heute auf den Weg schicken, Großprojekte wie den Superjumbo A380 oder das militärische Transportflugzeug A400M zum Erfolg zu führen, schlagen wir stolz ein neues Kapitel in der Geschichte der Luftfahrt auf.

Ob Sie Aktien unseres Unternehmens besitzen, in unseren Reihen arbeiten, unsere Produkte und Dienstleistungen in Anspruch nehmen oder als Zulieferer für uns tätig sind: Dieser Bericht richtet sich an die gesamte EADS-Gemeinschaft, innerhalb und außerhalb der Organisation.

Wir hoffen, dass Sie diesen Geschäftsbericht lesen werden wie das Logbuch einer aufregenden Reise. Und wir laden Sie ein, uns zu begleiten. Herzlich willkommen an Bord!

Two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is more stylized and cursive, while the one on the right is more linear and angular.

Chairmen des Board of Directors

# An unsere Aktionärinnen und Aktionäre

Brief der Chief Executive Officers

4



von Philippe Camus und Rainer Hertrich, Chief Executive Officers

Das Jahr 2000 war ein Meilenstein in der Geschichte der Luftfahrt. Es war das Jahr des Zusammenschlusses zur EADS, des ersten wirklich europäischen Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungskonzerns. Die führenden Luft- und Raumfahrtunternehmen Frankreichs, Deutschlands und Spaniens vereinten ihre Kräfte und schufen damit einen der weltweit führenden Anbieter ihrer Branche.

Aerospatiale Matra, Dasa und CASA erreichten dieses Ziel in kürzester Zeit: Gerade einmal sieben Monate lagen zwischen der Unterzeichnung des Fusionsvertrages und der Zusammenführung zur EADS am 10. Juli 2000.

Diese bemerkenswerte Leistung verdanken wir dem unermüdlichen Einsatz unserer Mitarbeiter und der aktiven Unterstützung durch die Aktionäre der EADS – ein zusätzlicher Ansporn für uns.

Gestärkt durch das Vertrauen unserer Aktionäre konnte der neu formierte Konzern im Jahr 2000 bereits bedeutende Erfolge erringen. So haben wir eine Vielzahl von Kooperationen und Partnerschaften aufgebaut: mit der italienischen Finmeccanica in den Bereichen Militärflugzeuge und Lenkflugkörper, mit der britischen BAE Systems im Rahmen der Airbus-Integration, mit der amerikanischen Northrop Grumman im Bereich Wartung und mit der russischen Industrie. Diese Vereinbarungen werden unser weiteres Wachstum in den kommenden Jahren stärken.

Außergewöhnlich war das Jahr 2000 auch im Hinblick auf unsere Auftragseingänge. Mit einem Gesamtwert von 49 Mrd. Euro lagen diese um mehr als 50 Prozent über dem Vorjahreswert. Entsprechend stieg unser Auftragsbestand zum Jahresende auf ein Rekordniveau, das einer Produktionsauslastung von mehr als fünf Jahren entspricht.

In allen Divisionen wurden bedeutende Erfolge erzielt. Diese reichen von der Markteinführung des Superjumbos Airbus A380, die uns mit unserem Hauptkonkurrenten gleichziehen lässt, über die Großaufträge für den Transporthubschrauber NH90, die erheblichen Fortschritte beim Eurofighter und die Entscheidung für das militärische Transportflugzeug-Programm A400M bis zu den Großaufträgen für Lenkflugkörper und unserem beachtlichen Wachstum im Bereich der verschlüsselten digitalen Telekommunikation.

Diese großartigen Ergebnisse spiegelte auch der Kurs der EADS-Aktie wider, die zwischen unserem Börsengang und dem Jahresende 2000 um über 30 Prozent an Wert zulegte und damit über der im gleichen Zeitraum rückläufigen Marktentwicklung lag.

Das Jahr 2001 hält einige Herausforderungen für uns bereit. Es gilt, den Integrationsprozess erfolgreich zu gestalten und eine zusätzliche Wertsteigerung zu erreichen. Hierin liegt vornehmlich die Aufgabe aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der EADS. Sie stammen aus unterschiedlichsten Kulturkreisen und fördern die Kreativität und Dynamik in unserem Konzern – ein wertvolles Kapital. Denn es entsteht ein interkultureller Austausch, den wir durch den Einsatz voll integrierter Teams in allen Projekten auf optimale Weise nutzen können.

Was die Wertsteigerung betrifft, weichen wir nicht von unseren Zielvorgaben ab. Wir haben die Projekte identifiziert, die ab dem Jahr 2004 eine zusätzliche Wertschöpfung von über 600 Mio. Euro erzielen werden. Zwei dieser Projekte, die bereits gestartet wurden, betreffen die Neuorganisation unseres Verteidigungs- und Raumfahrtgeschäfts. Auch werden wir die Aufgaben und den Aufbau unserer Hauptverwaltung restrukturieren, um diese schlanker und effizienter zu gestalten.

Zusätzlich konzentriert sich die Konzernführung der EADS auf die Umsetzung neuer Initiativen im Dienstleistungsbereich sowie auf die rationellere Gestaltung unserer Geschäftstätigkeiten und -vorgänge durch die Nutzung der Internet-Technologie.

Es ist unser erklärtes Ziel, die EADS zum Weltmarktführer im Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungssektor zu machen. Im vergangenen Jahr hatten wir einen guten Start. Unsere nächste Aufgabe wird sein, auf diesem Erfolg aufzubauen und neue Programme ins Leben zu rufen, um unser Wachstum in den ersten Jahrzehnten des 21. Jahrhunderts zu sichern.

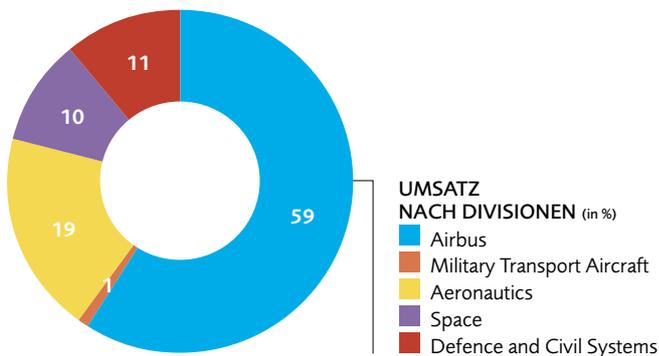
Noch nie war unser Motto so treffend: The step beyond!



Chief Executive Officers

# Kennzahlen

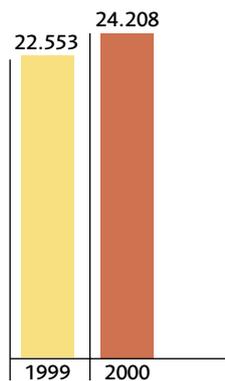
Der Proforma-Umsatz der EADS für das Jahr 2000 stieg um 7,3 Prozent auf 24,2 Mrd. Euro.



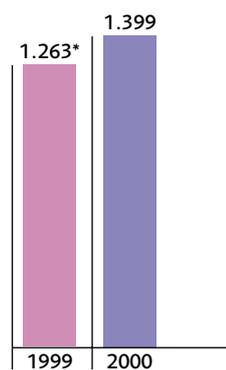
Mit dem im Geschäftsjahr 2000 erzielten Proforma-Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)<sup>(1)</sup> von 1,4 Mrd. Euro stieg die Rentabilität der EADS um elf Prozent gegenüber dem Proforma-Ergebnis von 1999 in Höhe von 1,26 Mrd. Euro (bereinigt um den Veräußerungsgewinn von 182 Mio. Euro aus dem Verkauf von Sextant-Anteilen im Jahr 1999). Unsere kontinuierliche Forschungs- und Entwicklungsarbeit entspricht 5,5 Prozent des Umsatzes.

Auf der Grundlage dieses vielversprechenden Ergebnisses hat die EADS eine solide Wachstumsstrategie entwickelt, mit der wir ein Rentabilitätsziel<sup>(2)</sup> für das Jahr 2004 von zehn Prozent erreichen werden (zum Zeitpunkt des Börsengangs war es mit acht Prozent angesetzt worden).

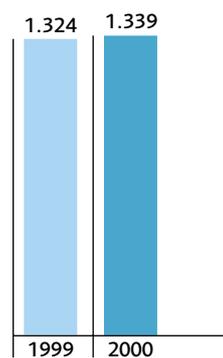
Die EADS verbuchte einen Proforma-Nettoverlust von 909 Mio. Euro. Im Wesentlichen sind hierfür zwei Faktoren verantwortlich: einerseits die hohen Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekte von über einer Mrd. Euro vor Steuern, andererseits die vor der Fusion angewandten Bilanzierungsgrundsätze für Kurssicherungspositionen. Ab 2001 wird die EADS aufgrund neuer Bilanzierungsregeln (IAS 39) in der Lage sein, die Volatilität ihres Nettoergebnisses aufgrund von Dollar-Kursschwankungen wesentlich zu reduzieren.



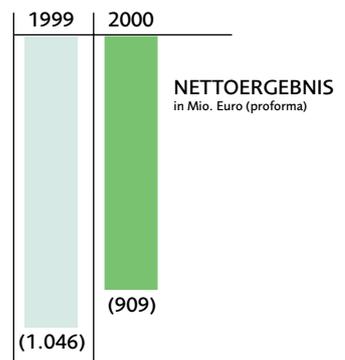
**UMSATZ**  
in Mio. Euro (proforma)



**EBIT (vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten)**  
in Mio. Euro (proforma)  
\* Ohne Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf von Sextant.

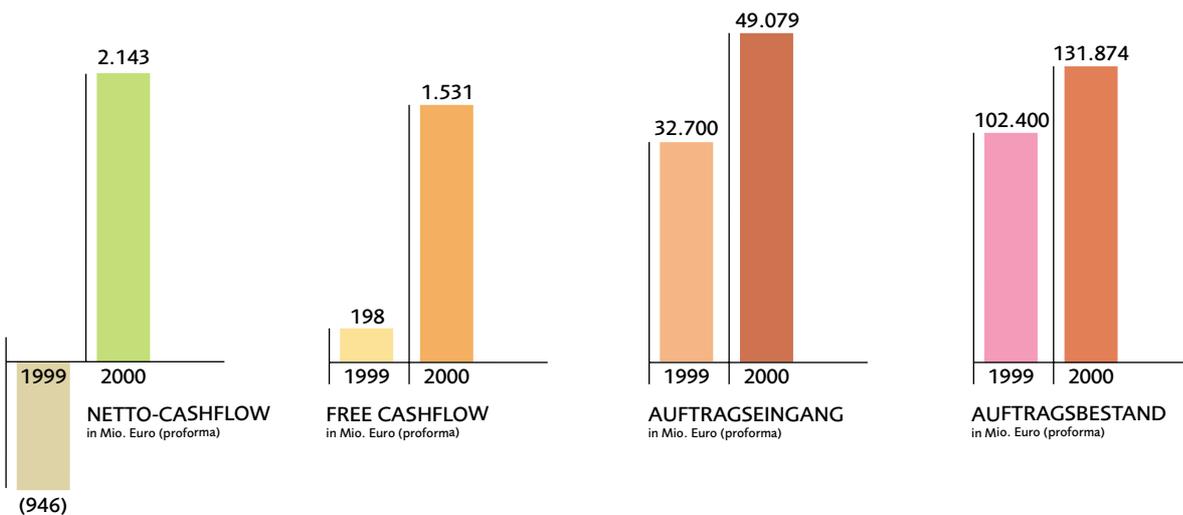
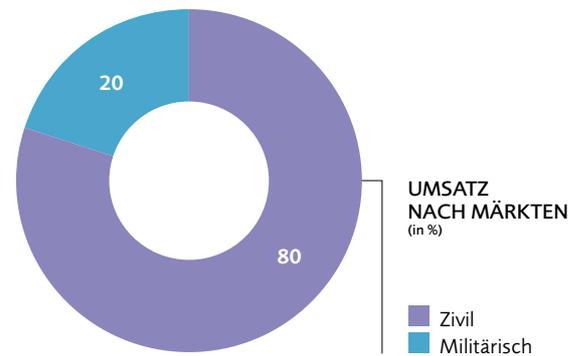
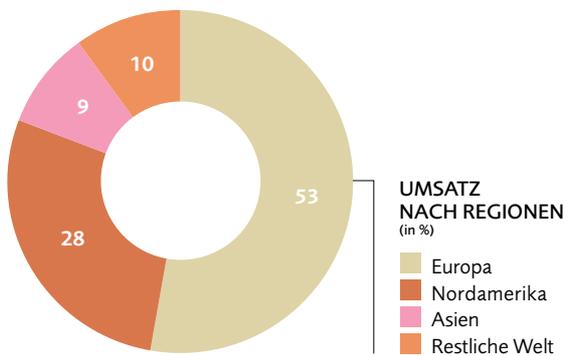


**EIGEFINANZIERTE FORSCHUNG & ENTWICKLUNG**  
in Mio. Euro (proforma)



**NETTOERGEBNIS**  
in Mio. Euro (proforma)

(1) Definiert als Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT), vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten.  
(2) EBIT in Prozent vom Umsatz.



Ende des Jahres 2000 lag die Netto-Position liquider Mittel der EADS bei über zwei Mrd. Euro, also rund drei Mrd. höher als im Vorjahr. Dies ist der starken Zunahme des Free Cashflow (dieser stieg beinahe um das Achtfache) und der Kapitalaufstockung durch den Börsengang zu verdanken.

Der Auftragseingang der EADS ist im Geschäftsjahr 2000 stark gestiegen: um 50 Prozent auf 49,1 Mrd. Euro. Dies verdeutlicht das außergewöhnliche Leistungspotenzial des Konzerns. Zum Jahresende 2000 betrug der Auftragsbestand 132 Mrd. Euro, was dem Proforma-Umsatzvolumen und

damit der Beschäftigung von mehr als fünf Jahren entspricht.

# Unternehmensführung und -kontrolle

## Board of Directors, Chairmen und Chief Executive Officers

Die EADS ist eine Gesellschaft niederländischen Rechts und wird durch eine Satzung geregelt. Sie besitzt ein einstufiges Leitungssystem mit einem Board of Directors, der aus leitenden (Mitglieder des Executive Committees) und nicht leitenden Mitgliedern zusammengesetzt ist. Der Board of Directors ist nach der Hauptversammlung das höchste beschlussfassende Organ des Unternehmens.

Der Board of Directors trägt die Verantwortung für die Belange des Konzerns. Der Board of Directors stellt sicher, dass der Konzern im Einklang mit geltendem Recht und anerkannten Grundsätzen der Unternehmensführung geleitet wird, mit dem Ziel einer größtmöglichen Steigerung des Shareholder Value. Auf die Wahrung der guten Beziehungen zu Kunden und Mitarbeitern wird geachtet.

Der Board of Directors besteht aus elf Mitgliedern, die von der Hauptversammlung ernannt und abberufen werden. Als Mitglieder des Board of Directors werden zu gleichen Teilen Vertreter von DaimlerChrysler und der Sogade<sup>(1)</sup>, ein Vertreter der SEPI<sup>(2)</sup> und zwei unabhängige Directors bestellt.

Der Board of Directors hat aus den Reihen seiner Mitglieder die beiden für das Management der EADS verantwortlichen Chief Executive Officers ernannt sowie den beiden Chairmen die Aufgabe übertragen, für eine reibungslose Arbeit des Board of Directors zu sorgen und die Chief Executive Officers bei strategischen Verhandlungen auf höchster Ebene mit externen Partnern zu unterstützen.

Zusätzlich zu den geltenden Bestimmungen des niederländischen Rechts hat sich der Board of Directors eine Geschäftsordnung gegeben, um die Befolgung der Grundsätze moderner Unternehmensführung sicherzustellen.

Insbesondere hat der Board of Directors aus seinen Mitgliedern zwei ständige Ausschüsse gebildet:

- das Audit Committee (Bilanzausschuss) gibt dem Board of Directors Empfehlungen über die Bestellung der Abschlussprüfer und die Bestätigung der Jahres- und Zwischenabschlüsse ab und überwacht die Adäquanz von internen Kontrollen, der Bilanzierungsgrundsätze und der Finanzberichterstattung der EADS. Das Audit Committee tagt mindestens zwei Mal pro Jahr. Seinen Vorsitz führen Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère. Weitere Mitglieder des Ausschusses sind Eckhard Cordes und Louis Gallois.
- das Personnel Committee (Personalausschuss) spricht dem Board of Directors Empfehlungen zur Besetzung des Executive Committee sowie zu Vergütungskonzepten und Langzeit-Vergütungsplänen aus. Ferner besitzt dieses Gremium die Entscheidungsgewalt über die Dienstverträge und sonstigen vertraglichen Angelegenheiten von Mitgliedern des Board of Directors und des Executive Committee. Das Personnel Committee tagt mindestens zwei Mal pro Jahr. Seinen Vorsitz führen Manfred Bischoff und Jean-Luc Lagardère. Weitere Mitglieder des Ausschusses sind Philippe Camus, Eckhard Cordes, Louis Gallois und Rainer Hertrich.

Die in den Sitzungen des Board of Directors behandelten Themen betreffen in erster Linie Fragen der EADS-Konzernstrategie, wichtige Geschäftsangelegenheiten, bedeutende Investitionsprojekte sowie Finanzergebnisse und -prognosen.

(1) Lagardère zusammen mit französischen Finanzinstituten und SOGEPA (französische Staatsholding)

(2) Holdinggesellschaft des spanischen Staates

## Mitglieder des Board of Directors

**Manfred Bischoff**

*Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG  
Chairman des Board of Directors der EADS*

**Jean-Luc Lagardère**

*Geschäftsführender und persönlich haftender  
Gesellschafter der Lagardère SCA  
Chairman des Board of Directors der EADS*

**Philippe Camus**

*Chief Executive Officer der EADS*

**Rainer Hertrich**

*Chief Executive Officer der EADS*

**Axel Arendt**

*Chief Financial Officer der EADS*

**Eckhard Cordes**

*Vorstandsmitglied der DaimlerChrysler AG*

**Pedro Ferreras**

*Präsident der SEPI*

**Noël Forgeard**

*Chief Executive Officer von Airbus*

**Jean-René Fourtou**

*Vice President der Aventis SA*

**Louis Gallois**

*Präsident der SNCF*

**Michael Rogowski**

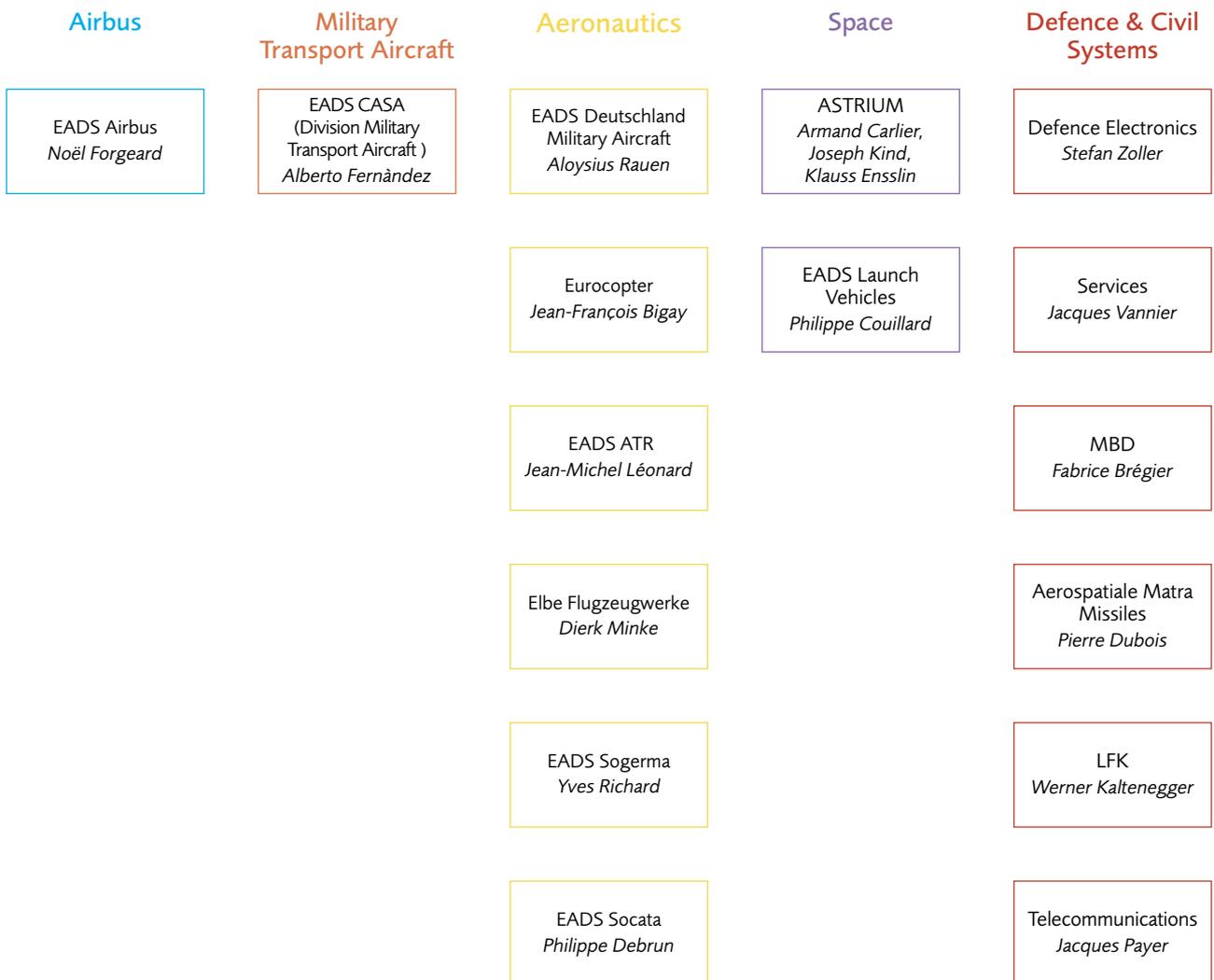
*Aufsichtsratsvorsitzender der J.M. Voith AG*

# Geschäftsstruktur

10

*In der schlanken Führungsstruktur der EADS berichten die Leiter der fünf Divisionen – Airbus, Military Transport Aircraft, Aeronautics, Space sowie Defence and Civil Systems – direkt den CEOs. Jeder der Leiter der fünf Divisionen ist sowohl für Gewinne und Verluste seiner Division als auch für die Erreichung ihrer Rentabilitätsvorgaben verantwortlich.*

## Vereinfachte Darstellung der operativen Einheiten der EADS



## Executive Committee

Die Chief Executive Officers der EADS werden in ihren operativen Aufgaben vom Executive Committee unterstützt. Dieses setzt sich aus den Leitern der Divisionen und den Leitern von drei zentralen Funktionsbereichen des Konzerns zusammen. Das Executive Committee, dessen Vorsitz die CEOs führen, besteht aus elf Mitgliedern.



### Mitglieder des Executive Committee

*Erste Reihe (von links nach rechts)*

**Axel Arendt**  
*Chief Financial Officer*

**Rainer Hertrich**  
*Chief Executive Officer*

**Philippe Camus**  
*Chief Executive Officer*

**Alberto Fernández**  
*Division Military Transport Aircraft*

**Noël Forgeard**  
*Chief Executive Officer von Airbus*

*Zweite Reihe (von links nach rechts)*

**Dietrich Russell**  
*Division Aeronautics*

**François Auque**  
*Division Space*

**Jean-Paul Gut**  
*Marketing*

**Jean-Louis Gergorin**  
*Strategic Coordination*

**Thomas Enders**  
*Division Defence and Civil Systems*

**Gustav Humbert**  
*Chief Operating Officer von Airbus*

# Der Weg zu künftigem Wachstum

12

## Neue Chancen optimal nutzen

*Mit der Gründung der EADS stehen der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsbranche in Zukunft ganz neue Geschäftsperspektiven offen. Aufbauend auf der erfolgreichen Integration bestehender Unternehmen und der Multiplikatorwirkung der Wertsteigerungseffekte stellt sich die EADS heute ihren drei bedeutendsten Herausforderungen: einer fortgesetzten Konsolidierung in Europa – sowohl der Branche selbst als auch unseres Kundenstammes –, der Pflege transatlantischer Beziehungen zur Sicherung unserer weltweiten Marktpräsenz sowie der Umsetzung von Initiativen für divisionsübergreifende Aktivitäten, E-Business und Komplettlösungen.*



**Jean-Louis Gergorin**  
Executive Vice President,  
Leiter Strategic Coordination

## Vorteile der Integration

Durch den Zusammenschluss zur EADS wurde der bedeutendste Schritt in der Konsolidierung der zivilen Luftfahrtindustrie eingeleitet. Nach 30-jähriger Partnerschaft entsteht aus Airbus jetzt ein vollständig integriertes Unternehmen. Dieser Entwicklungssprung war die unmittelbare Folge der Verschmelzung von drei der vier Airbus-Konsortialmitglieder zur EADS. 80 Prozent des Kapitals der neu entstehenden Gesellschaft entfallen auf die EADS, die restlichen 20 Prozent auf BAE Systems. Die Nachricht von der Integration von Airbus als eigenständiges Unternehmen hat die Markteinführung des größten Verkehrsflugzeugs aller Zeiten, des Airbus A380, entscheidend vorangebracht. Produziert wird es von einem Unternehmen, dessen Struktur vorhandene Stärken vereint und Kosten reduziert.

Gleichzeitig wird die EADS ihre Lenkflugkörper-Aktivitäten von MBD und Aerospatiale Matra Missiles, die in Europa bereits die marktführende Position innehaben, durch den Zusammenschluss mit Alenia Marconi Systems stärken und zum neuen Branchenführer MBDA avancieren.

Über die Neugestaltung bestehender Partnerschaften hinaus steht die EADS mit der italienischen Finmeccanica in Verhandlungen zur Gründung eines neuen Joint Ventures für den Bau von Militärflugzeugen, der European Military Aircraft Company (EMAC).

Als erstes integriertes Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen in Europa trägt die EADS maßgeblich zur Schaffung einer harmonisierten europäischen Kundenstruktur auf staatlicher Ebene bei. Das zeigen die Erfolge, die wir – trotz starker internationaler Konkurrenz – mit dem militärischen Transportflugzeug A400M und der



nächsten Generation des Mittelstrecken-Luft-Luft-Lenkflugkörpers Meteor erzielt haben.

Soviel steht fest: Die treibende und vereinende Kraft in der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie heißt EADS.

## Transatlantische Beziehungen, internationale Marktpräsenz und Zukunftstechnologien

Die EADS hat ihre transatlantischen Beziehungen im Verteidigungsbereich ausgebaut und mit bedeutenden amerikanischen Unternehmen wie Northrop Grumman in den Bereichen Verteidigungselektronik, Luft-Boden-Überwachung und Wartung sowie mit Boeing für den Bau des Lenkflugkörpers Meteor Partnerschaften gegründet. Ferner steht die EADS gegenwärtig in Verhandlungen über mögliche Kooperationsabkommen mit Lockheed Martin und Raytheon.

Durch Partnerschaften mit starken regionalen Marktführern wie Embraer und über internationale Kooperationsabkommen mit wichtigen Staaten (u.a. mit Russland) weitet die EADS außerdem ihre weltweite Marktpräsenz aus.

Ein entscheidender Wettbewerbsvorteil der EADS ist der direkte Zugang zu strategischen Technologien. Größte Bedeutung wird deshalb der Entwicklung und Optimierung von Zukunftstechnologien beigemessen: Kohlefaser, Avionik, adaptive Strukturen, Telekommunikation – alles Beispiele für vielfach einsetzbare Technologien, die der EADS in den kommenden Jahren einen deutlichen Vorsprung sichern werden.

## Geschäftliche Initiativen

Die EADS wird sich verstärkt in divisionsübergreifende Produkte wie

# Wachstum Chancen Services

Missionsflugzeuge, UAVs (Drohnen) und Bord-Unterhaltungssysteme engagieren. Dies erlaubt es uns, sich ständig ändernden Kundenwünschen mit maßgeschneiderten Komplettlösungen zu begegnen. Dank einer Vielzahl konzern-eigener Plattformen besitzt die EADS das Potenzial, sich in vielen Projekten als Hauptauftragnehmer und in den meisten Marktsegmenten als Marktführer zu positionieren.

Das Wachstum im Dienstleistungsgeschäft liegt weit über dem Durchschnitt in der Industrie. Dadurch bietet sich uns die Gelegenheit, das bestehende Service-Angebot auszubauen und unsere Geschäftsgrundlage zu erweitern. Dabei werden wir insbesondere die Forderung der Kunden nach Service-Komplettlösungen berücksichtigen. Speziell im militärischen Bereich wird ein starker Trend zum Outsourcing erwartet – das eröffnet der EADS ein großes, stetig wachsendes Tätigkeitsfeld. Zudem sind wir überzeugt, dass auch in der Kundenbetreuung ein erhebliches Geschäftspotenzial liegt, weshalb wir geeignete Schritte – darunter auch Akquisitionen unternommen haben, um diesem Bedürfnis zu entsprechen.

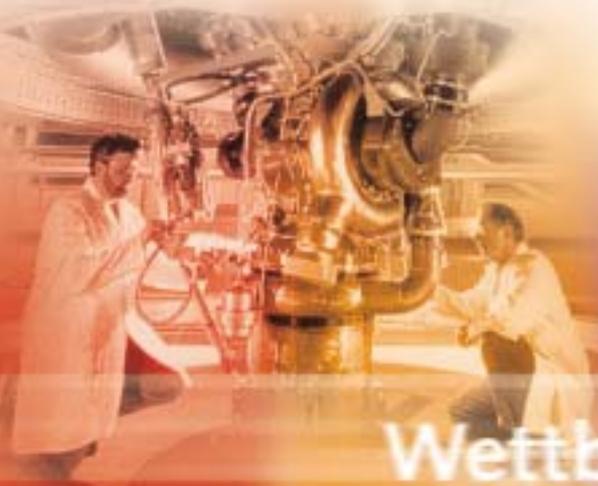
Der elektronische Handel (E-Business) schließlich ist ein strategischer Schwerpunkt bei der Beschleunigung unserer Geschäftsabläufe. Er ist ein Schlüsselfaktor für den Integrationspro-

Von links nach rechts: Struktur ASAP5, Airbus A380, A400M.

zess, denn er fördert den Informationsaustausch und steigert unsere Produktivität. Wir konzentrieren uns derzeit auf die gemeinsame Entwicklung von Produkten und Programmen, die Integration von Lieferketten über den elektronischen Datenaustausch (EDI) hinaus, den elektronischen Einkauf nicht-strategischer Güter, das Beschaffungsmanagement für strategische Güter, Online-Kundendienst und Online-Kundenpflege sowie die Optimierung interner Prozesse.

Der erste Akt im Konsolidierungsprozess der europäischen Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie ist erfolgreich über die Bühne gegangen, dennoch wird die EADS fortlaufend ihr Portfolio weiter straffen, ihre Marktpräsenz erweitern und ihren Wettbewerbsvorsprung ausbauen – und somit ihre Geschäftsaussichten auf allen wichtigen internationalen Märkten stetig verbessern.





Integriertes Marketing  
Wettbewerbsvorteile  
Wertsteigerung



## **Integrierte Vertriebs- und Marketingstruktur**

Wir haben eine neue, vollständig integrierte internationale Vertriebs- und Marketingorganisation, die EADS International, eingeführt. In ihrem Mittelpunkt stehen Regional-Center, die auf zentral organisierte Dienstleistungen zurückgreifen. Die Marketingorganisationen in Deutschland, Frankreich und Spanien bilden gemeinsam mit internationalen Netzwerken nun eine äußerst wettbewerbsfähige, absatzorientierte Einheit, deren Aufgabe es ist, die Position der EADS auf ihren Exportmärkten zu stärken.

Da die EADS International eng mit den Divisionen und Business Units zusammenarbeitet, bildet sie eine geeignete Plattform, um unseren Kunden einen optimalen Kundendienst zu bieten. Der EADS International kommt somit eine überaus wichtige Rolle zu, denn sie leistet mit ihren 32 Niederlassungen in 70 Ländern einen entscheidenden Beitrag zur Realisierung von 70 Prozent des Konzernumsatzes der EADS außerhalb ihrer heimischen Märkte. Somit ist sie ein Schlüsselfaktor für unseren Geschäftserfolg.

Die Gründung der EADS International trägt zur Konsolidierung unserer weltweiten Aktivitäten bei und eröffnet neue Möglichkeiten in äußerst vielversprechenden Märkten wie Australien, Singapur und dem Mittleren Osten.

## **Unternehmensweite Integration**

Wir haben ein konzernweites Integrations-Team zusammengestellt,

um die angestrebten Wertschöpfungsziele tatsächlich zu erreichen. In der ersten Phase wurden mehr als 600 Projekte in fast allen Bereichen und Funktionen der EADS identifiziert.

Unser Management engagiert sich sehr intensiv in diesem Prozess, und das Integrations-Team betreut und unterstützt die Projekte.

**Jean-Paul Gut**  
Executive Vice President,  
Leiter EADS International



## **Harmonisierung der Einkaufsprozesse**

Im Bereich Einkauf wurde ein Beschaffungsnetzwerk eingerichtet. Zur Harmonisierung der Einkaufsprozesse verfügen wir nunmehr über eine gemeinsame Beschaffungsstrategie. Besonderer Wert wird hierbei auf einen gemeinsamen Einkauf aller Konzernteile und auf strategische Beziehungen zu Lieferanten gelegt.

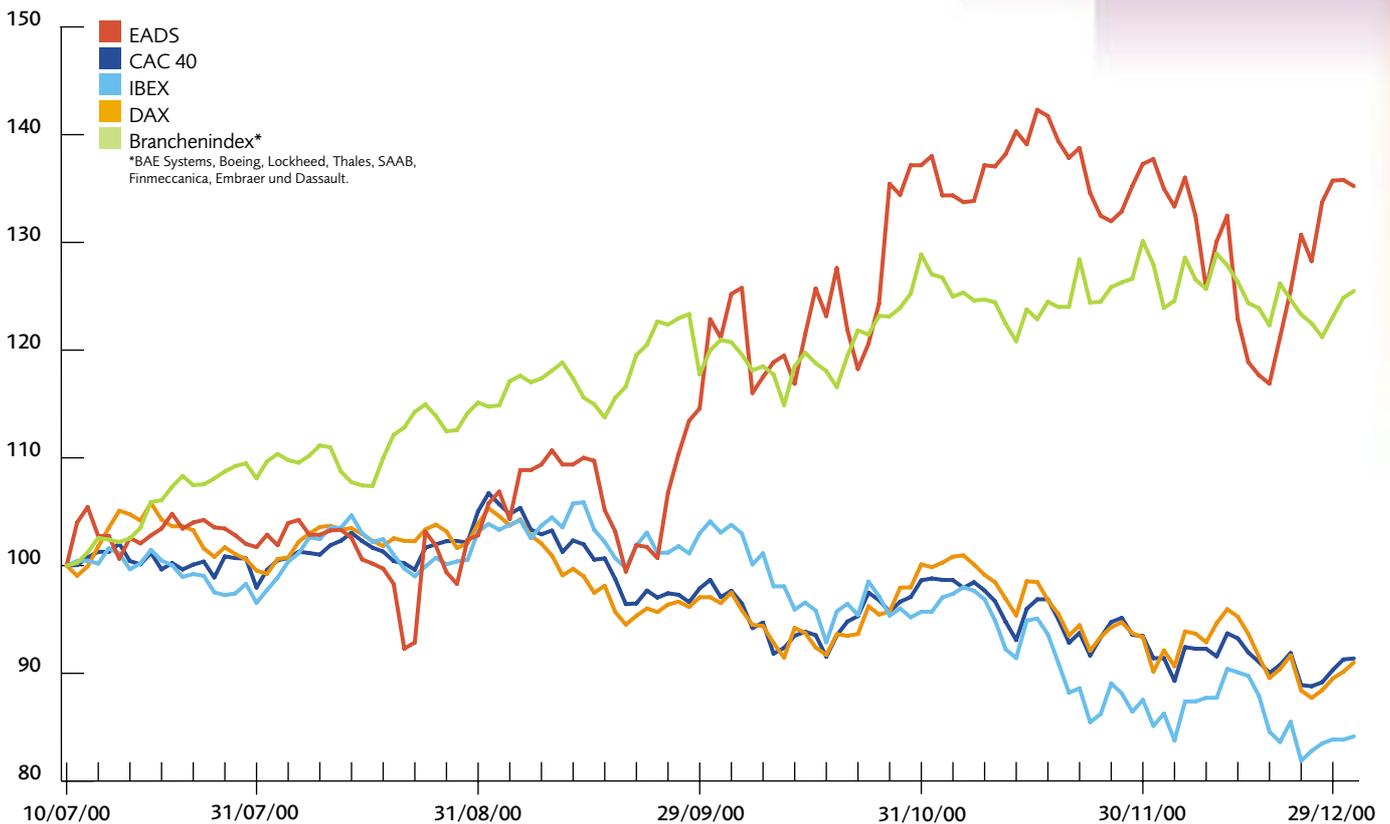
Die ab dem Jahr 2004 erwartete jährliche Wertsteigerung von 600 Mio. Euro wird zu rund 50 Prozent durch unsere optimierte Einkaufsstrategie erzielt.

# Die EADS auf den Finanzmärkten

16

## KURSENTWICKLUNG DER EADS-AKTIE VOM 10. JULI BIS 29. DEZEMBER 2000

Basis am 10. Juli 2000: 100



- **Börsennotierung in:**  
Paris, Frankfurt, Spanische Börsen
- **WKN:** 938914
- **Anzahl der ausgegebenen Aktien:**  
807.157.667
- **Nennwert:** 1 Euro

### KURSENTWICKLUNG VOM 10. JULI BIS 29. DEZEMBER 2000 (in Euro)

	Höchststand	Tiefststand	Stand am 29. Dezember 2000
Paris	25,20	16,05	23,66
Frankfurt	25,90	16,00	23,10
Spanische Börsen	25,10	16,10	23,30

## INVESTOR RELATIONS UND FINANZKOMMUNIKATION

Im vergangenen Jahr wurde ein achtköpfiges Investor Relations-Team aufgebaut, das die EADS-Aktionäre – ob Privatanleger, Mitarbeiter oder institutionelle Investoren – mit aktuellen Informationen beliefert. Hierzu bietet Investor Relations eine Reihe von Informationsquellen an: Ab April 2001 wird vierteljährlich der Aktionärsbrief *aero-notes* erscheinen mit Informationen zu Finanzen, Strategie und Produkten der EADS.

Auf der Website [www.eads.net](http://www.eads.net) finden Anleger eine Vielfalt an Informationen, auch zu Finanzthemen. Für unsere Aktionäre haben wir eigens gebührenfreie Telefonnummern eingerichtet:  
Deutschland: **00 800 00 02 2002**  
Frankreich: **0 800 01 2001**  
Spanien: **00 800 00 02 2002**  
Investoren aus anderen Ländern wählen die +33/1 4133-9094.

Zusätzlich gibt es für Fragen unserer Aktionäre eine eigene Mailbox:

[comfi@eads.net](mailto:comfi@eads.net).

Schließlich bieten sich den Aktionären bei der Hauptversammlung sowie bei Informationsveranstaltungen weitere Gelegenheiten, Fragen an das Management der EADS zu richten.

## Deutlicher Wertzuwachs für EADS-Aktionäre im Jahr 2000

Sowohl bei der Kursentwicklung als auch bei den Tagesumsätzen zeigt die EADS-Aktie seit ihrer Erstnotierung eine starke Performance.

Zwischen dem 10. Juli und dem 29. Dezember 2000 stieg der EADS-Aktienkurs vom ursprünglichen Ausgabepreis von 18 Euro für Privatanleger um 31,4 Prozent auf 23,66 Euro.

Während dieses Zeitraums ist die Marktkapitalisierung der EADS von 14 auf über 19 Mrd. Euro gestiegen, was für unsere Aktionäre einen Wertzuwachs von fünf Mrd. Euro bedeutet.

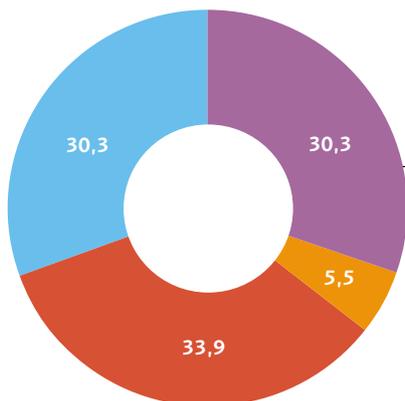
Damit hat die im CAC 40 vertretene EADS-Aktie den französischen Aktienindex überflügelt, denn dieser sank im gleichen Zeitraum um 8,6 Prozent. Hinzu kommt, dass diese Performance in einem äußerst volatilen Umfeld und zu einer Zeit erzielt wurde, als Technologiewerte eher skeptisch beurteilt wurden.

Die Finanzmärkte haben damit die Vision anerkannt, die zum Zusammenschluss zur EADS geführt hat. Trotz der hohen Volatilität gelang es uns, das Vertrauen der Investoren Schritt für Schritt zu gewinnen. So wurde die EADS-Aktie dank der außerordentlich günstigen Auftragslage des Konzerns

(mehr als fünf Jahre Produktionsauslastung) und seiner führenden Position auf wichtigen Wachstumsmärkten zur bevorzugten Aktie vieler Anleger. Die große Mehrheit der Analysten empfiehlt die Aktie zum Kauf.

Auch die großen Transaktionsvolumina zeigten, dass die Aktie eine hohe Liquidität besitzt, denn es wurden im Schnitt rund 1,8 Mio. Aktien pro Tag gehandelt. Dies beweist, dass der relativ geringe Streubesitz der EADS-Aktie von knapp über 30 Prozent für die Investoren keinen Nachteil darstellt.

Der Board of Directors der EADS hat der ersten ordentlichen Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2000 eine Dividendenausschüttung von 0,50 Euro pro Aktie vorgeschlagen.



AKTIONÄRSSTRUKTUR  
AM 10. JANUAR 2001 (in %)

- DaimlerChrysler
- SOGEADE: Lagardère zusammen mit französischen Finanzinstituten und Sogepa (französische Staatsholding)
- SEPI (Holdinggesellschaft des spanischen Staates)
- Streubesitz\*

\* einschließlich der Anteile im Besitz von EADS-Mitarbeitern und der ungefähr drei Prozent, die direkt von DaimlerChrysler und dem französischen Staat gehalten werden.

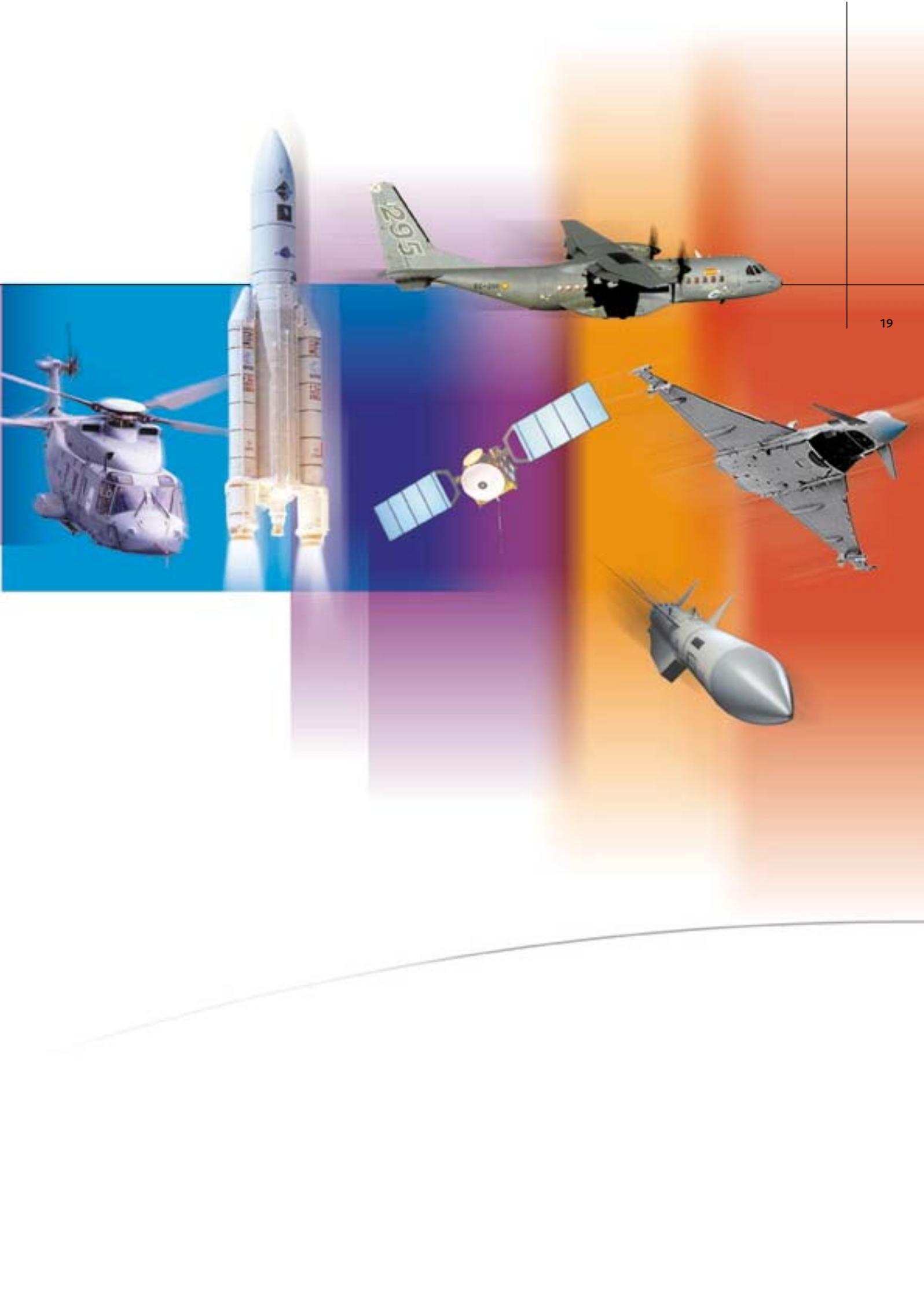
# Die Divisionen im Überblick



Von links nach rechts: A340, NH90, Ariane 5, Mars Express, C-295, Meteor, Eurofighter.

## Marktpositionen weltweit

Verkehrsflugzeuge	Nr. 2
Hubschrauber	Nr. 1
Kommerzielle Trägerraketen	Nr. 1
Satelliten	Nr. 3
Lenkflugkörpersysteme	Nr. 2
Militärflugzeuge	Nr. 4





## AIRBUS

in Mio. Euro (proforma)	2000	1999	Veränderung (in %)
Umsatz	14.856	12.639	+ 18
EBIT**	1.412	925	+ 53
Auftragseingang	34.158	20.700	+ 65
Auftragsbestand	104.387	79.500	+ 31
Beschäftigte*	33.927	31.534	+ 8
<b>Anzahl der Flugzeuge</b>			
Liefervolumen	311	294	+ 6
Auftragsbestand	1.626	1.445	+ 13

\* Anzahl der Mitarbeiter. \*\*Vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten.

Das EBIT der Division Airbus erhöhte sich dank dem Markterfolg und dem Anstieg der Flugzeugauslieferungen um 53 Prozent. Zum Jahresende 2000 verzeichnete Airbus einen Auftragsbestand von insgesamt 1.626 Flugzeugen. Dies entspricht nach heutigem Stand einem Produktionsvolumen von fünf Jahren. Damit hat Airbus die weltweite Führung übernommen.

# Airbus

21

## Die Grenzen verschwinden

Als Airbus vor 30 Jahren gegründet wurde, hatte man sich das Ziel gesetzt, die in Europa vorhandenen Kompetenzen und technologischen Ressourcen zu bündeln. Airbus sollte ein Flugzeug bauen, das seine Insassen zuverlässig und kostengünstig transportieren würde – und zwar mit dem Komfort eines echten Großraumflugzeuges. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts hat Airbus sein ursprüngliches Ziel längst übertroffen, da inzwischen eine komplette Familie modernster Flugzeuge entwickelt worden ist, um allen Anforderungen des internationalen Marktes gerecht zu werden.

Mit der Markteinführung der A380 bewies Airbus einmal mehr die Fähigkeit, marktorientiert und über den Horizont hinaus zu denken, um mit Phantasie, Können und bewährten Technologien das Fliegen neu zu erfinden. Und die A380 ist nur ein Beispiel für diese Fähigkeit. Auf der ganzen Welt entdecken heute die Menschen, wie leicht erreichbar die Freuden eines Lebens ohne Grenzen sein können. Sie erleben in einem Airbus eine völlig neue Art des Fliegen – und genießen es.

## Stärke auf einem expandierenden Markt

Betreiber von Airbus-Flotten lieben unsere Produktfamilie. Da unser Auftragseingang gegenwärtig das Liefervolumen übertrifft, steigert Airbus seine Produktionskapazität auf Rekordhöhen. Im Jahr 2000 wurden 520 Airbus-Flugzeuge im Gesamtwert von 33,6 Mrd. Euro bestellt – ein Spitzenergebnis. Der Auftragsbestand ist in sechs aufeinanderfolgenden Jahren gestiegen und erreichte Ende 2000 die Rekordzahl von 1.626 Flugzeugen. Das entspricht einem Gegenwert von 104 Mrd. Euro und kommt einer Produktionsauslastung von mehr als fünf Jahren gleich.

Der Markterfolg der A380 ist die Krönung dieser außergewöhnlichen Marketingleistung. Im Geschäftsjahr 2000 gingen für den völlig neu konstruierten Superjumbo, der 555 Passagiere schneller und komfortabler als je zuvor transportieren wird, 50 Kaufzusagen von weltweit führenden Fluggesellschaften ein. Die Fluggesellschaften wollen die A380, weil sie ihnen als das fortschritt-

lichste und geräumigste Flugzeug auf dem Markt eine kostengünstige Erhöhung ihres Geschäftsvolumens ermöglicht. Die Flughäfen wollen die A380, weil sie die optimale Antwort auf das wachsende Aufkommen im Flugverkehr ist.

**Noël Forgeard**  
Chief Executive Officer  
von Airbus,  
Mitglied des Board  
of Directors der EADS,  
Leiter der Division Airbus



Und für die Fluggäste wird die A380 neue Maßstäbe im Flugkomfort setzen. Ihre fortschrittliche Technik macht sie umweltfreundlicher und rentabler im Betrieb. Kurz: Bei der A380 gibt es nur Gewinner.

## Die 4.000 sind erreicht ..... und wir steigen weiter

### Aerodynamik der nächsten Generation

*Fliegen bedeutet das Zusammenspiel von Geschwindigkeit und Auftrieb. Was Luftfahrttechnologien und -produkte betrifft, hat Airbus die kritischen Startparameter bei Geschwindigkeit und Auftrieb längst erreicht. Der Name Airbus ist gleichbedeutend mit fortschrittlichster Flugtechnik, niedrigeren Betriebskosten für die Fluggesellschaften und größerem Komfort für die Passagiere: Ein Airbus fliegt einfach schneller, besser und weiter.*



**Gustav Humbert**  
Executive Vice President,  
Chief Operating Officer  
von Airbus

### Über 4.000 Flugzeuge - Tendenz steigend

Die Gesamtzahl der seit der Gründung des Unternehmens bestellten Airbus-Flugzeuge hat im vergangenen Jahr die Viertausender-Marke überstiegen, und der Auftragsbestand von insgesamt 1.626 Flugzeugen sichert unsere Produktionsauslastung für die nächsten fünf Jahre. Unsere Kunden im hart umkämpften Geschäft der zivilen Luftfahrt müssen es wohl wissen: Sie kaufen die leistungsfähigsten Produkte auf dem Markt, denn das steigert ihre Rentabilität. Die Airbus-Familie ist für Betreiber allererste Wahl, und so ist der Marktanteil von Airbus kontinuierlich gewachsen.

Warum dieser Erfolg? Operative Effizienz ist das A und O des einzigartigen Markterfolges von Airbus. Alle Airbus-Modelle gehören zur selben Familie und besitzen das gleiche Cockpit, das gleiche Flugdeck und die gleichen Ersatzteile. Dadurch sparen die Betreiber Zeit und Geld für Wartung, Pilotenschulung und in vielen anderen Bereichen. Die Zahl der Betreiber von Airbus-Flotten hat sich auf 188 erhöht – das sind zehn mehr als im Vorjahr. Geliefert wurde die Rekordzahl von 311 Flugzeugen, sechs Prozent mehr als im Jahr 1999, womit die Zahl der seit der Airbus-Gründung vor 30 Jahren ausgelieferten Flugzeuge auf insgesamt 2.499 anstieg.

Diese Leistung zeigt, dass Airbus in der Lage ist, durch ständige Produktionserhöhung ein anhaltendes Wachstum zu erzielen.

### Stufen des Erfolgs

Airbus hat in seinen jüngsten Programmen mehrere bedeutende Etappenziele erreicht. Die Modelle des Großraum-

und Langstreckenflugzeugs A340 sind in die Endmontage gegangen und die erste A340-600 wurde im September letzten Jahres fertiggestellt. Nach ihrem Einbau im November 2000 erhielten die Trent 500-Triebwerke des Flugzeuges noch vor dem geplanten Termin ihre Zulassung. Die Produktion der ersten A340-500 Maschinen (die zur Auslieferung im Jahr 2002 vorgesehen sind) ist bereits im Gange.

Am anderen Ende der Skala begann die Fertigung für das kleinste und jüngste Mitglied der A320-Familie, die A318. Ihr erster Start ist für Anfang 2002 geplant.

### Zentrales Management

Mitte des Jahres 2000 gaben die EADS (80 Prozent Anteil an Airbus) und BAE Systems (20 Prozent) bekannt, alle Airbus-Aktivitäten in ein einziges Unternehmen zu integrieren. Dieses soll die „wirtschaftliche Interessengemeinschaft“ (diese Bedeutung steht hinter der französischen Abkürzung „GIE“) ersetzen, denn Airbus ist aus seiner bisherigen Konsortialstruktur mittlerweile herausgewachsen. Obwohl die GIE für die Bündelung von Kompetenzen und Ressourcen zur Erreichung einer soliden Marktposition auf einem höchst wettbewerbsorientierten Markt bestens geeignet war, erkannten die Airbus-Anteilseigner, dass die Gesellschaft von einer neuen, integrierten Unternehmensstruktur profitieren würde. Hierdurch lassen sich alle geschäftlichen Aktivitäten des Unternehmens einer zentralen Steuerung unterstellen. Die Entscheidung für den Start des Superjumbo-Projektes A380 verdeutlicht, dass dies eine äußerst vernünftige Entscheidung war.

Im Anschluss an diese Bekanntgabe nahm Airbus die Umstrukturierung

## MARKTFÜHRERSCHAFT

Mit mehr ausgelieferten Flugzeugen und einem höheren Umsatz als jemals zuvor hat Airbus im vergangenen Jahr seine führende Position erneut behauptet. Der Auftragsbestand stieg gegenüber dem Vorjahr um neun Prozent auf 520 Flugzeuge im Gesamtwert von 33,6 Mrd. Euro, und wir konnten vier neue Kunden an Bord begrüßen. Mit einem Auftragsbestand von 1.626 Flugzeugen zum Ende des Geschäftsjahres und einem Marktanteil von etwas mehr als 50 Prozent übernahm Airbus erstmals die Führung auf dem Weltmarkt.

## INTEGRIERTE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Im Jahr 2000 sind die Mitglieder des Airbus-Konsortiums übereingekommen, den bisherigen Verbund in ein integriertes Unternehmen mit einem zentralen Management umzuwandeln, das die Verantwortung für Gewinne und Verluste aller Geschäftsbereiche trägt. Diese neue Struktur wird weitere Kosteneinsparungen ermöglichen, die Leistungsfähigkeit erhöhen und damit zur Wertsteigerung beitragen.

## ERNEUT AUF PLATZ EINS

Zum dritten Mal in Folge wurde die A320 in einer vom Airfinance Journal durchgeführten Befragung von Betreibern und Investoren auch im Jahr 2000 mit dem ersten Platz in ihrer Klasse ausgezeichnet. Die A320-Flugzeugfamilie belegte sogar die Plätze eins bis drei, und die Airbus-Flugzeuge erhielten große Anerkennung für ihr Wiedervermarktungspotenzial und ihren hohen Restwert.



Von links nach rechts: Wartungsarbeiten, Airbus A320, Airbus A321.

seiner Aktivitäten in Angriff. Alle Planungs-, Engineering- und Produktionsbetriebe in Frankreich, Deutschland, Spanien und Großbritannien werden im neuen Unternehmen Airbus zusammengefasst. Dieses wird von einem Management-Team geleitet, das für die Führung des Tagesgeschäfts verantwortlich ist. Dieser Konsolidierungsprozess ging im zweiten Halbjahr 2000 reibungslos vonstatten, und bis Ende 2000 war die Umsetzung der neuen Struktur weitgehend abgeschlossen.

Der offizielle Abschluss der Vereinbarungen zum neuen integrierten Airbus-Unternehmen, das die Rechtsform der "Société par Actions Simplifiée" französischen Rechts, abgekürzt S.A.S. besitzt,

ist – rückwirkend zum 1. Januar dieses Jahres – für das erste Halbjahr 2001 vorgesehen.

### Erwartete Wertsteigerung

Zusätzlich zu Marketing, Kundendienst, Management und Koordinierung von Herstellung und Engineering (die auch in der GIE bereits zusammengefasst waren) liegt bei Airbus nunmehr die uneingeschränkte und direkte Zuständigkeit für alle Entwurfs-, Engineering- und Produktionsaufgaben. Diese vollständige Integration bewirkt eine Stärkung der Position des Einkaufs, die Beseitigung von Doppelarbeit, ein verbessertes Reaktionsvermögen auf Marktentwicklungen und eine direkte Kostenkontrolle.

Airbus wird somit noch wirtschaftlicher arbeiten können. Wir streben an, unsere jährliche Wertsteigerung durch Synergien bis zum Jahr 2004 auf mindestens 350 Mio. Euro zu erhöhen.

Dank der Stärkung seiner Marktstellung ist Airbus bestens positioniert, um die Herausforderungen des neuen Jahrhunderts anzunehmen: An erster Stelle steht dabei, unsere Kunden zufrieden zu stellen und unseren Aktionären einen maximalen Shareholder Value zu bieten.

## Airbus

24



Beluga.

## Ein weiteres Erfolgsjahr für die beliebte A320-Familie

388 feste Bestellungen von 35 Kunden (darunter 41 für die vor kurzem eingeführte 107-sitzige A318) sind letztes Jahr bei Airbus eingegangen. Ein Großteil der Bestellungen waren Folgeaufträge von Stammkunden, was deren Zufriedenheit mit dem Produkt bezeugt. Insgesamt entschieden sich 130 Fluggesellschaften und Betreiber für die A320-Familie, die mit einem Marktanteil von 53 Prozent ihre marktführende Position in dieser Kategorie behauptete.

Bei der A330/A340-Familie wurden von 14 Kunden 130 Mittel- bis Langstreckenflugzeuge bestellt, womit sie in ihrem Marktsegment eindrucksvoll die Führung übernommen hat. Ein Durchbruch gelang mit den Erstaufträgen der australischen Qantas und der skandinavischen SAS.

Das Interesse an den Großraum- und Langstreckenflugzeugen A340-500 und -600 war erneut lebhaft: Bei den neuesten Modellen stieg die Zahl der Bestellungen auf 124.

In der A300/A310-Familie sind zwei Bestellungen der Version als Frachtflugzeug (die A300-600R) eingegangen, womit der Auftragsbestand zum Jahresende 30 Maschinen betrug.

## ERSTE KUNDEN FÜR DIE A380

Mit 50 Kaufzusagen (zuzüglich Kaufoptionen) gaben die Airbus-Kunden dem Start der A380, dem fortschrittlichsten und geräumigsten Verkehrsflugzeug der Welt, beachtlichen Auftrieb. Mit ihrem doppelten Flugdeck, einer Kapazität von 555 Passagieren und einer Reichweite zwischen 14.200 und 16.200 Kilometern wird die A380 bei ihrer Inbetriebnahme im Jahr 2006 das Flaggschiff der Luftfahrt im 21. Jahrhundert sein.

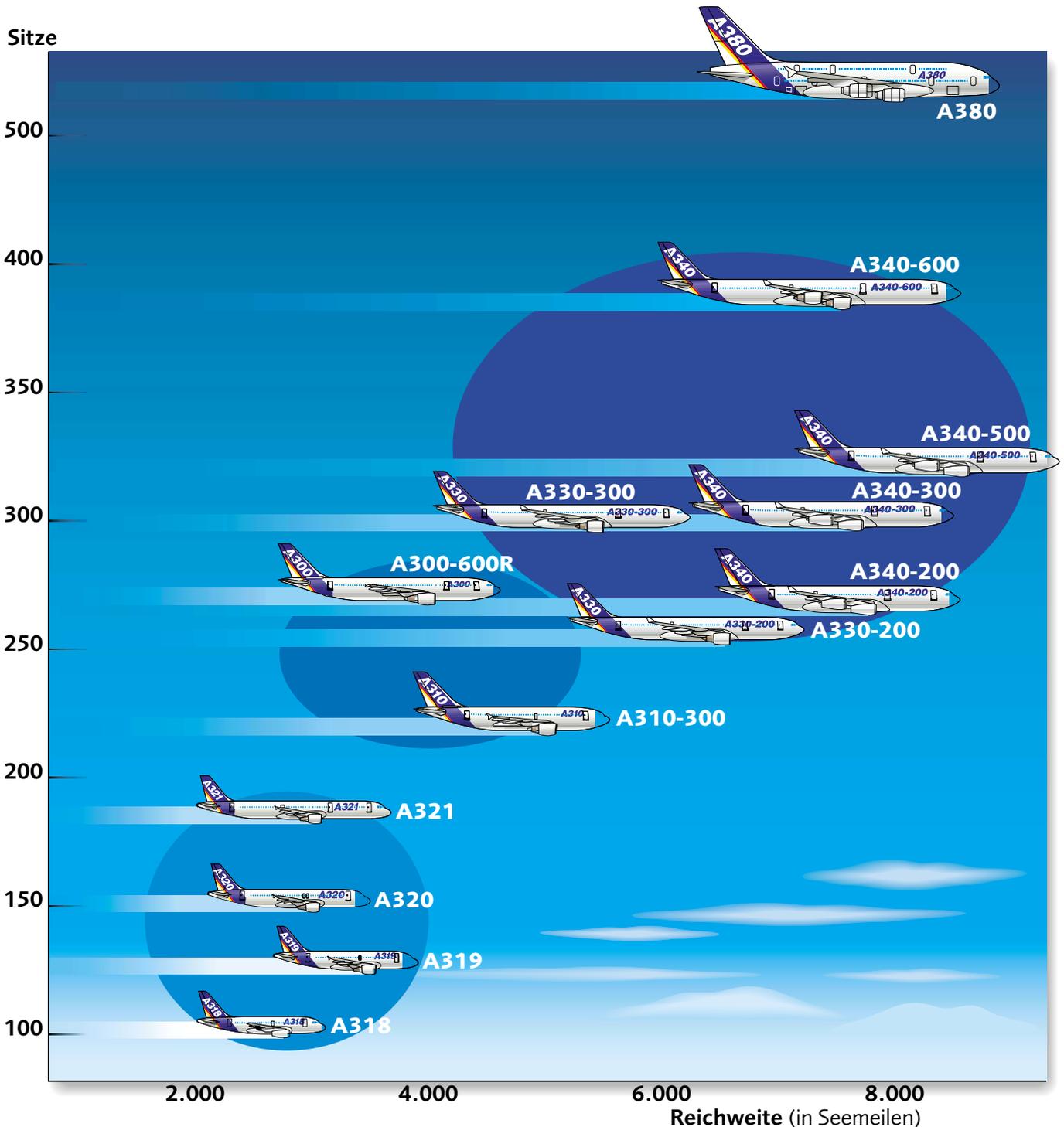
## MARKTEINFÜHRUNG IN REKORDZEIT

Die Entscheidung für die Markteinführung fiel am 19. Dezember 2000 – so schnell wie keine zuvor. Nach der "Authorization to Offer" verstrichen gerade einmal sechs Monate, bis von sechs weltbekannten Kunden (in chronologischer Reihenfolge: Emirates, Air France, ILFC, Singapore Airlines, Qantas und Virgin Atlantic) insgesamt 50 Kaufzusagen eingegangen waren. In den ersten Monaten des Jahres 2001 gaben zwei weitere Airlines zwölf weitere Kaufabsichten für das A380-Programm bekannt.

## VOLLER ERFOLG FÜR DEN FIRMIENJET

Der erste Kunde des Airbus Corporate Jetliners (ACJ) heißt Qatar Airways. Die Fluggesellschaft hat eine feste Bestellung sowie eine Option für ein weiteres Flugzeug abgegeben. Preislich ist der ACJ vergleichbar mit einem deutlich kleineren Firmenjet der Spitzenklasse. Er besitzt heute den geräumigsten und flexibelsten Fluggastraum in diesem Marktsegment und ist mit den anderen Modellen der A320-Familie funktional voll kompatibel.

## Das Konzept der Airbus-Familie: laufende und zukünftige Programme



## Der Superjumbo des 21. Jahrhunderts

### Die Zukunft der Luftfahrt

*Die im Dezember 2000 offiziell auf den Markt gebrachte A380 ist das fortschrittlichste und geräumigste Verkehrsflugzeug, das jemals entwickelt wurde. Sie krönt die umfassendste technische Entwicklungsleistung, die jemals in Friedenszeiten erbracht worden ist, und markiert den Beginn eines neuen Zeitalters in der zivilen Luftfahrt. Wenn die A380 Anfang 2006 den Flugbetrieb aufnimmt, wird sie über eine größere Kapazität verfügen und mehr Passagierkomfort bieten als jedes andere Flugzeug. Und sie wird für die Fortbewegung in der Luft völlig neue Maßstäbe setzen.*

### Die Antwort auf ein wachsendes Verkehrsvolumen

Die im Einklang mit den neuesten und strengsten Zulassungsvorschriften gebaute A380 wird das Produkt modernster Technologien sein: Gegenüber den heute eingesetzten großen Verkehrsflugzeugen wird sie 15 bis 20 Prozent der Betriebskosten einsparen und eine um zehn bis 15 Prozent höhere Reichweite (14.800 km beim Basismodell) besitzen. Auch wird sie auf zwei um fast 50 Prozent geräumigeren Flugdecks 35 Prozent mehr Passagiere aufnehmen können, nämlich bis zu 555 in drei Klassen. Neben der Basisversion als Passagierflugzeug werden, sobald die Nachfrage hierfür vorhanden ist, auch längere und kürzere Versionen und solche mit größerer Reichweite angeboten werden.

Die A380 wurde in enger Zusammenarbeit mit 20 bedeutenden Fluggesellschaften und 50 Großflughäfen sowie zahlreichen Lieferanten und Produktionspartnern entwickelt, um ein marktgerechtes Produkt anbieten zu können. Sie ist mit der geplanten Infrastruktur aller wichtigen Flughäfen kompatibel. Die A380 bietet die optimale Lösung für das wachsende Verkehrsvolumen und erlaubt eine Entlastung von Flugstrecken mit hoher Verkehrsdichte.

### Eine Marktlücke wird geschlossen

Den gründlichen und kontinuierlichen Marktanalysen von Airbus und den meisten Branchenexperten zufolge wird es in den kommenden zwei Jahrzehnten einen Bedarf für rund 1.235 Passagierflugzeuge mit mehr als 400 Sitzplätzen und 315 Frachtflugzeuge mit einer Nutzlastkapazität von über 80 Tonnen geben. Airbus war nicht nur das erste Unternehmen, das die Fragmentierung der Nachfrage voraussah (und bereits spezielle Flugzeuge für immer vielfältigere Anforderungen liefert), es erkannte auch, dass ohne jeden Zweifel Bedarf herrschte für ein völlig neuartiges Großraumflugzeug zum Einsatz auf den stark ausgelasteten Hauptstrecken. Diese Annahme wurde durch die positive Marktaufnahme der A380 mittlerweile bestätigt.

Airbus beabsichtigt, mindestens die Hälfte dieses Marktes zu erobern, der sich auf insgesamt 1.550 Flugzeuge bezieht und für das Unternehmen einen Umsatz von über 343 Mrd. US-Dollar in den nächsten 20 Jahren bedeutet.

### Hightech im Dienste der Konkurrenzfähigkeit

Alle in der A380 verwendeten Spitzentechnologien wurden eingehend

geprüft, um ihre Wirkung auf die Lebensdauer des Flugzeugs zu beurteilen. Damit ihr Einsatz in Frage kommt, müssen sie nachweislich voll ausgereift und ihr langfristiger Nutzen erwiesen sein. Ein breites Spektrum neuer Materialien, Herstellungsverfahren, Systeme und Triebwerke sowie ein aerodynamisches Design bewirken eine beachtliche Verringerung des Gewichts, des Treibstoffverbrauchs, des Schadstoffausstoßes und der Betriebskosten.

Vierzig Prozent der Struktur und Komponenten des Flugzeugs werden aus der neuesten Generation von Kohlefaserverbundstoffen und modernsten Metallen gefertigt werden. Diese tragen zur Gewichtsreduzierung und gesteigerten Wartungsfreundlichkeit des Flugzeugs bei. Als erstes Verkehrsflugzeug überhaupt wird die A380 mit einem Flügelmittelkasten aus Kohlefaserverbundstoffen ausgerüstet sein, während das Leitwerk, die Bodenträger des Oberdecks und das Druckschott aus kohlefaserverstärktem Kunststoff gefertigt werden. Auch werden vielfach thermoplastische Kunststoffe eingesetzt, und die obere Rumpfschale wird aus einem neuen Glasfaser/Aluminium-Schichtstoff bestehen, der Gewicht spart und sich durch eine höhere Widerstandsfähigkeit gegen Materialermüdung, Beschädigung, Feuer und Korrosion auszeichnet.

Bei der Herstellung der A380 kommt eine Reihe innovativer Verfahren zur Anwendung. Zum Beispiel das Laserschweißen zur Befestigung der unteren Rumpfschalen-Stringer: Diese Technik erübrigt die Verbindungselemente und spart somit Gewicht, ermöglicht eine höhere Beschädigungs- und Materialermüdungsresistenz und ist erheblich schneller als die herkömmliche Vernietung.

## FORTSCHRITTLICHSTE MATERIALIEN

Kohlefaserverstärkter Kunststoff, moderne Aluminiumlegierungen und thermoplastische Kunststoffe werden bei der A380-Produktion Verwendung finden. Das spart Gewicht und verbessert ihre aerodynamischen Leistungsmerkmale. Ein niedrigeres Gewicht wiederum ermöglicht einen geringeren Treibstoffverbrauch (also auch eine Senkung des Schadstoffausstoßes) und verursacht somit niedrigere Betriebskosten.

## EIN ABSOLUT GLOBALES PRODUKT

Für den Bau der A380 werden die über ganz Europa verteilten Airbus-Kompetenzzentren und andere Unternehmen von Weltrang mit vereinten Kräften arbeiten. Bisher wurden mit neun Herstellern Rahmenverträge mit Risk-Sharing abgeschlossen, in denen sie sich als Risiko mittragende Partner beteiligen. Die Triebwerke werden von der britischen Rolls Royce und der US-amerikanischen Engine Alliance (einem Joint Venture von General Electric und Pratt & Whitney) beigesteuert.



Innenraum der A380.

Die zum ersten Mal in ein Verkehrsflugzeug eingebauten Stromgeneratoren mit variabler Frequenz der A380 sind einfacher, leichter, effizienter und zweimal zuverlässiger als die herkömmlichen eintourigen Antriebe. Das hydraulische System wird anstatt der üblichen 3000 psi unter einem höheren Druck von 5000 psi arbeiten. So wird die für das A380-Steuerwerk erforderliche zusätzliche Energie erzeugt, während die Verkleinerung der Komponenten und

die reduzierte Anzahl von Anschlüssen und Rohrleitungen für ein niedrigeres Gewicht und eine gesteigerte Wartungsfreundlichkeit sorgen.

### Die Umweltfreundlichkeit stimmt

Die A380 stellt auf allen Ebenen einen Fortschritt für den Schutz unserer Umwelt dar. Obwohl ihre Triebwerke einen enormen Schub erzeugen, wurden deren Lärmpegel, Schadstoffausstoß und

Treibstoffverbrauch gesenkt. Trotz ihrer beeindruckenden Größe wird die A380 leiser fliegen als die größten heutigen Passagierflugzeuge. Da sie im Vergleich zu diesen 15 Prozent weniger Treibstoff pro Passagier verbraucht, wird die A380 den Ausstoß von umweltschädlichen Emissionen im Start- und Landezyklus und von Treibhausgasen in die höhere Atmosphäre auf ein Minimum reduzieren.



Von oben nach unten: A400M – C-295 – C-212 Marine.

## MILITARY TRANSPORT AIRCRAFT

in Mio. Euro (proforma)	2000	1999	Veränderung (in %)
Umsatz	316	241	n.v.**
EBIT***	(63)	(20)	n.v.**
Auftragseingang	493	600	n.v.**
Auftragsbestand	873	700	n.v.**
Beschäftigte*	3.548	3.201	n.v.**

\* Anzahl der Mitarbeiter

\*\* 1999 und 2000 sind aufgrund der veränderten Bemessungsgröße nicht vergleichbar

\*\*\* vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten

Die Division Military Transport Aircraft verzeichnete ein rückläufiges EBIT.

Das wichtigste kommende Programm der Division, der Airbus A400M, ist noch in der Vorentwicklungsphase. Gleichzeitig wird weiter in das militärische Transportflugzeug C-295 und in den Bereich Flugzeugkomponenten investiert.

# Military Transport Aircraft

## Die Effizienz wird weiter steigen

Die Division Military Transport Aircraft hatte in den letzten fünf Jahren im Schnitt einen Weltmarktanteil von 21 Prozent im Segment der C-212 und 45 Prozent im Segment der CN-235 und C-295 inne. Nachdem das Airbus A400M-Programm (die offizielle Bezeichnung für das sogenannte europäische „Future Large Aircraft“) im vergangenen Jahr verabschiedet wurde, wird die EADS Streitkräfte und Friedenstruppen auf der ganzen Welt noch besser bedienen können.

Die Produkte unserer Division decken in den Bereichen militärische Transportflugzeuge und Missionsflugzeuge ein breites Bedarfsspektrum ab, das vom Polizeibetrieb und lokalem Einsatz bis zu strategischen Aufgaben auf internationaler Ebene reicht. Von ihrer Zentrale in Spanien aus bedient die Division den Weltmarkt mit maßgefertigten Produkten und Dienstleistungen. Sie spielt innerhalb der EADS eine strategische Rolle, denn sie produziert Missionsflugzeuge und Spezialversionen auf der Basis von eigenen Modellen und Airbus Flugzeugen.

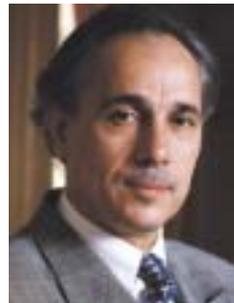
## Die Kundenanforderungen werden erfüllt

Auch im letzten Jahr konnten wir neuen Kunden wettbewerbsfähige Lösungen für ihren militärischen Transportbedarf bieten. Trotz der harten Konkurrenz eines nordamerikanischen Lieferanten beabsichtigt die Schweizer Luftwaffe zur Ergänzung ihrer Flotte unsere C-295 zu erwerben – ein bedeutender Durchbruch, der unseren Auftragseingang und den Auftragsbestand zum Jahresende steil ansteigen ließ. An mexikanische Sicherheitskräfte wurde eine CN-235 ausgeliefert, und die Stückzahl der von der französischen Luftwaffe eingesetzten CN-235 erhöhte sich im Jahr 2000 auf sieben. Bei den leichten Transportflugzeugen ließen die C-212-Bestellungen der dominikanischen Luftwaffe sowohl den Auftragseingang als auch den Umsatz unserer Division im letzten Jahr ansteigen.

Im Bereich Dienstleistungen erhielt die Division von der spanischen Luftwaffe den Auftrag zur Modernisierung ihrer

gesamten Flotte schwerer Seeüberwachungsflugzeuge. Ebenfalls im Servicebereich erhielten wir letztes Jahr eine wichtige Zulassung für neue Wartungsprogramme in Nordamerika und in Europa. Damit sind alle Voraussetzungen für neue Ertragsquellen erfüllt, z.B. durch den Service "power by the hour", an dem immer mehr Luftstreitkräfte Interesse zeigen.

**Alberto Fernández**  
Executive Vice President,  
Chairman of the Board  
der EADS CASA,  
Leiter der Division Military  
Transport Aircraft



Mit der Verantwortung der Division Military Transport Aircraft für die Leitung des A400M-Programms und mit der Airbus Military Company als Hauptauftragnehmer wird sich unser Know-how zweifellos noch erweitern.

## A400M: ein europäisches Programm

30



Von links nach rechts: A400M und C-295

### Gemeinsam effizienter

*Im Jahr 1999 wurde von den Mitgliedern des Airbus-Konsortiums und neuen Partnern ein auf militärische Transportflugzeuge spezialisiertes Unternehmen gegründet, die Airbus Military Company (AMC). Zu diesem Unternehmen gehören heute die Mitglieder von neun NATO-Staaten, deren Verteidigungsministerien ihre Absicht bekannt gegeben haben, das Airbus-Militärflugzeug A400M zu bestellen.*

*Das Ergebnis: Die Produktion der A400M, dem ersten Modell in einer neuen Serie militärischer Transportflugzeuge – und eine Pionierleistung für die militärischen Beschaffungsverfahren von morgen, die nach demselben Muster wie in der zivilen Luftfahrt ablaufen werden.*

## FAA ERTEILTE ZULASSUNG FÜR SERVICE-PROGRAMME

Die US-amerikanische Federal Aviation Administration und die spanische Luftfahrtbehörde haben den Wartungsprogrammen für die zivile und die militärische Version der C-295 die Zulassung erteilt. Die österreichische und die französische Luftwaffe (beide Betreiber der CN-235) sowie der spanische Betreiber des Seeüberwachungsflugzeuges C-212 beziehen von der Division den als "power by the hour" bekannten Support-Komplettservice ohne Betriebsunterbrechung.

## MONTAGE IN DER TÜRKEI

Die erste von neun CN-235, die in der Türkei gefertigt werden, befindet sich in der letzten Produktionsphase. Als Folge eines industriellen Kooperationsprogramms, das auch die Weitergabe von Fertigungs-Know-how in die Türkei umfasst, werden dort insgesamt 61 CN-235 in Dienst gestellt.

## ENTSCHEIDUNG FÜR DIE A400M

Die ursprünglichen Partnerländer erteilten Mitte 2000 offizielle Kaufzusagen für dieses Programm, das einen Gesamtbedarf von 225 Flugzeugen abdeckt. Auch Portugal hat sich inzwischen an dem Programm beteiligt, womit sich die Nachfrage auf dem „Binnenmarkt“ der EADS auf insgesamt 229 Flugzeuge beläuft.

## Die Antwort auf Sicherheitsrisiken

Über Airbus Industrie haben die EADS und BAE Systems gemeinsam mit anderen Industriepartnern (der italienischen Alenia, der belgischen Flabel und der türkischen TAI) die „Airbus Military Company“ aufgebaut, ein eigens für das Programm A400M gegründetes Unternehmen.

Die A400M mit ihrer enormen Reichweite und hohen Geschwindigkeit wird unter einer vergleichbaren Management-Struktur gebaut werden, wie sie Airbus im Zivilbereich anwendet. Ausgehend von der derzeitigen Auftragslage wird die EADS insgesamt 65,5 Prozent der Arbeiten durchführen. Neben anderen neuen EADS-Projekten wird auch die A400M in Zukunft ein rentables Wachstum sicher stellen.

Bei den europäischen Luftstreitkräften sind heute über 400 militärische Transportflugzeuge im Einsatz, die nach einem Dienstalder von größtenteils 30 Jahren nun bald ersetzt werden müssen. Ohne die A400M gäbe es für diese Luftwaffen keine europäische strategische und taktische Transportlösung. Darüber hinaus stimmen bei den außer-europäischen Alternativen für die Flottenerneuerung oftmals das von den Streitkräften gewünschte Volumen, bestimmte Leistungsmerkmale oder die Konditionen nicht. Im Gegensatz dazu ist die A400M genau auf die Anforderungen dieser Streitkräfte zugeschnitten und wird mit europäischen Ressourcen entwickelt und gebaut.

Regierungen sehen auch die Vorteile für ihre Verteidigungsbudgets, wenn die bei zivilen Programmen übliche Vertriebspraxis auf militärische Programme angewendet wird. Außerdem profitiert die

A400M von den bewährten computer-unterstützten Flugsteuerungs- und -kontrollsystemen, die im gesamten Airbus-Programm eingesetzt werden. Darüber hinaus baut Airbus auf den Fortschritten auf, die das Unternehmen bei Metalllegierungen, Verbundstoff-Strukturen, Aerodynamik, integrierter Überwachung und Wartungs-Diagnoseverfahren erzielt hat.

## Wettbewerbsfähige Leistung

Da die A400M eigens auf die Anforderungen ihrer wichtigsten potenziellen Käufer zugeschnitten wurde, stellt sie mit ihren Betriebseigenschaften die Mitbewerber in den Schatten. Das Transportflugzeug kann auf schlechtem Untergrund (einschließlich „Soft Fields“) starten und landen und gleichzeitig hohe Nutzlasten befördern. Angetrieben von vier Hochgeschwindigkeits-Turboprop-Motoren, die ihr Start- und Landeverhalten optimieren, kann die A400M lange Strecken fliegen und steile Landeanflüge vornehmen. Am Boden lässt sie sich leicht manövrieren. Darüber hinaus ist der Treibstoffverbrauch pro Einsatz um 15 Prozent niedriger.

Mit einer Reichweite von 2.500 Seemeilen erreicht die A400M ein ganz neues Leistungsniveau für ein taktisches Transportflugzeug. Sie wird in der Lage sein, jedes Ziel auf dieser Welt mit hoher Geschwindigkeit zu erreichen und wird dabei nicht nur in der Luft aufgetankt werden können, sondern auch selbst – bei entsprechender Konfigurierung als Tankflugzeug – große Hubschrauber und Kampfflugzeuge im Flug auftanken.

Dank der vorliegenden Kaufzusagen ist sichergestellt, dass die A400M planmäßig im Jahr 2005 ihren Erstflug antreten wird.

## Seeüberwachung

Die Robustheit unserer taktischen Transportflugzeuge zeigt sich daran, dass sie für verschiedene neue Einsatzerfordernisse und Herausforderungen umgebaut oder aufgerüstet werden können. Die Anforderungen an Seeüberwachungsflugzeuge umfassen auch eine verlängerte Lebenszeit durch technische Umrüstungen. Für die P-3B Orion-Flotte der spanischen Luftwaffe führt unsere Division gegenwärtig ein umfassendes Umrüstungsprogramm durch. Die in diesem Bereich gewonnenen Erfahrungen verbessern unsere Position, denn andere P-3-Flotten-betreiber sind ebenfalls bestrebt, die Nutzungsdauer ihrer Flugzeuge zu verlängern.

Bei der US-amerikanischen Küstenwache beispielsweise wird derzeit das Deepwater Capability Replacement Project umgesetzt, um den rechtzeitigen Einkauf der Ressourcen sicherzustellen, die den Einsatzerfordernissen der Küstenwache entsprechen. Das Deepwater-Projekt sieht die Instandsetzung, Modernisierung und/oder den Ersatz der kompletten Flotte von Hochseeschiffen und Flugzeugen durch ein System vor, das Funktionen auf dem Wasser, in der Luft, in der Logistik und in damit verbundenen Bereichen integriert. Für dieses Projekt hat sich die Division mit den führenden amerikanischen Anbietern zusammengeschlossen, um Variationen der CN-235-Plattform und ihres voll integrierten taktischen Einsatzsystems herzustellen. Die Kooperation in diesem Projekt ist ein weiteres Beispiel für das Bestreben der EADS, weitreichende Partnerschaften mit verschiedenen US-amerikanischen Unternehmen aufzubauen.



Von oben nach unten: Eurofighter - EC135 - ATR 72-500 - TBM 700.

## AERONAUTICS

in Mio. Euro (proforma)	2000	1999	Veränderung (in %)
Umsatz	4.704	4.280	+ 10
EBIT**	296	202	+ 47
Auftragseingang	8.322	4.900	+ 70
Auftragsbestand	13.067	8.800	+ 48
Beschäftigte*	23.091	22.716	+ 2

\* Anzahl der Mitarbeiter

\*\* vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten

Mit einem um 47 Prozent gestiegenen EBIT kann die Division Aeronautics auf ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2000 zurückblicken. Besonders erfolgreich waren die Business Unit Military Aircraft und das zivile Hubschraubergeschäft von Eurocopter.

# Aeronautics

33

## Überlegenheit in der Luft

Die Division Aeronautics ist für alle Luftfahrtaktivitäten außerhalb der Divisionen Airbus und Military Transport Aircraft zuständig. Die Division ist einer der führenden Partner in drei der bedeutendsten militärischen Luftfahrt-Programme in Europa: dem Eurofighter, an dem vier Länder beteiligt sind, Eurocopters Kampfhubschrauber Tiger und dem Transporthubschrauber NH90. Auch auf Regional- und leichte Flugzeuge erstreckt sich unsere Kompetenz.

Weitere bedeutende Aktivitäten sind Dienstleistungen, Um- und Nachrüstung sowie Wartung: Die Division wartet militärische und zivile Flugzeuge und führt Modernisierungsprogramme durch, baut zivile Flugzeuge um und übernimmt die Wartung der wichtigsten Komponenten. Mit der Herstellung von Komponenten, Bauuntergruppen und großen Bauteilen für die gesamte Airbus-Familie ist die Division Aeronautics außerdem der größte Lieferant von Komponenten für Airbus.

## Langfristige Lieferbeziehungen

Die Division Aeronautics verzeichnete ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2000: Das EBIT stieg um 47 Prozent, beim Umsatz haben wir gegenüber 1999 fast

zehn Prozent zugelegt. Der Beschluss der vier europäischen Partnerländer, die Serienproduktion des Hubschraubers NH90 aufzunehmen, schlug sich in den Auftragsbüchern der Division deutlich nieder. Nach Auftragseingängen in Höhe von insgesamt 8,3 Mrd. Euro stieg der Auftragsbestand zum Jahresende auf einen Wert von 13 Mrd. Euro und umfasste die bedeutenden Programme wie Eurofighter, NH90 und Tiger, die unser zukünftiges Wachstum sichern werden.

Auf dem Hubschraubermarkt konnte Eurocopter seine führende Position festigen und behauptete seinen Anteil von rund 50 Prozent am weltweiten Markt für zivile Hubschrauber. Neben der EC135, die auf dem zivilen Markt bereits erfolgreich eingeführt wurde, ist ein erster Auftrag für ihre militärische Version EC635 eingegangen.

Im Bereich Militärflugzeuge bereiten wir uns auf die Serienauslieferung des Eurofighters vor, die bedeutende Umsätze für das Konsortium bringen wird, in dem wir ein führendes Mitglied sind. Die Division ist insbesondere an der Herstellung des Rumpfmittelteils, der rechten Tragfläche und des Flugsteuerungssystems beteiligt und übernimmt die Endmontage aller 267 von Deutschland und Spanien bestellten Eurofighter.

Insgesamt 620 Kampfjets haben die ersten Eurofighter-Kunden bestellt. Ein großer Teil unseres Umsatzes wurde außerdem mit einem Modernisierungsprogramm für die Tornados der deutschen Luftwaffe erzielt.

### Dietrich Russell

Executive Vice President,  
Leiter der Division Aeronautics



Auf dem Markt für Regionalflugzeuge haben wir unsere Führung im Marktsegment der 50- bis 70-sitzigen Turboprop-Flugzeuge behalten, nachdem wir im vergangenen Jahr 22 ATRs an 14 Fluggesellschaften ausliefern konnten. Das Geschäft mit leichten Flugzeugen entwickelte sich gut, was zum Teil dem einmotorigen Turboprop-Flugzeug mit Druckausgleich TBM 700 zu verdanken ist. Auch unsere Dienstleistungen, wie Wartung und Umrüstung aller Flugzeugtypen, sorgen für ein wachsendes Geschäft, das ein Umsatzvolumen von über zehn Mrd. Euro in den nächsten zehn Jahren darstellt – dabei sind unsere Chancen auf neuen Märkten noch gar nicht berücksichtigt

## Eurocopter: Das gesamte Marktspektrum

### Volle Auftragsbücher

*Durch den Zusammenschluss der Hubschrauber-Aktivitäten der ehemaligen Unternehmen Aerospatiale und Dasa zu Eurocopter in den frühen Neunzigerjahren wurde eine Plattform geschaffen, die es erlaubte, uns als den weltweit größten Anbieter in unserer Branche zu positionieren. Sie dient dem Zweck, dem Unternehmen sowohl im zivilen als auch im militärischen Sektor neue Marktanteile zu sichern. Im Verteidigungsmarkt, dessen Programme mitunter lange Finanzierungszeiten erfordern, zahlt sich unsere frühzeitig ergriffene Initiative heute aus: Die europäischen Streitkräfte haben angekündigt, ihre Flotten mit fortschrittlichen Hubschraubern von Eurocopter zu modernisieren, zu erweitern oder gar vollständig zu ersetzen. Unsere breite Produktpalette deckt rund 85 Prozent des gesamten Marktbedarfs ab. Zusätzlich entsteht durch unser internationales Servicenetz eine langfristige Einnahmequelle. Auf Bestellungen von Kunden außerhalb von Eurocopters Heimatmärkten Frankreich und Deutschland entfallen fast zwei Drittel der im Geschäftsjahr 2000 erzielten Umsätze. Und dank der innovativen Technologie bietet Eurocopter seinen Anteil von knapp 50 Prozent am weltweiten Markt für Zivilhubschrauber, der jährlich ca. 500 Auslieferungen umfasst.*

### Der leise Wegbereiter

Im Geschäftsjahr 2000 konnte Eurocopter erneut eine hervorragende Auftragslage verzeichnen und damit das gute Vorjahresergebnis wiederholen. Der Auftragsseingang stieg auf 531 Hubschrauber, einschließlich der ersten Serie von 243 Maschinen des Typs NH90. 289 Hubschrauber wurden im Laufe des Jahres ausgeliefert, was einem Anstieg von 20 Prozent gegenüber 1999 entspricht.

Frühere Investitionen in Forschung und Entwicklung trugen ihre Früchte: Die Ecureuil-Familie wurde um die EC130 erweitert, die nach dem Einbau eines zusätzlichen Passagiersitzes nun bestens für den Wettbewerb positioniert ist. Der neue Hubschrauber hat einen um 23 Prozent größeren Kabinenraum als andere Ecureuil-Versionen. So bietet die EC130 Platz für sieben hochkomfortable Sitze, bei einer Konfiguration mit mittlerer Bestuhlungsdichte sogar acht.

Die nach den neuen Hubschrauber-Lärmschutzbestimmungen gebaute EC130 ist einer der leisesten Helikopter der Welt. So entspricht sie z.B. den US-amerikanischen Auflagen für Flugzeuge, die den Grand Canyon National Park überfliegen. Seit langem schon lautet Eurocopters Entwicklungsstrategie "der leise Wegbereiter". Der Hubschrauber ist mit einem automatischen Rotorgeschwindigkeits-Steuerungssystem ausgerüstet, das sich an die Flugbedingungen anpasst und so die Geräusentwicklung auf ein Minimum reduziert.

### Robuste Plattformen für Kampfeinsätze

Die beiden Spitzenprodukte in Eurocopters militärischer Produktpalette – der Tiger, ein Kampfhubschrauber der neuen Generation, sowie der Transport- und

Marine-Hubschrauber NH90 – feiern heute große Erfolge auf ihren Märkten, da sie für ihre beiden für Streitkräfte entscheidenden Einsatzarten perfekt geeignet sind. Die Programme Tiger und NH90 eingerechnet, sicherte sich Eurocopter in den Jahren 1999 und 2000 weltweit 38 Prozent aller Aufträge aus dem Verteidigungsbereich. Obwohl militärische Produkte knapp die Hälfte des von Eurocopter im Jahr 2000 erwirtschafteten Gesamtumsatzes ausmachten, entfielen auf die NH90 und die anderen Militärhubschrauber im vergangenen Jahr vier Fünftel des Auftragsseingangs. Fast zwei Drittel des Umsatzes entfielen auf Kunden außerhalb von Eurocopters heimischen Märkten Frankreich und Deutschland.

Am NH90-Projekt sind Eurocopter (mit einem Anteil von 66 Prozent), die italienische Agusta und das niederländische Unternehmen Fokker Services beteiligt. Die NH90 wird in zwei Grundversionen gebaut – als taktischer Transporthubschrauber und als Fregatten-Hubschrauber der NATO – die von den vier Partnerstaaten in Heer, Luftwaffe und Marine eingesetzt werden. Die Auslieferung der Version als taktischer Transporthubschrauber soll im Jahr 2004 beginnen.

Die Konstruktion der NH90 folgte strengsten, von den französischen, deutschen, italienischen und niederländischen Streitkräften festgelegten Anforderungen. Die Transport- und Marineversionen beruhen auf einer gemeinsamen Grundplattform, die modular zu verschiedenen Ausführungen ergänzt wird. Spezifische Ausrüstungspakete erlauben größtmögliche Flexibilität im Einsatz. Die überlegene Manövrierfähigkeit der NH90 wird durch ein „Fly-by-wire“-Flugsteuerungssystem zusätz-

**PRODUKTIONSVERTRAG FÜR DEN NH90** Die Regierungen von Frankreich, Italien, Deutschland und den Niederlanden gaben am 8. Juni 2000 anlässlich der ILA 2000 in Berlin grünes Licht für den Produktionsbeginn des NH90-Hubschrauberprogramms. Die von den vier Regierungen beabsichtigten Käufe des mit neuester Technologie ausgestatteten, zweimotorigen Hubschraubers der 10-Tonnen-Klasse belaufen sich auf insgesamt 595 Maschinen.

**VEREINFACHTE STRUKTUR** Im September änderte Eurocopter seine Rechtsform von einer Aktiengesellschaft in eine vereinfachte Aktiengesellschaft französischen Rechts mit einem Präsidenten. Diese durch den Zusammenschluss zur EADS ermöglichte Umwandlung verschlankt und vereinfacht die Gesellschaft und verwirklicht damit eine wichtige Etappe des Integrationsprozesses.

**EC130 B4 ZUGELASSEN** Der Hubschrauber EC130 B4 erhielt im Dezember 2000 die Zulassung der europäischen Luftfahrtbehörde JAA und der US-amerikanischen FAA. Die Auslieferung dieses äußerst umweltfreundlichen Hubschraubers an seine ersten Kunden begann im ersten Quartal 2001.



Von links nach rechts: NH90 und EC130.

lich optimiert. Damit ist sie der erste Hubschrauber der Welt, der über diese fortschrittliche Technologie verfügt.

**Tiger voll im Plan**

Die Produktfamilie des zweiseitigen Kampfhubschraubers Tiger umfasst zwei Versionen: einen Panzerabwehrhubschrauber und eine Ausführung als Unterstützungs- und Schutzhubschrauber. Beide durchlaufen gegenwärtig Zulassungstests bei den französischen und deutschen Streitkräften. Nach Bestellungen von jeweils 80 Tiger-Kampfhubschraubern bestätigten Frankreich und Deutschland einen Gesamtbedarf von 215 bzw. 212 Maschinen. Ende 2000 war die Entwicklungsarbeit für den Tiger zu 90 Prozent abgeschlossen und der Hub-

schrauber von Flugbesatzungen der französischen Regierung getestet worden: Seine bemerkenswerten Flugeigenschaften und exzellenten Waffensysteme beeindruckten die Testpiloten. Neben seiner extremen Wendigkeit und einfachen Bedienung erfreut sich der Tiger geringer elektromagnetischer Abstrahlung und niedriger Infrarot-Werte.

Das Erreichen dieser Meilensteine beweist, dass das Tiger-Programm genau nach Plan läuft. Der erste Tiger der Vorserie wurde inzwischen vollständig auf Fertigungsanlagen gebaut und montiert. Er ist inzwischen vom Band gelaufen und hat im Dezember 2000 – zum vertraglich vorgesehenen Zeitpunkt – seinen Erstflug absolviert.

Frankreich und Deutschland sollen die ersten Tiger im Jahr 2003 erhalten.

# Kampfflugzeuge der nächsten Generation

## Eurofighter im Zeitplan

*Die Militärflugzeug-Spezialisten der Division Aeronautics sorgen dafür, dass Luftwaffen stets mit Kampfflugzeugen auf dem neuesten Stand der Technik ausgestattet sind.*

*Fachkräfte von EADS-Standorten in Deutschland und Spanien übernehmen im Vier-Nationen-Konsortium eine zentrale Rolle und stellen sicher, dass der Zeitplan für Entwicklung, Flugerprobung und Produktionsbeginn eingehalten wird. Internationale Kunden und Modernisierungsprogramme machen einen weiteren wesentlichen Teil ihrer Tätigkeit aus.*

## Das Mehrzweck-Kampfflugzeug

Die deutschen, italienischen, spanischen und britischen Luftstreitkräfte haben zusammen bereits 620 Eurofighter bestellt. Damit ist das Programm schon heute höchst erfolgreich – und es stößt auch außerhalb der am Eurofighter-Programm beteiligten Staaten auf großes Interesse. Die EADS wird gemeinsam mit der italienischen Finmeccanica die European Military Aircraft Company (EMAC) gründen, was den ursprünglichen EADS-Anteil am Eurofighter-Programm von 49 auf 62,5 Prozent steigen lassen wird. Die deutsche Luftwaffe erwartet die Lieferung der ersten serienmäßig hergestellten Flugzeuge im zweiten Halbjahr 2001. Das Produktionsvolumen wird dann Schritt für Schritt erhöht werden.

Der Eurofighter ist ein Hochleistungs-Mehrzweck-Kampfflugzeug, das für die Überlegenheit in komplexen Luftgefechtszenarien entwickelt wurde. Es ist für den Luftkampf über große Entfernungen außer Sichtweite einsetzbar und besitzt gleichzeitig die für den Luftnahkampf erforderliche Wendigkeit.

Aufgrund seiner Multifunktionalität, seiner großen Wendigkeit und hohen Leistungsfähigkeit ist dieses Kampfflugzeug auch für Luftwaffen nicht am Konsortium beteiligter Länder äußerst attraktiv. Die EADS bietet den Eurofighter potenziellen Kunden in ganz Europa und in Asien an.

Weitere Militärflugzeugprogramme sind der Mako, ein mit Eurofighter-Technik ausgestattetes leichtes Kampfflugzeug und Hochleistungs-Trainerflugzeug sowie der C-101 Aviojet, ein Trainerflugzeug und Flugzeug für die Luftnahunterstützung.

## Modernisierungsprogramme

Die jüngsten NATO-Friedensmissionen lieferten wertvolle Leistungsdaten zu älteren Kampfflugzeugen, die bei zahlreichen Luftstreitkräften noch im Einsatz sind. Mit Hilfe dieser Daten rüsten die Militärflugzeug-Spezialisten der EADS heute die Tornado-Jagdbomber der deutschen Luftwaffe mit modernen Waffenintegrationssystemen nach.

Im Rahmen dieser umfassenden Kampfwertsteigerung werden Avionik-Software, Navigationsgenauigkeit, Cockpitanzeigen und Selbstschutz der Flugzeuge verbessert (worunter auch der Einbau von Hochgeschwindigkeits-Antistrahlungslenkflugkörpern fällt). Darüber hinaus erhielt die EADS den Auftrag, ein Mid-Life Wartungsprogramm für 24 Tornados der britischen Royal Air Force durchzuführen.

Ebenso wurde die EADS von der spanischen Luftwaffe mit einer Kampfwertsteigerung ihrer F-18- und F-5-Flotten beauftragt. Und auf der Grundlage unserer Erfahrung mit der Anpassung von MiG-29-Maschinen der deutschen Luftwaffe an westliche Standards und ihrer besseren Logistik-Unterstützung untersuchen wir zur Zeit Möglichkeiten zur Anpassung in Russland hergestellter MiG-29 an NATO-Standards und zur Verlängerung ihrer Lebensdauer. Die EADS hält 50 Prozent am deutsch-russischen Joint Venture MAPS, das eigens zu diesem Zweck gegründet wurde.

Unabhängig davon wurde ein Modernisierungsprogramm von 17 AWACS-Frühwarnflugzeugen der NATO durchgeführt. Die Flugzeuge verfügen jetzt über:

- eine elektronische Unterstützung der passiven Erkennung
- elektronische Überwachungsvorrichtungen zur Erkennung und Identifizierung luft- und bodengestützter Sender
- das gemeinsame taktische Informations- und Führungssystem JTIDS, das bei Informationsverteilung, Ortung und Identifizierung für eine sichere, störungsfreie Kommunikation sorgt
- mehr digitalen Speicherplatz, um die Anwendung von JTIDS, EMS und zukünftiger Weiterentwicklungen zu ermöglichen
- das Global Positioning System (GPS) für präzisere Navigation.

**EUROFIGHTER** Der Eurofighter, das von vier Nationen entwickelte Kampfflugzeug der nächsten Generation – außerhalb Europas auch unter dem Namen Typhoon bekannt – ist heute und zukünftig das wichtigste militärische Flugzeugprogramm der EADS. Im Jahr 2000 standen die letzte Entwicklungsstufe, die Flugerprobung und der Start der Serienproduktion auf dem Programm. Darüber hinaus verstärkte die EADS im Jahr 2000 ihre Schlüsselrolle im Eurofighter-Programm durch die Gründung eines Joint Ventures mit Finmeccanica, das für 62,5 Prozent der Arbeiten verantwortlich ist.

**MODERNISIERUNG GRIECHISCHER KAMPFFLUGZEUGE** Nach einem gemeinsamen Produktprüfungsprogramm zur Modernisierung der F-4 Phantom II der griechischen Luftwaffe arbeitet die EADS mit ihrem lokalen Partner Hellenic Aerospace Industry (HAI) zusammen. Die HAI soll befähigt werden, mit der Digitalisierung zuvor analoger Prozesse das zweistrahlige Allwetter-Kampfflugzeug zu modernisieren. Die Tests werden im Mai 2001 abgeschlossen sein.

**X-31 / VECTOR** Im Januar 2000 starteten die US-amerikanische und die deutsche Regierung offiziell ihr gemeinsames Forschungsprogramm Vector. Das Programm basiert auf der bekannten Schubvektorsteuerung des Experimentalflugzeugs X-31, das zu extremen Flugmanövern in der Lage ist. Diese in den Neunzigerjahren erfolgreich entwickelte und getestete Technik verleiht Kampfflugzeugen eine überlegene Manövrierbarkeit. Die EADS beteiligt sich an der Anwendung und Auswertung des integrierten Flugsteuerungssystems und einer wichtigen unterstützenden Technologie, dem Advanced Air Data System.



Von links nach rechts: Mako, Eurofighter-Pilot, Tornado, Eurofighter.

## Systeme der Zukunft

Was die Bordwaffensysteme der Zukunft betrifft, führen wir Studien für ein unbemanntes Luftkampfflugzeug (uncrewed combat air vehicle, UCAV) und einen Demonstrator für Einsatzsteuerungssysteme durch. Zudem arbeiten wir aktiv an zukunftsorientierten Technologien wie Sensorfusion, modulare Avionik, automatische Zielerkennung und Signaturverringern.

## Weltweite Perspektive

38



Von oben nach unten: ATR 42-500 – TB20GT.

### Kompetenz in Flugzeugbau, Wartung und Umrüstung

*Im Rahmen der Partnerschaft mit der italienischen Alenia Aerospazio baut die EADS die ATR-Familie, ein Programm von Turboprop-Regionalflugzeugen für 50 bis 74 Passagiere, zu der auch Frachterversionen zählen. Die Socata stellt eine Reihe von leichten Flugzeugen für private Abnehmer sowie Flugzeugkomponenten her. Ferner zählen wir zu den wichtigsten Anbietern von Flugzeugumrüstungs- und Wartungsdiensten für Fluggesellschaften und Luftstreitkräfte. Diese Leistungen werden von der französischen Sogerma und der deutschen EFW (Elbe-Flugzeugwerke) erbracht.*

## WARTUNGSPARTNER IN DEN USA

Im Oktober gründete die EADS Sogerma mit Northrop Grumman ein Joint Venture zur Wartung, Reparatur und Überholung (MRO) ziviler Großraumflugzeuge, wodurch wir unsere Präsenz auf dem wachsenden US-Wartungsmarkt ausweiten und stärken konnten.

## DHL FLIEGT AUF ATR

Der internationale Paketdienst DHL zählte zu unseren ersten Kunden für das jüngste Mitglied der ATR-Familie, ein Regionalflugzeug in Frachtausführung auf Basis der ATR-Passagierversion. Auch Farnair, ein wachsender Verbund europäischer Luftfrachtgesellschaften, der vor allem in den Bereichen Express-/Ad-hoc-Charterflüge und Hilfseinsätze tätig ist, kaufte das ATR-„Arbeitstier“.

## PANELS WURDEN JUST-IN-TIME GELIEFERT

Die Elbe-Flugzeugwerke lieferten aus ihrem Wartungs- und Umrüstungswerk in Dresden 100.000 m<sup>2</sup> Sandwich-Panels „just-in-time“ an die Airbus-Montagelinien – genug, um das Rockefeller Center in Manhattan damit vollständig zu verkleiden. Die Panels finden in verschiedenen Airbus-Modellen Verwendung.

## Mehr Flexibilität mit ATR

Im Jahr 2000 wurden 22 Regionalflugzeuge der ATR-Familie an 14 Airlines mit Routen in Europa, Afrika, dem asiatisch-pazifischen Raum und Lateinamerika geliefert. Die Zahl der seit Beginn des Programms an Fluggesellschaften ausgelieferten Flugzeuge stieg damit auf über 613; hiervon waren 359 ATR 42 und 254 ATR 72. Damit sind die ATR-Maschinen weltweit führend auf dem Markt für 50- bis 70-sitzige Regionalflugzeuge. Insgesamt verlassen sich rund 100 Fluggesellschaften und sonstige Betreiber in 65 Ländern auf diese Flugzeugfamilie.

Sowohl in Europa als auch in den USA wächst der Markt für Regionalflüge pro Jahr um zehn Prozent. Die Nachfrage nach Turboprop-Flugzeugen hat sich auf diesem Markt bei jährlich 50 bis 70 Maschinen eingependelt – rund die Hälfte davon sind ATRs. Im Vergleich zu Düsenflugzeugen sind Turboprops hinsichtlich Klima- und Pistenbedingungen (bei kurzen und unebenen Start- und Landebahnen) flexibler. Außerdem sind Betriebskosten und Schadstoffausstoß geringer, und die Regionalflugzeuge der jüngsten Generation bieten einen erhöhten Passagierkomfort.

## Leichte Flugzeuge

Socata stellt eine Reihe leichter Flugzeuge mit Kolben- oder Turbopropmotoren für den Markt für Privatflugzeuge her. Im Jahr 2000 brachte das Unternehmen die neue TB-GT-Serie der einmotorigen Kolbenmotorflugzeuge auf den Markt. Darüber hinaus hat die Socata ihre Aktivitäten in den USA (die 70 Prozent des weltweiten privaten Luftfahrtmarktes entsprechen) ausgebaut, indem sie Verträge mit zwei neuen Vertriebspartnern im amerikanischen Nordosten schloss.

Als Hauptauftragnehmer für komplette Baugruppen liefert die Socata auch Flugzeugkomponenten für andere EADS-Programme wie Airbus und Eurocopter, deren Erfolg im Jahr 2000 auch die Socata weiter wachsen ließ. Zur Fachkompetenz der Socata zählen auch Verbundstoffe und Verbundmetall-Technologien – was dem Unternehmen ermöglicht, sowohl den Entwurf als auch die Herstellung zu übernehmen.

## Wartung und Umrüstung

Um der Nachfrage gerecht zu werden, hat die Sogerma ihr Werk in Bordeaux/Frankreich beträchtlich vergrößert. Das breite Dienstleistungsangebot des Unternehmens erstreckt sich von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (MRO) über die Umgestaltung von Fluggastkabinen bis zur Wartung von Trieb- und Fahrwerken.

In den USA hat die Sogerma ihre Kapazitäten durch ein neues Joint Venture erweitert, das MRO-Dienste für Flugzeugkomponenten anbietet, und zwar nicht nur für die schnell wachsenden Airbus-Flotten in Nordamerika, sondern auch für andere Flugzeugtypen. Die Krönung des Geschäftsjahres 2000, das auf dem amerikanischen MRO-Markt für Regionalflugzeuge Rekordumsätze brachte, war der Vertrag mit Continental Express über die Wartung ihrer gesamten Flotte von Pratt & Whitney-Motoren der Serie 100.

Den Elbe-Flugzeugwerken (EFW) in Dresden fällt innerhalb der EADS die Kernkompetenz für den Umbau von Airbus-Passagiermaschinen zu Frachtflugzeugen zu. Ferner ist das Unternehmen für die Herstellung der faserverstärkten Einrichtungskomponenten der gesamten Airbus-Familie zuständig. Vergangenes Jahr beschloss der amerikanische Paketdienst Federal

Express, sein Airbus-Umbauprogramm bei den Elbe-Flugzeugwerken fortzuführen. Dieser Entscheidung ging der Umbau von 41 seit 1994 an FedEx gelieferten A310-200 durch die EFW voraus.



## SPACE

in Mio. Euro (proforma)	2000	1999	Veränderung (in %)
Umsatz	2.535	2.518	+ 1
EBIT***	67**	97	- 31
Auftragseingang	3.024	2.200	+ 36
Auftragsbestand	4.826	4.400	+ 10
Beschäftigte*	9.400	9.545	—

\* Anzahl der Mitarbeiter

\*\* davon 65 Mio. für Umstrukturierung und außerordentliche Aufwendungen

\*\*\* vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten

Das EBIT der Space Division wurde vor allem durch die Kosten der internen Umstrukturierung beeinträchtigt. Der anhaltende Erfolg des Ariane-Programms und der um 36 Prozent gestiegene Auftragseingang beweisen die Konkurrenzfähigkeit unserer Produkte.

# Space

41

## Alles für die Raumfahrt

Durch die Gründung von Astrium, das in der ersten Jahreshälfte 2000 aus der Fusion der Matra Marconi Space mit dem Geschäftsbereich Raumfahrt der DaimlerChrysler Aerospace entstand, wurde die EADS zum Marktführer im europäischen Raumfahrtsektor. Die EADS ist zu 75 Prozent an Astrium beteiligt, die restlichen 25 Prozent besitzt BAE Systems. Die EADS Space Division umfasst darüber hinaus die Unternehmen EADS Launch Vehicles, CASA Espacio und Space Services (jeweils hundertprozentige EADS-Töchter) sowie Sodern und Cilas, an denen die EADS bedeutende Anteile hält.

Das Spektrum der Space Division umfasst eine breite Produktpalette mit Trägerraketen, ballistischen Raketen, orbitaler Infrastruktur sowie Satelliten-Plattformen, Nutzlastsatelliten und Dienstleistungen – die alle genau auf die Bedürfnisse unserer Kunden in den Bereichen Erdbeobachtung, Wissenschaft und Telekommunikation zugeschnitten sind.

## Aufschwung am Markt genutzt

Unsere Wettbewerbsfähigkeit auf dem Markt für Telekommunikationssatelliten bewiesen die sechs Satellitenbestellun-

gen, die von den wichtigsten Betreibern der Branche – Intelsat, Eutelsat und Inmarsat – bei uns eingingen. Diese wollen ihre aktiven Kapazitäten für Fernseh-, Radio- und Mobilfunkübertragungen ausbauen.

Zwölf Ariane-Starts in einem Jahr bestätigten die führende Rolle der europäischen Trägerrakete auf dem zivilen Markt und die überragende Zuverlässigkeit der fortschrittlichen Ariane-Technik. Im Jahr 2000 brachte die Ariane 4 zum 59. Mal in Folge erfolgreich einen Satelliten in seine Umlaufbahn, und auch die Zuverlässigkeit unserer neuen Ariane 5 wurde bestätigt. Bei der Arianespace sind 16 Satellitenbestellungen eingegangen – die Hälfte aller zivilen Aufträge weltweit im vergangenen Jahr. Außerdem wurde Ende letzten Jahres ein Vertrag über die Entwicklung der M51 geschlossen, der neuen Generation ballistischer Raketen. Auch die Nachrüstung und Wartung betriebsbereiter Raketen zählte zu unseren Umsatzquellen.

Neuaufträge im Wert von über drei Mrd. Euro – das sind 36 Prozent mehr als 1999 – und ein Umsatz von 2,5 Mrd. Euro erlaubten der Division Space, das Jahr mit einem Auftragsbestand von 4,8 Mrd. Euro abzuschließen.

## Neue strategische Initiative

In der zweiten Jahreshälfte wurde die Umstrukturierung der Bereiche Trägerraketen und orbitale Infrastruktur umgesetzt. Dabei wurden die entsprechenden Aktivitäten der EADS Launch Vehicles und Astriums zu einer neuen Einheit verschmolzen. Dadurch können wir unsere Kunden besser zufrieden stellen, indem wir Strukturen verschlanken, interne Synergien schaffen und unsere Effizienz steigern.

**François Auque**  
Executive Vice President,  
Leiter der Division Space



## Schlüsselfertig in die Umlaufbahn

42



Von links nach rechts: Inmarsat 3 und Spot 5.

### Neue Stärke durch Markterholung

*Der Weltraum: Eine vakuumähnliche Umgebung, in der sich eine wachsende Zahl von Raumfahrt-Infrastrukturen befinden, deren Eigentümer bzw. Betreiber individuelle Ziele und Erwartungen haben. Manche Kunden wünschen eine vollständige Kontrolle über die von ihnen betriebenen Raumfahrt-Systeme, andere dagegen schätzen die Möglichkeit, bestimmte Dienstleistungen vom Hersteller zu beziehen, um sich ganz auf ihr Kerngeschäft konzentrieren zu können. Die EADS-Division Space ist in der Lage, sich mit maßgeschneiderten Produkten und Dienstleistungen – von Nutzlasten über Plattformen bis hin zu Trägerraketen und der Verwaltung orbitaler Infrastrukturen – auf die technologischen, betrieblichen und finanziellen Bedürfnisse ihrer Kunden einzustellen.*

**UMSATZQUELLEN** Im Sommer 2000 wurde eine bemerkenswerte Leistung vollbracht. Innerhalb eines Monats wurden nicht weniger als drei Telekommunikationssatelliten erfolgreich in ihre Umlaufbahn gebracht: Nilesat 102 (17. August), der Ägypten und den ganzen Mittleren Osten mit Rundfunk- und Kommunikationsdiensten versorgt, Eutelsat W1 (6. September) für die innereuropäische und interkontinentale Telekommunikation sowie ASTRA 2B (14. September), der Multimedia-Rundfunkdienste liefert.

**EUROPÄISCHE WELTRAUMSTRATEGIE** Im November 2000 verabschiedeten der Europarat und die Europäische Raumfahrtbehörde (ESA) einen gemeinsamen Beschluss zur Bildung einer konsolidierten europäischen Raumfahrtstrategie. Diese erstreckt sich auf so bedeutende Maßnahmen wie das Galileo-Programm, das weltweite Ortungs- und Navigationsleistungen für den zivilen Bedarf erbringen wird, oder das GMES-Projekt (Global Monitoring for Environment and Security), das den Nutzen von Erdbeobachtung und

Informationstechnologie auch den Bereichen Umwelt- und Sicherheitsmanagement zugute kommen lassen wird. Astrium ist ein wichtiger Partner im Rahmen dieser Initiativen, die neuen Raumfahrtprogrammen und -dienstleistungen den Weg ebnen werden.

## Hauptrolle in der europäischen Erdbeobachtung

Astrium ist bislang an nahezu allen europäischen Fernerkundungssatelliten beteiligt gewesen. Im Bereich Wetter-satelliten liefert das Unternehmen die Nutzlast für die zweite Generation des geostationären (GEO) Satelliten Meteosat und ist Hauptauftragnehmer für das neue erdnahe (LEO) Satellitensystem Metop. Die optischen Satelliten der Serie Spot, die Astrium für die französische Raumfahrtbehörde baut, liefern 60 Prozent aller gewerblich genutzten Bilder. Spot 5 soll im Jahr 2001 ins Weltall geschickt werden. Auch für den LEO-Satelliten der nächsten Generation, Pleiades, ist Astrium Hauptauftragnehmer.

Envisat, Europas größten Satelliten, baut Astrium als Hauptauftragnehmer der Europäischen Raumfahrtbehörde (ESA). Envisat soll Umweltdaten über Erdatmosphäre, Meere, polare Eisschichten und Landmassen sammeln. Astrium liefert auch den Bordradar des Umweltsatelliten und einen Großteil seines Hightech-Instrumentariums. Mittels Radarsatelliten und optischer Erdbeobachtungs-Satelliten will Astrium Kunden in den Bereichen Landwirtschaft, Kartographie, Sicherheitswesen, Erderforschung und Risikomanagement künftig eine neue Qualität von Geoinformationsdiensten anbieten.

## Ein Blick von der Erdumlaufbahn - und aus dem All

Das französisch-italienisch-spanische Gemeinschaftsprogramm Helios, das erste europäische System militärischer Aufklärungssatelliten, bei dem Astrium Hauptauftragnehmer sowohl für die Satelliten als auch für das Bodensegment ist, stellt die technologische Unabhängigkeit Europas bei der weltraumgestütz-

ten Überwachung sicher. Außerhalb der Erdumlaufbahn verwendet die ESA zur direkten Sonnenbeobachtung Astriums Solarobservatorium Soho. Die Soho-Mission wird jetzt durch vier ebenfalls von Astrium hergestellte und von Starssem ins Weltall gebrachte Satelliten des Typs Cluster II ergänzt, deren Aufgabe die Erforschung der Wechselwirkung zwischen der Sonne und dem Magnetfeld der Erde ist. Schließlich ist Astrium Hauptauftragnehmer eines weiteren Projektes: Viel tiefer in der Weite des Weltraums wird die interplanetäre ESA-Sonde Rosetta nach achtjährigem Flug den Kometen Wirtanen erreichen und auf der Oberfläche ihres Studienobjekts eine Landstufe absetzen.

## Konkurrenzfähige Telekommunikations- und Navigationsatelliten

Als Hauptauftragnehmer für über 50 zivile und militärische GEO-Kommunikationssatelliten liefert Astrium schlüsselfertige Komplettsysteme, von Raumsonden und Nutzlasten bis zu Netzwerk-Kontrollstationen, Bodenstationen und Kommunikationsdiensten und ist ein weltbekannter Hersteller wichtiger Subsysteme und Ausrüstungen wie Antennen, Solargeneratoren, Antriebseinheiten sowie von Systemen zur Flughöhen- und Flugbahnkontrolle. Moderne Nutzlasten mit Digitalprozessoren und Mehrstrahlantennen sichern die für Multimedia-Anwendungen notwendige Flexibilität im Betrieb.

Die äußerst erfolgreiche Plattform-Serie Eurostar, eine modulare Familie von Hochleistungs-Telekommunikationssatelliten, ist ideal positioniert, um alle denkbaren Kundenbedürfnisse – feste Dienste, Fernseh- und Radioübertragung, Mobilfunk, Breitband- und Multi-

media-Anwendungen – zu erfüllen. Im Jahr 2000 wurden bei Astrium von drei der größten Kunden auf dem Weltmarkt sechs zivile Telekommunikationssatelliten in Auftrag gegeben, was die Wettbewerbsfähigkeit der EADS-Plattformen eindrucksvoll bestätigte. Der neue Eurostar 3000 ist derzeit das leistungsfähigste Produkt auf dem Markt. Und die Serie wird ständig weiterentwickelt, um heutigen und zukünftigen Marktanforderungen dank der kontinuierlichen Einführung neuer, erprobter Techniken gerecht zu werden.

Diese Spitzenposition in der Telekommunikationstechnologie ist auch wichtig, um Streitkräften die benötigten sicheren Kommunikationssysteme und -dienste anbieten zu können. Als größter europäischer Lieferant militärischer Kommunikationssatelliten entwickelt Astrium die nächste Generation sicherer Telekommunikationssysteme. Über einen innovativen Ansatz, die privat finanzierte Bereitstellung von Satellitendiensten, wird die Astrium-Organisation Paradigm Kunden nicht nur mit Raum- und Bodensegmenten beliefern, sondern diese Systeme auch während ihrer gesamten Lebensdauer betreiben.

Im Bereich Navigation lieferte Astrium die fortschrittliche mobile Nutzlast für die Inmarsat-3-Satelliten, in denen Europas erstes Bord-Navigationssystem zum Einsatz kommt. Astrium spielte für Entwurf und Entwicklung des von der EU-Kommission und der Europäischen Raumfahrtbehörde in Auftrag gegebenen globalen Satellitennavigationssystems Galileo eine entscheidende Rolle: So wird das Unternehmen nicht nur an der Herstellung des Satelliten und seiner Nutzlasten, sondern auch an Bereitstellung und Betrieb des Navigationsdienstes beteiligt sein.

## Leistung vom Start bis in die Umlaufbahn

*Eine Nutzlast auf die richtige Umlaufbahn zu bringen und dafür zu sorgen, dass sie dort bleibt, ist bei allen Weltraum-Missionen eine entscheidende Aufgabe. Da sich die Nutzlast von einer Anwendung zur anderen unterscheidet, muss auch die Abschusskapazität flexibel sein. Die Division Space bietet eine Reihe von Lösungen für die Beförderung von Satelliten in die Umlaufbahn an, von der branchenführenden Schwerlast-Trägerrakete Ariane 5 bis hin zu kleineren Raketensystemen für Marktnischen. Aufbauend auf unserer Kompetenz im Bereich der zivilen Trägerraketen haben wir für die Streitkräfte unserer Stammmärkte außerdem eine fortschrittliche Technologie auf dem Gebiet der strategischen Ballistik entwickelt.*

### Vollständige, flexible Trägerlösungen

Als einer der Hauptaktionäre von Arianespace arbeitete die EADS an der Weiterentwicklung der Trägerrakete Ariane 5 zu einer Familie von Trägerlösungen, die den Herausforderungen der Raumfahrt des 21. Jahrhunderts gerecht werden. Die EADS Launch Vehicles ist das Unternehmen, das hinter der Entwicklung von Ariane 4 und Ariane 5 steht. Ebenso fungieren wir als Hauptauftragnehmer für die wichtigsten Stufen. Astrium ist für komplette Stufen, Trägerraketen, Infrastrukturen sowie für Elektronik und Avionik zuständig und hat bis heute bei jedem Ariane-Start eine wichtige Rolle gespielt.

Zur Ergänzung unserer Familie von Ariane-Trägerraketen haben wir zusammen mit der russischen Chrunitschew das Unternehmen Eurockot gegründet, um Trägerdienste für Satelliten mit niedriger Umlaufbahn (LEOs) anzubieten. Hiermit soll den Marktanforderungen hinsichtlich Hochgeschwindigkeits-Mobilkommunikation und E-Commerce-Transaktionen entsprochen werden. Im Rahmen eines weiteren Joint Ventures mit russischen Partnern wurden von der Starsem (an der die EADS zu 35 Prozent und Arianespace zu 15 Prozent beteiligt ist) im Jahr 2000 vier Raketen abgeschossen: zwei zur Erprobung einer erweiterten Version der bemannten Raumsonde Sojus und zwei für die ESA-Erdbeobachtungssatelliten Cluster. Ariane, Sojus und Rockot werden in die Trägerraketen-Palette von Arianespace aufgenommen.

Als zukunftsorientiertes Unternehmen beteiligt sich die Division Space an Studien zur nächsten Generation von Trägerraketen – sowohl wiederverwendbaren als auch solchen für den einmaligen Einsatz – mit dem Ziel, die Kosten einer Präsenz im Weltraum zu senken.

### ISS: Die Wissenschaft von morgen im Weltraum

Sie ist einer der nächsten großen Schritte des Menschen, nachdem er 1969 den Mond betreten hat. Hinter der internationalen Raumstation ISS steht die Absicht, das Leben der Erdbewohner in vielerlei Hinsicht zu verbessern. Astrium zeichnet für den wichtigsten europäischen Beitrag zur ISS verantwortlich, das Raumlabor Columbus. Dieses bietet ein gravitationsfreies Forschungsumfeld sowie verschiedene andere, von Weltraumforschern benötigte Funktionen.

Dank unserer Infrastruktur können Ingenieure und Wissenschaftler im Weltraum in den Bereichen Robotik, Umweltkontrolle und Lebenserhaltungssysteme technische Pionierarbeit leisten. Die von Astrium geführte Industrialisierungsinitiative umfasst sämtliche Betriebs- und Nutzungsdienste, die für die 12- bis 15-jährige Betriebsdauer der Station notwendig sind, einschließlich einer kompletten Palette von Dienstleistungen für institutionelle und Industriekunden.

Beim Automated Transfer Vehicle (ATV) handelt es sich um ein unbemanntes Transportsystem, das mit der Ariane 5 gestartet wird und die ISS zurück auf die gewünschte Umlaufbahn bringt. Zudem transportiert es Treibstoff und Vorräte, und es verfügt über eine Einrichtung für das Recycling von Abfällen. Wie vor einigen Jahren von der ESA gewünscht, ist die EADS Launch Vehicles Hauptauftragnehmer für das ATV und übernimmt die Gesamtleitung des Programms, während Astrium für Rendezvous, Avionik, Antriebssysteme und Serienfertigung zuständig ist. Künftig wird es für Startplattformen und Raumfahrt-Infrastrukturen bei der EADS nur noch eine Einheit geben, wodurch eine Rationalisierung des ATV-Programms ermöglicht wird.

## DIE HOHE ZUVERLÄSSIGKEIT DER ARIANE

Mit zwölf Erfolgen in zwölf Missionen hat Ariespace im Jahr 2000 ihre Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit deutlich unter Beweis gestellt. Am 29. Oktober wurde der Kommunikationssatellit EuropeStar von der Ariane 4 in die Umlaufbahn gebracht. Dieser mit der üblichen Präzision durchgeführte Start war gleichzeitig der hundertste Start in der Geschichte der Ariane 4 – ein Rekord.

## ARIANE 5: EINE REKORDNUTZLAST

In der Nacht vom 15. zum 16. November hat die Ariane 5 den Telekommunikations-satelliten PAS-1R und drei zusätzliche Satelliten in ihre Umlaufbahnen befördert. Die Nutzlast von über sechs Tonnen stellte einen Rekord dar, den wohl nur die Ariane 5 erreichen konnte.

## HAUPTAUFTRAGNEHMER FÜR DAS ATV

Die EADS Launch Vehicles ist der Hauptauftragnehmer für das unbemannte Automated Transfer Vehicle (ATV) für die internationale Raumstation ISS, die sich, wenngleich schon in Betrieb, noch immer im Bau befindet. Das ATV wird die ISS zurück auf die gewünschte Umlaufbahn bringen, Treibstoff und andere Vorräte transportieren und ihren Abfall entsorgen.



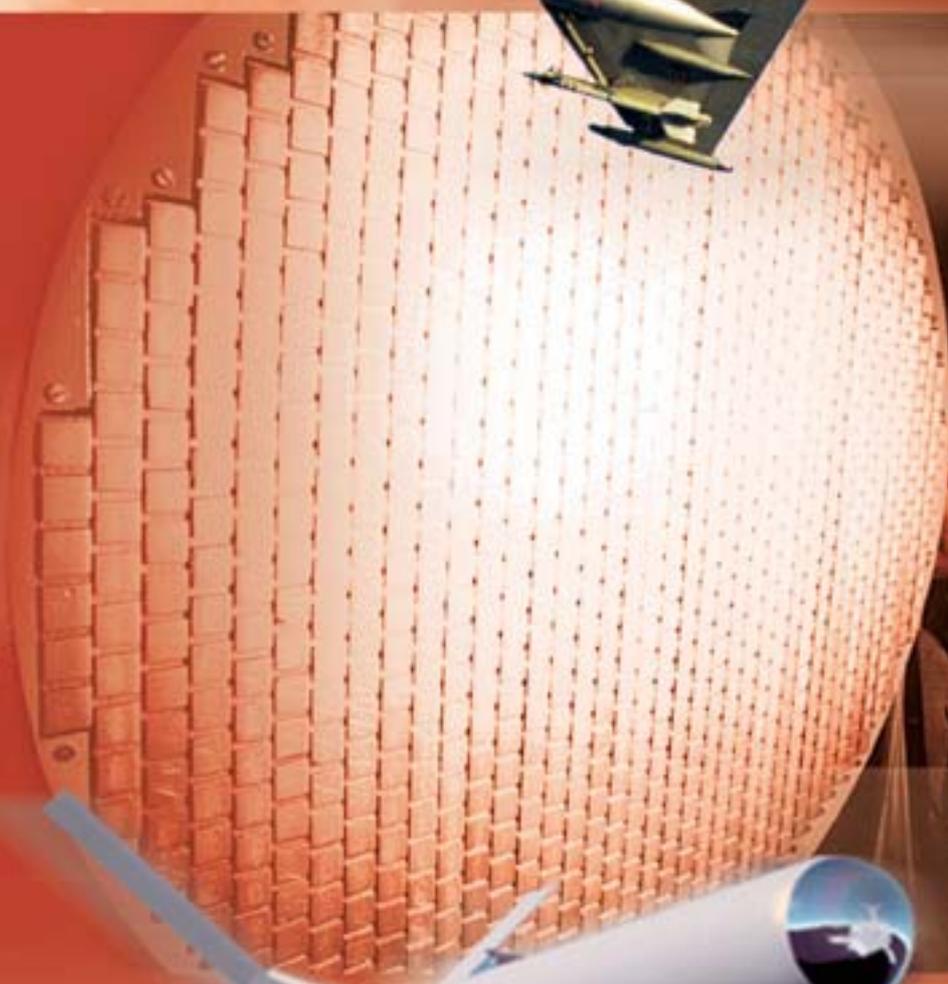
Ariane 5.

## Kompetenzzentrum für strategische ballistische Systeme

Die EADS Launch Vehicles hat seit Beginn der Sechzigerjahre die Entwicklung und Herstellung jeder französischen ballistischen Rakete übernommen, ob vom Boden oder vom Wasser aus gestartet.

EADS Launch Vehicles hat ihre bewährte Praxis, nationalen Kunden Wartungs- und Nachrüstungsleistungen für bereits in Betrieb befindliche

Raketen zu liefern, bis heute fortgeführt. Im Dezember 2000 unterzeichnete das französische Verteidigungsministerium einen Entwicklungsvertrag im Wert von 550 Mio. Euro für die M51, die neue Generation seegestützter Raketen, die im Jahr 2008 in Betrieb genommen werden soll.



Von oben nach unten: Eurofighter – Radar – Polyphem.

## DEFENCE AND CIVIL SYSTEMS

in Mio. Euro (proforma)	2000	1999	Veränderung (in %)
Umsatz	2.909	3.830	- 24
EBIT***	(110)**	86	—
Auftragseingang	3.857	4.300	- 10
Auftragsbestand	9.722	9.000	+ 8
Beschäftigte*	17.485	20.085	- 13

\* Anzahl der Mitarbeiter

\*\* davon 63 Mio. für Umstrukturierung

\*\*\* vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten

Der Umsatzrückgang der Division Defence and Civil Systems beruht zum einen auf einer Veränderung ihres Tätigkeitsbereiches, zum anderen spiegelt er die Kürzung der staatlichen Verteidigungsbudgets wider. Das negative EBIT dieser Division ist vornehmlich auf die Umsetzung eines Umstrukturierungsprogramms zurückzuführen, das gemeinsam mit dem bedeutenden Auftragsbestand die Basis für ein erneutes Wachstum der Division und ihre Rückkehr in die Gewinnzone bilden wird.

# Defence and Civil Systems

47

## Die Trends voraussehen

Mit 2,9 Mrd. Euro lag unser Umsatz im Jahr 2000 um 24 Prozent unter dem Vorjahreswert von 3,8 Mrd. Euro. Dieser Rückgang ist vor allem auf die Auflösung unserer Joint Ventures mit Nortel Networks im Bereich der kommerziellen Telekommunikation sowie auf rückläufige Verteidigungsbudgets zurückzuführen.

Obwohl die Ausgaben für Verteidigung auf unseren Stammmärkten zurückgingen, konnten wir unsere Position als größter europäischer Lieferant von taktischen Lenkflugkörpern und Lenkflugkörpersystemen (und zweitgrößter weltweit) sowie unseren dritten Rang unter den europäischen Anbietern von Verteidigungselektronik sichern.

Gemeinsam mit unserem Partner Nortel Networks und durch die neu gegründete EADS Defense and Security Networks (EDSN) haben wir bei multinationalen Telekommunikationsunternehmen, die militärische und zivile Märkte bedienen, ebenfalls eine wichtige Rolle gespielt.

## Grenzüberschreitende Integration

Die europäischen Verteidigungshaushalte wiesen stagnierende und rückläufige Beschaffungsbudgets auf, die auch

mittelfristig weiterhin unter Druck stehen dürften. Da die Division vor einer Übergangsperiode zwischen den Entwicklungs- und Produktionsphasen der wichtigsten Projekte des Auftragsbestands steht, erfolgte im zweiten Halbjahr 2000 eine umfassende strategische und finanzielle Beurteilung der Division. Um die Wettbewerbsfähigkeit der militärischen und zivilen Bereiche zu verbessern, wurde ein Umstrukturierungs- und Optimierungsprogramm eingeleitet. Der erste Schritt war eine neue Struktur, die sich durch die vollständige, grenzüberschreitende Integration der vier Kernkompetenzen auszeichnet:

- Lenkflugkörper: Dieser Bereich umfasst Panzerabwehr-, Boden-Luft-, Luft-Boden-, Luft-Luft- und Anti-Schiff-Lenkflugkörpersysteme. Seinen Kern wird künftig die vier Nationen umfassende MBDA bilden;
- Verteidigungselektronik: Überwachung und Aufklärung, C3I-Systeme, Radartechnologie, Avionik und Produkte zur elektronischen Kampfführung;
- Telekommunikation: Den Kern dieses Bereiches bildet EDSN mit sowohl für kommerzielle als auch für militärische Zwecke einsetzbaren Telekommunikationsprodukten und -dienstleistungen

gen zur Entwicklung, Installation und Integration sicherer digitaler Netze;

- Dienstleistungen: Dieser Bereich umfasst Tests und damit verbundene Services, das Outsourcing von Dienstleistungen für Militär und Regierungen, technische Services sowie Internet- und Betreiberdienste.



**Thomas Enders**  
Executive Vice President,  
Leiter der Division Defence  
and Civil Systems

Diese neue Organisation soll zu verstärkten Synergien führen, die Rentabilität verbessern und durch Partnerschaften, Akquisitionen und eine erweiterte Kompetenz zur Belieferung internationaler Märkte unser Wachstum beschleunigen.

Da unser zukünftiges Wachstum durch den großen Auftragsbestand gesichert wird, ist es das Ziel der Division, im Jahr 2002 wieder Gewinne zu erwirtschaften.

## Lenkflugkörpersysteme: Ein starker Global Player

48



Von links nach rechts: MICA-Herstellung, Storm Shadow und Trigat.

### Gründung der MBDA

*Unsere Standorte in Frankreich, Deutschland und Großbritannien verfügen über weitreichende Kompetenzen im Bereich Lenkflugkörpersysteme und -technologien. Während Aerospatiale Matra Missiles (AMM) vor allem in Frankreich tätig ist, ist Matra BAe Dynamics (MBD) ein französisch-britisches Joint Venture der EADS mit BAE Systems. Der EADS-Lenkflugkörperhersteller in Deutschland ist die LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH (LFK). Der Auftragseingang war auch im Jahr 2000 wieder hoch, und das Lenkflugkörpergeschäft war sowohl in den EADS-Stammmärkten als auch im Export äußerst erfolgreich (Italien, Frankreich und Großbritannien: Aster, Frankreich: ASMP-A, Griechenland und Südafrika: Exocet, Griechenland: Scalp und MICA). MBD wird derzeit mit Alenia Marconi Systems (AMS) integriert, um MBDA zu gründen. Die MBDA wird mit ihrer äußerst konkurrenzfähigen Produktpalette ein leistungsstarker Anbieter von wichtigen Subsystemen für Lenkflugkörper wie Gefechtsköpfen, Zielsuchköpfen, Antriebseinrichtungen, Annäherungszündern und Steuerungssystemen sein. Die EADS und BAE Systems werden zu jeweils 37,5 Prozent an der MBDA beteiligt sein, Finmeccanica zu 25 Prozent. Die Unterzeichnung der Vereinbarungen der Anteilseigner wird im Jahr 2001 erwartet. Die MBDA wird zum zweitgrößten Lenkflugkörperhersteller der Welt und den Kern unserer Lenkflugkörper-Aktivitäten bilden.*

### Luft-Luft-Lenkflugkörpersysteme

Testabschüsse der ASRAAM, einem Kurzstrecken-Luft-Luft-Lenkflugkörper mit Infrarot-Zielsuchvorrichtung, zeigten die Leistungsstärke dieses Lenkflugkörpers trotz intensiver Abwehrmaßnahmen mittels elektronischer Kampfführung. Die letzten Anpassungsphasen an britische Tornados und Harriers sowie an die australische F/A-18 Hornet sind derzeit im Gange, darunter auch die Bestückung der ersten F-18 mit ASRAAM-Lenkflugkörpern.

Die Entscheidung Großbritanniens zugunsten von Meteor – des zukünftigen, von Matra BAe Dynamics (MBD) entwickelten Luft-Luft-Lenkflugkörpers – war ein Meilenstein im Jahr 2000 und ein entscheidender Erfolg, stellt sie doch

## GROSSBRITANNIEN WÄHLT METEOR

In einer der wichtigsten Entscheidungen des Jahres 2000 hat sich Großbritannien für Meteor als zukünftigen Luft-Luft-Lenkflugkörper entschieden. Fünf weitere europäische Staaten (Frankreich, Italien, Deutschland, Schweden und Spanien) hatten bereits dieses System gewählt. Meteor wird in den nächsten 20 Jahren für die Kampfflugzeuge Eurofighter, Rafale und Gripen eingesetzt.

## ERFOLG FÜR DEN STORM SHADOW

Ende 2000 wurde der erste gelenkte Schuss des Luft-Boden-Lenkflugkörpers Storm Shadow/Scalp EG erfolgreich durchgeführt. Die von einer Mirage 2000N abgefeuerte Lenkwaffe absolvierte korrekt alle operativen Einsatzphasen: von ihrer sicheren Trennung über sauber durchlaufene Manöver über See und Land im mittleren Flugbereich bis zur selbständigen Zielerkennung und ihrem präzisen Auftreffen.

## PARTNERSCHAFTEN MIT US-HERSTELLERN

Nachdem sich Boeing dem Meteor-Programm angeschlossen und damit dessen Aussichten auf dem US-Markt verbessert hat, unterzeichnete die EADS einen vielversprechenden Vertrag mit Northrop Grumman im Bereich der Verteidigungselektronik.

unsere Fähigkeit unter Beweis, wettbewerbsfähige europäische Lenkflugkörper-Lösungen zu liefern. Durch Meteor, den auch Frankreich, Italien, Deutschland, Schweden und Spanien gewählt haben, werden Kampfflugzeuge mit einem europäischen Luft-Luft-Lenkflugkörper ausgestattet, womit wir Interoperabilität schaffen und die Märkte anderer Weltregionen unabhängig machen. Der Gesamtmarkt für den Meteor wird auf 15 Mrd. Euro über 20 Jahre geschätzt, wovon acht Mrd. Euro auf den europäischen Markt und den Export (USA ausgenommen) entfallen.

Die MICA-Integration in die Rafale FI ist nun abgeschlossen. Zudem ist es uns letztes Jahr im Rahmen bedeutender Flugzeugverkäufe gelungen, auch Flugzeuge anderer Streitkräfte mit dem Mehrzweck-Lenkflugkörper MICA auszustatten.

### Luft-Boden-Lenkflugkörpersysteme

Der erste komplette Testflug des Storm Shadow/Scalp EG, der Langstrecken-Luft-Boden-Abstandswaffe der MBD war Ende Dezember 2000 ein bedeutender Durchbruch. Dieser Lenkflugkörper, der Ende 2001 in Serie gehen wird, erfüllte alle Einsatzanforderungen, einschließlich der maximalen Zielabweichung von einem Meter. Großbritannien, Frankreich und andere NATO-Staaten haben bereits 2.000 Stück bestellt. Die ersten Scalp-Bestellungen außerhalb unserer Stammmärkte unterstreichen die Konkurrenzfähigkeit dieser Lenkflugkörper-Familie. Seit Oktober 2000 wird für die französische Luftwaffe die Version Apache zur Bekämpfung von Flugfeldern hergestellt. Wichtige technische Meilensteine, die unsere Erfahrung im Bereich Lenkflugkörper verdeutlichen, waren auch der zweite erfolgreiche Freiflug des deutsch-schwedischen autonomen Abstandslenkflugkörpers Taurus

KEPD 350 und der erste Freiflug eines Luft-Boden-Flugkörpers des Typs Autonomous Free Flight Dispenser System (AFDS) von einem A-7 Flugzeug aus.

Ferner hat die Beschaffungsstelle des französischen Verteidigungsministeriums einen ersten ASMP/A, den neuen Luft-Boden-Überschall-Lenkflugkörper mit erhöhter Reichweite, zur Ausstattung der Kampfflugzeuge Mirage 2000 und Rafale der französischen Luftwaffe in Auftrag gegeben.

### Luftverteidigung

Marinestreitkräfte innerhalb und außerhalb Europas haben das Principal Anti-Aircraft Missile System (PAAMS) gewählt, ein französisch-italienisch-britisches Gemeinschaftsprogramm, an dem Aerospatiale Missiles Systems und die MBD über den Lenkflugkörper Aster intensiv beteiligt sind. Die Beschaffungsstelle des französischen Verteidigungsministeriums beauftragte uns mit der Herstellung von 120 Aster für das PAAMS-Programm zur Ausstattung der ersten zwei Horizon-Fregatten für Frankreich und Italien. Durch das französisch-italienische Abkommen wird die ATBM (Anti-tactical ballistic missile)-Fähigkeit des Aster erweitert. Die ersten Aster-Verträge mit anderen Kunden wurden im August 2000 abgeschlossen.

### Anti-Schiff-Lenkflugkörper

Aufgrund des hohen Auftragsvolumens durch Bestellungen von Kunden aus der ganzen Welt und dank unseres Auftragsbestandes wurde die Exocet-Produktion im Jahr 2000 erhöht, um den Bedürfnissen zahlreicher Marinestreitkräfte zu entsprechen. Die Modelle der Exocet-Familie zählen zu den bekanntesten und vielseitigsten Anti-Schiff-Lenkflugkörpern überhaupt. Das französische Verteidigungsministerium hat beschlossen, die Lebensdauer ihrer

Exocet um 20 weitere Jahre zu verlängern, und zwar durch Verbesserungen des Antriebs und der Elektronik sowie die Integration von Empfängermodulen, die es ermöglichen, vom Satelliten-Verband des Global Positioning System (GPS) ausgesandte Signale zu empfangen.

Das Anti-Schiff-Lenkflugkörpersystem Sea Skua wurde internationalen Kunden mit Erfolg vorgestellt. Für das britische Sea Wolf-Programm sind bereits umfangreiche Lenkflugkörper-Bestellungen eingegangen.

### Boden-Luft-Lenkflugkörper

Neben diesen Erfolgen schloss die MBD letztes Jahr einen Vertrag über Mistral 2 VSHORAD Boden-Luftsysteme ab. Auch MBD-Produkte wie das Luftverteidigungssystem Rapier/Jernas wurden der internationalen Kundschaft erfolgreich vorgeführt. Die LFK GmbH, die den Stinger herstellt, lieferte im Jahr 2000 über 10.000 dieser Systeme aus. Außerdem schloss das deutsche Verteidigungsministerium mit der LFK einen Vertrag über die Betriebsdauerverlängerung ihres Luftabwehrsystems Roland ab.

### Wendiger Lenkflugkörper

Der faseroptisch gelenkte Flugkörper Polyphem erfüllte im Jahr 2000 seine Testflughanforderungen und ebnete damit seinen Weg zum internationalen Erfolg. Die Lenkflugkörper-Familie Polyphem ist besonders für die Anforderungen und für friedenserhaltende Einsätze geeignet. Es handelt sich um eine Abstandswaffe von höchster Präzision, die nach dem "Fire and Control"-Prinzip funktioniert und die Möglichkeit bietet, Zielkorrekturen vorzunehmen. So können eventuelle Kollateralschäden auf ein Mindestmaß reduziert werden.

## Verteidigungselektronik: Sicherung der Informationskette

Unser umfassendes Angebot an Hightech-Verteidigungsprodukten – Nachrichtentechnik, Überwachung und Aufklärung, C3I, Land- und Seeradare, Bordsysteme und Avionik – wird von Streitkräften auf der ganzen Welt in Anspruch genommen.

Für die militärischen Einsätze der Zukunft und die netzgestützte Kampfführung sind robuste C4ISR-Lösungen erforderlich. Die NATO hat im Rahmen ihres Programms zur Modernisierung der Lufteinsatzsteuerung und -führung der EADS den Zuschlag für den Bereich Einsatzplanung erteilt. Große Nachfrage herrschte nach den von der Division hergestellten digitalen Kartengeräten, Waffensteuerungssystemen und Transpondern/Freund-Feind-Erkennungssystemen (IFF). Ein Auftrag für den Standard-Transponder STR2000 trug erheblich zum Umsatz des Tätigkeitsbereiches Verteidigungselektronik bei und bildet eine solide Grundlage für unser zukünftiges Wachstum auf dem IFF-Markt. Im September 2000 wählte die US-Marine im Rahmen ihres Programms zur Lebensdauerverlängerung ihrer Kampfflugzeuge des Typs F/A-18 Hornet bis ins Jahr 2015 die EADS für die Lieferung wichtiger Komponenten des Radars AN/APG-65 aus, was erneut die internationale Wettbewerbsfähigkeit der EADS unter Beweis stellte.

Im November 2000 bestätigte der deutsche Bundestag den Bedarf an Verteidigungs-Subsystemen für den Eurofighter, stellte für die im Jahr 2001 zu erwartende Beschaffung jedoch bestimmte Bedingungen. Diese Beschaffung ist für die künftige Frühwarnfähigkeit der Bordsysteme wichtig.

Die Beziehungen zu Northrop Grumman wurden gefestigt, besonders in den Bereichen Nachrichtenwesen, Überwachung und Aufklärung (ISR) sowie bei der Radartechnologie. Das mit dem amerikanischen Unternehmen geschlossene Memo-

randum of Understanding unterstützt das gemeinsame Ziel, den europäischen Bedarf an drohnengestützten elektronischen Nachrichtensystemen für große Flughöhen und mit hoher Lebensdauer (HALE UAV) zu decken. Die beiden Unternehmen beabsichtigen, auch auf dem Gebiet der Luft-Boden-Überwachung zu kooperieren. Ferner beschlossen Northrop Grumman und die EADS, beim Bau des Radars für das militärische Transportflugzeug Airbus A400M zusammenzuarbeiten.

Die Division hat einen Vertrag über die Nachrüstung der Drohne CL 289 unterzeichnet, die während des Kosovo-Einsatzes ausgezeichnete Leistungen erbracht hat. Bei den See- und Bodensystemen wiederum wurden Missionsunterstützungssysteme für Eurocopters Tiger bestellt.

Unsere Spitzenstellung im Bereich C4ISR-Anwendungen bestätigte sowohl ein Vertrag mit der U.S. Air Force für den Bau einer Satelliten-Bodenstation und unsere Funktion als Hauptauftragnehmer für das französische SIR-Informationssystem. Zudem unterzeichnete die Division ein Abkommen mit der brasilianischen Embraer über die Einbringung von C4ISR-Anwendungen in Programme und Exportprojekte der Embraer.

Die U.S. Air Force kündigte die Beschaffung zweier weiterer mobiler Stationen des Typs Eagle Vision an – ein Kooperationsprogramm, mit dem erneut ein Paradebeispiel transatlantischer Zusammenarbeit im Verteidigungssektor geschaffen wurde.

Schließlich wurde die Division vor kurzem mit der Lieferung der Segmente für die weltraumgestützte Datenerfassung und -verarbeitung des Dateninterpretationsprogramms Helios II beauftragt.

## Hightech- Telekommunikation

Im Juni 2000 beschloss die EADS, sämtliche Telekommunikations-Aktivitäten zu einer einzigen Tochtergesellschaft zusam-

menzufassen, um ihre Position auf dem Telekommunikationssektor zu stärken und das beträchtliche Wachstum dieser Branche – besonders im Bereich sicherer Netze – zu nutzen. EADS Defence and Security Networks (EDSN), ein Joint Venture, an dem die EADS mit 55 Prozent und Nortel Networks mit 45 Prozent beteiligt sind, bildet das Herzstück unseres Telekommunikationsgeschäfts. Das Unternehmen liefert an Kunden aus dem Verteidigungs- und Sicherheitsbereich abhörsichere Mobilfunkgeräte und militärische Netztechnik auf der Basis des Tetrapol-Standards, wobei Nortels Erfahrung im Bereich der Datenpaketvermittlung genutzt wird und sowohl für zivile als auch für militärische Zwecke verwendbare Technik zum Einsatz kommt.

Die EDSN kann eine starke Erfolgsbilanz auf dem deutschen und dem französischen Markt vorweisen – unsere größten Stärken jedoch liegen im internationalen Bereich. So hat die EDSN bereits 30 sichere Netze in 18 Ländern eingerichtet. Im vergangenen Jahr stammten die wichtigsten Aufträge von Kunden aus der Tschechischen Republik, Frankreich, Mexiko und Spanien. Diese Erfolge zeigen die Wettbewerbsfähigkeit der EDSN und sind ein Zeichen des schnellen Wachstums.

Der EADS-Bereich Telekommunikation umfasst auch die frühere Dasa Communications Networks in Deutschland (Spezialgebiet: Militärnetze), Intecom in den USA (Spezialgebiet: Call Center) und Sycomore in Frankreich (Systemintegration und Softwareentwicklung). Sycomore schloss Verträge mit der führenden französischen Einzelhandelskette Auchan über eine EDV-Systemstruktur und mit Europol über ein europaweites sicheres Telekommunikationsnetz.

Unser Tätigkeitsbereich Telekommunikation umfasst darüber hinaus Beteiligungen an Matra Nortel Communications (45 Prozent) und Nortel Networks Germany (42 Prozent).

## RADAR FÜR DIE US-MARINE

Die US-Marine hat die EADS im Rahmen der zweiten Phase ihres Programms zur Lebensdauerverlängerung ihrer Kampfflugzeuge des Typs F/A-18 Hornet bis zum Jahre 2015 mit der Lieferung zentraler Komponenten für die AN/APG-65-Radare beauftragt. Die Vergabe dieses Auftrags an ein Unternehmen außerhalb der USA ist außergewöhnlich und unterstreicht die internationale Wettbewerbsfähigkeit der EADS. Wir erhoffen uns davon eine weitere Förderung unseres transatlantischen Geschäfts.

## HAUPTAUFTRAGNEHMER FÜR SIR

Frankreich hat die Division für die Lieferung eines "Regiment Information Systems" (SIR) ausgewählt, mit dem bis zu 500 Fahrzeuge ausgestattet werden sollen. Der Auftrag geht an die EADS-Ingenieure, die über die nötige C4ISR-Erfahrung (command, control, communications, computers, intelligence, surveillance, reconnaissance) verfügen. Ausgewählt wurde die EADS aufgrund ihrer Fähigkeit, die Bedürfnisse der Kunden hinsichtlich Betrieb und Interoperabilität zu erfüllen.

## ERFOLG FÜR PMR IN DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK

Im Vorfeld der Sitzung eines IWF-Ausschusses in Prag im September 2000 richtete das kurz zuvor gegründete Unternehmen EDSN in gerade einmal sechs Monaten ein sicheres digitales Betriebsfunknetz (PMR) für die tschechischen Sicherheitskräfte ein. Das robuste Netz unterstützt 7.000 Benutzer und bewies bei seiner Inbetriebnahme, dass es den Anforderungen komplexer, realer Situationen entspricht.



## Ein neuer Ansatz im Dienstleistungsbereich

Der Markt für die Privatisierung staatlicher Dienstleistungen wächst und bietet auf den Gebieten Infrastrukturunterstützung und -betrieb, Ausrüstungs-Support und Schulung beträchtliche Gewinnchancen. Besonders der Verteidigungsbereich ist immer stärker dienstleistungsorientiert, und Kunden verlangen Paketlösungen, lebenslangen Support und flexible Finanzierung. Die Division nutzte Geschäftsmöglichkeiten auf dem französischen und dem deutschen Markt.

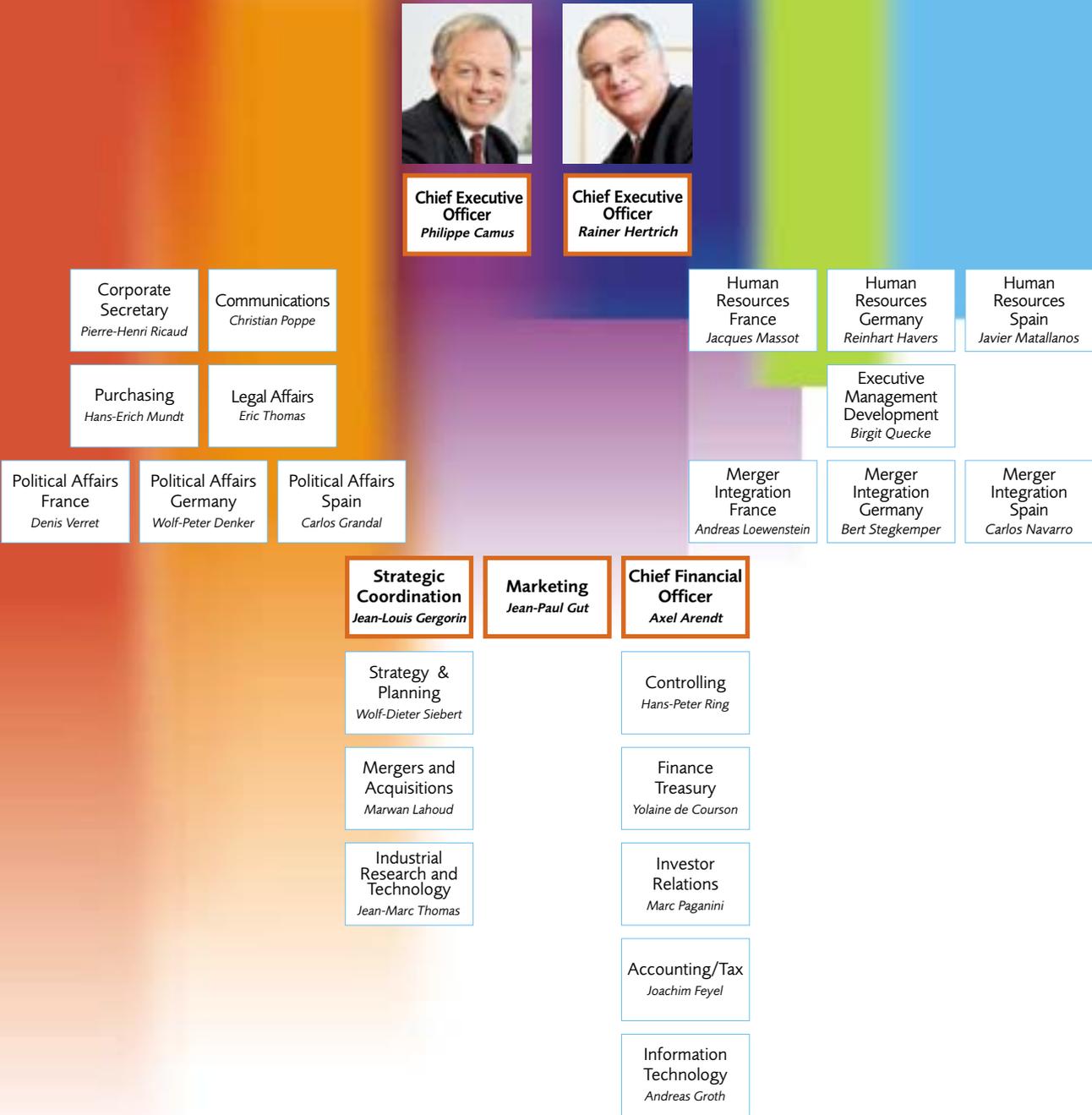
Business-to-Business-Märkte waren die wichtigste Umsatzquelle unserer Internet- und Betreiberfirma Matra Grolier Networks.

Im Bereich der Konstruktionssoftware für Industrie und Produktion stieg der Umsatzerlös der Matra Datavision dank des großen Erfolges der CATIA-Software (eines CAD/CAM-Softwarepakets, das eine umfassende Konstruktionslösung bietet) gegenüber 1999 um 62 Prozent.

Test & Services entwickelt Prüfsysteme für die Ausrüstungen von Airlines und Kunden aus dem militärischen Bereich. Im Jahr 2000 wurden 18 Prüfsysteme vom Typ Atec Series 6 an Fluggesellschaften und Ausrüstungshersteller für Airbus bzw. Boeing geliefert. Die Atec-Series-6-Anwendung CH47 ist an ihren ersten Abnehmer ausgeliefert worden, und die Entwicklung der Atec-5000-Anwendung

Mirage 2000-9 ist angelaufen. Darüber hinaus lieferte Test & Services neun Prüfsysteme vom Typ Sesar 3000 für die Herstellung und Wartung von Kampfflugzeugen des Typs Rafale. Und auch die Entwicklung der optronischen Version des Sesar-3000-Systems für militärische Anwendungen wurde erfolgreich zum Abschluss gebracht.

Funktionsbereiche der Zentrale



## JULI 2000: GRÜNDUNGSFEIER IN AMSTERDAM

800 Mitarbeiter der drei EADS-Standorte in Paris, München und Madrid feierten gemeinsam den ersten grenzüberschreitenden Zusammenschluss eines wahren europäischen Global Players der Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsbranche. Dieses Ereignis war wegweisend für die europaweite Teambildung bei der EADS.

## EUROPÄISCHER BETRIEBSRAT

Der Europäische Betriebsrat besteht aus 16 Mitgliedern aus vier Ländern und ist in seiner Struktur bisher einzigartig. Dieses offizielle interne Gremium der EADS tagt vier Mal pro Jahr, wobei zwei dieser Sitzungen gemeinsam mit der Konzernführung stattfinden. Zu seinen Aufgaben gehört es, die EADS-Mitarbeiter der Mitgliedsländer und einzelnen Standorte über alle Aktivitäten des Unternehmens umfassend zu informieren.

## ESOP: DAS EADS-BELEG-SCHAFTSAKTIENMODELL

Unsere Mitarbeiter haben das Programm zur Beteiligung am Aktienkapital klar akzeptiert. Mit der Börseneinführung der EADS-Aktie wurde über ein Viertel der berechtigten Mitarbeiter in ganz Europa zu Aktionären. Mit 96 Prozent wurde fast die gesamte Tranche von zwölf Millionen Belegschaftsaktien gezeichnet.

# Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Ihr Teamgeist stärkt das Unternehmen

53

## Engagierte Personalarbeit

Im ersten Jahr des neu zusammengesetzten Konzerns galt das Augenmerk unserer Personalarbeit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Bereits die Vorgängerunternehmen haben durch Teambildungen ein Netzwerk geflochten, das wir in der EADS sehr schnell um neue Elemente und Leistungen ergänzen konnten. Der Nutzen hieraus kam unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unmittelbar zugute, genauso wie unseren Kunden – und deren Kunden.

Mit der Gründung des Europäischen Betriebsrates leisteten wir Pionierarbeit im Bereich der Personalpolitik. In diesem Gremium wahren EADS-Mitarbeiter aus vier Ländern die Interessen aller Mitarbeiter der EADS innerhalb und außerhalb Europas. Der Betriebsrat erleichtert den grenzüberschreitenden Austausch zwischen Betriebsratsmitgliedern bzw. Mitarbeitern und dem Management.

## Ansporn zu mehr Mobilität

Die Mitarbeiter in Frankreich, Deutschland und Spanien verspüren den neuen Teamgeist, der durch die EADS weht. Interne Stellenausschreibungen wenden sich an alle Mitarbeiter, unabhängig von deren Nationalität. Zur Förderung der Mobilität erleichtern z.B. besondere Transferbedingungen für Mitarbeiter der Zentrale Karrieresprünge über Grenzen hinweg. Mitarbeiter, die eine Stelle außerhalb ihres Heimatlandes annehmen, erhalten ein speziell auf ihre Situation zugeschnittenes interkulturelles Training. Nachdem die EADS Englisch als einheitliche Konzernsprache gewählt hat, werden den Mitarbeitern zahlreicher Standorte Sprachkurse angeboten.

## Teamgeist entsteht

Der grenzüberschreitende Erfolg der konzernweiten Personalpolitik liegt im Engagement und Einsatz für unsere Mitarbeiter begründet. Aufgrund nationaler Eigenheiten und unterschiedlicher gesetzlicher Bestimmungen in den verschiedenen Ländern waren große Anstrengungen zur Harmonisierung unserer jeweiligen personalpolitischen Grundsätze und der entsprechenden Verfahren notwendig. Hiervon profitieren jedoch nicht nur die Mitarbeiter, die unsere Produkte herstellen und vertreiben, sondern auch die Manager, die das

Marketing der EADS übernehmen, Strategien ausarbeiten oder für Rechnungslegung und Finanzen zuständig sind. Wir haben die Herausforderung einer konzernweiten Koordination des Personalwesens angenommen. Der Schlüssel zum Erfolg sind die Bildung eines echten Teamgeistes und die erfolgreiche Suche nach neuen Wegen.

Von den rund zwei Dutzend bereits im Jahr 1999 eingeleiteten Integrationsinitiativen der Personalarbeit behandelten drei wichtige Projekte die Themen allgemeines Management, Unternehmenswerte und -praktiken sowie interne Kommunikation. Über 80 Spezialisten stellten sich der Aufgabe einer Harmonisierung personalpolitischer Werte und Praktiken und entwickelten innovative, erfolgversprechende Lösungen.

## Flexibel in den Wettbewerb

Um die Rentabilität der EADS zu sichern, wurden mit zunehmendem Erfolg flexible Arbeitsformen eingeführt. Unsere neue Personalpolitik strebt Lösungen an, bei denen die Mitarbeiter in Zeiten hohen Arbeitsaufkommens Überstunden sammeln und später in Freizeit umwandeln können. An bestimmten Standorten arbeiten bereits mehrere hundert Mitarbeiter unter solchen Teilzeitwochen-Regelungen, mit dem Ergebnis, dass die Wettbewerbsfähigkeit der entsprechenden Produktionsanlagen deutlich gesteigert wurde.

## BELEGSCHAFT

zum Jahresende 2000

EADS	88.879
Airbus	33.927
Military Transport Aircraft	3.548
Aeronautics	23.091
Space	9.400
Defence & Civil Systems	17.485
Zentrale und Forschungszentrum	1.428

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

in Mio. Euro (proforma)	2000	1999
Umsatz	24.208	22.553
Eigenfinanzierte F&E	1.339	1.324
Verhältnis eigenfinanzierter F&E zum Umsatz (in %)	5,5	5,9

Die Gesamtausgaben für Forschung und Entwicklung (F&E), einschließlich des fremdfinanzierten Anteils, betragen im Jahr 2000 3,35 Mrd. Euro oder 13,8 Prozent des Umsatzes.

# Forschung & Entwicklung

## An der Spitze des Fortschritts

54

### Erfolgsfaktor Technologie

*Die Markterfolge der EADS beruhen besonders auf dem in unserer Branche einzigartigen technologischen Vorsprung des Konzerns, der unseren Kunden geldwerte Vorteile in einem breiten Spektrum von Bereichen verschafft: Sensortechnik, Datenverarbeitung, Hightech-Werkstoffe, optische und thermomechanische Systemsteuerungen und vielen anderen. Neben diesen technologischen Fortschritten wurde durch die Schaffung des EADS-Forschungs- und Technologienetzwerkes auch die Teamarbeit gefördert. Technologie und Teamwork wiederum kommen nicht nur den Kunden der EADS zugute, sondern auch unserem Konzernergebnis.*

### Forschungseinrichtungen in ganz Europa

Die Forschung innerhalb der EADS verfolgt vielfältige Ziele: Die Senkung der Produktentwicklungskosten, die Verkürzung der Entwicklungszyklen, den Schutz der Umwelt, die Steigerung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit unserer Produkte, die Wahrung unseres technologischen Vorsprungs und den Ausbau unserer Stärken.

Forschungs- und Technologiezentren der EADS befinden sich aufgrund unserer historischen Entwicklung, aber auch unserer Zielsetzungen, in ganz Europa. Das Corporate Research Center ist auf drei Standorte in Frankreich, Deutschland und Spanien verteilt. Darüber hinaus tragen aber auch weitere Ressourcen in anderen Ländern aktiv zur Wahrung unseres technologischen Vorsprungs bei.

Durch die Koordination und Harmonisierung der Ergebnisse aus Forschung, Entwicklung, Produktion und Qualitätssicherung entstanden Forschungs- und Entwicklungsnetze, die sämtliche Kompetenzgebiete der EADS umfassen.

### Wertsteigerung ist unser Anspruch

Wenn Forschungs- und Entwicklungszentren mit vereinten Kräften arbeiten, ergeben sich Synergien und zusätzliches Wachstum: Aus dem Zusammenführen verschiedener Kompetenzen entsteht weit mehr als die bloße Summe mehrerer Erfahrungen, denn die Fortschritte des einen fördern zugleich die Fortschritte des anderen.

Ein spezifisches Produktionsnetzwerk sorgt für einen reibungslosen Übergang technologischer Innovationen in Fertigungsprozesse. So entsteht eine immer engere Zusammenarbeit – die immer zufriedeneren Kunden schafft. Mitarbeiter unserer Business Units treten in Kontakt mit Mitgliedern des Technologie-Teams. Dieser Erfahrungsaustausch erzeugt weitere Synergien. Gemeinsame Untersuchungen der einzelnen Produktionstechniken erlauben, die besten als Benchmarks zu definieren. Auch dies ist ein Beitrag zur Wertsteigerung unseres Unternehmens.

Unsere Forschungslabors zählen zu den modernsten der Branche. Sie sind vor allem auf folgende Bereiche ausgelegt: Sensoren und Datenverarbeitung, Mikrosysteme und Elektronik, Hightech-Werkstoffe, Verfahrenstechnik und Prüfung, Bautechnik und Akustik, elektromagnetische, optische und thermomechanische Systemsteuerung sowie Informationstechnologie für Engineering und komplexe Berechnungen.

### Der Blick nach vorne

CAD-Anwendungen und rechnergestütztes Produktdatenmanagement sind Techniken von entscheidender Bedeutung. Wir werden sie einer erneuten Bewertung unterziehen, denn sie profitieren von konzernweiten Synergien und können zu unserer Wertsteigerung substantiell beitragen. Unsere Verfahren lassen sich so harmonisieren, dass für neue Programme jeweils die effektivsten Technologien eingesetzt werden können. Auch Technologien im Bereich Verbundwerkstoffe und metallische Strukturen untersuchen wir unter diesen Gesichtspunkten.

Unser Bedarf auf den Gebieten Elektronik und Informationstechnologie wird derzeit ebenfalls ermittelt. Der Bereich Elektronik macht 30 Prozent der EADS-Produktion aus. Es ist deshalb wichtig zu entscheiden, wann Beschaffung intern erfolgen kann oder wann auf verlässliche externe Partner zurückgegriffen werden soll.

Per Definition blicken unsere Mitarbeiter in Forschung, Entwicklung, Technologie und Engineering immer nach vorne: Sie suchen nach Möglichkeiten, Verfahren und Produkte weiter zu verbessern, um Kundenerwartungen noch effizienter erfüllen zu können. Dieses Ziel ist nach wie vor der Leitgedanke hinter den Investitionen der EADS in ihre Mitarbeiter und Strukturen. So verschaffen wir – manchmal in weiter Zukunft, manchmal in kürzester Zeit – dem Unternehmen den entscheidenden Vorsprung.



## 2000 HIGHLIGHTS

### DEUTSCHER WISSENSCHAFTSPREIS

Die von Forschern der EADS entwickelten innovativen Verbundwerkstoffe wurden mit dem Wissenschaftspreis eines führenden deutschen Industrieverbandes ausgezeichnet, der für Fortschritte auf dem Gebiet der Adaptronik vergeben wird.

Diese Wissenschaft erforscht die Integration von Mikroelektronik in Werkstoffe zur Erzeugung „intelligenter“ Materialien.

### INTERNES NETZWERK

Die Grundlage für die effizientere Zusammenarbeit der zahlreichen Wissenschaftler, Forscher, Ingenieure und Techniker innerhalb der EADS wurde im Jahr 2000 geschaffen. Im Jahr 2001 knüpft diese Plattform zum marktorientierten Erfahrungsaustausch neue Kontakte mit externen Partnern von Universitäten und Forschungsinstituten sowie aus der Industrie.



## A380: Vollgepackt mit erprobter Hochtechnologie

Der Neuzugang der Airbus-Familie, der Superjumbo A380, ist rundum ausgestattet mit erfolgreich erprobter Hochtechnologie, die in den Labors der EADS entwickelt und getestet wurde. Dies betrifft vor allem Werkstoffe, Verfahren und Systeme sowie die gesteigerte Umweltfreundlichkeit der A380.

**Werkstoffe:** Rund 40 Prozent von Struktur und Bauteilen der A380 werden aus Kohlefaserverbundwerkstoffen der neuesten Generation, metallischen Werkstoffen und Schichtstoffen bestehen: Kohlefaserverbundstoffe für Flügelmittelkästen, Seitenflossenkästen, Seitenrudder, Höhenleitwerk, Höhenrudder sowie Bodenträger und Schotte, Hightech-Aluminiumlegierungen für die Tragflächenabdeckungen und Schichtstoffe für den Rumpf. Dies führt zu größerer Stabilität, geringerem Gewicht, erhöhter Zuverlässigkeit sowie effizienterer Wartung und Reparatur.

**Verfahren:** Lasergeschweißte Nähte ersetzen Nieten, was Zeit und Gewicht spart und Verbindungselemente (Angriffspunkte für Korrosion und Risse durch Materialermüdung) überflüssig macht. Die integrierte automatische Fehlersuchfunktion erhöht zudem die Wartungsfreundlichkeit.

**Systeme:** Zum ersten Mal in der Geschichte der zivilen Luftfahrt wird der Druck in einem hydraulischen System auf 5.000 Pfund pro Quadratzoll erhöht werden. Dies wird die Flugsteuerung erleichtern und das Gewicht der A380 verringern. Das Flugsteuerungssystem besitzt eine duale Architektur, und ein neu entwickeltes Lüfterzeugungssystem verbessert die Flexibilität am Boden und in der Luft.

**Umweltfreundlichkeit:** Alle in den drei oben genannten Bereichen erzielten Fortschritte tragen zu einer Senkung des Schadstoffausstoßes bei, indem sie das Zellengewicht pro Passagier verringern. Die Tragflächen- und Fahrwerkstechnologie der A380 sorgt zudem für einen leiseren Flug als bei den derzeit größten Linienflugzeugen. So wird eine A380 nur halb so viel Lärm pro Fluggast erzeugen wie ein herkömmliches Großraumflugzeug.



*Die Finanzpolitik der EADS verfolgt zwei Ziele: für ihre Aktionäre Shareholder Value zu generieren und wirtschaftliche und unternehmerische Risiken zu begrenzen.*

*In der europaweiten Konsolidierung unserer Branche spielt die EADS eine Schlüsselrolle. Aber auch bei der Einführung neuer Programme zur langfristigen Sicherung unseres rentablen Wachstums folgt die EADS strengsten finanziellen Kriterien.*

## **Das ursprüngliche Rentabilitätsziel für 2004 wird übertroffen**

Als die EADS-Aktie am 10. Juli 2000 an den Börsen eingeführt wurde, gab die EADS das Ziel einer Umsatzrendite (EBIT, d.h. Ertrag vor Zinsen und Steuern, zu Umsatz) von acht Prozent für das Jahr 2004 bekannt. Dies schließt die Forschungs- und Entwicklungskosten für den Airbus A380 ein. Dieser Wert basierte auf Annahmen für Umsatz- und Produktionswachstum und fusionsbedingter Wertsteigerung von jährlich 580 Mio. Euro ab dem Jahr 2004. Nach der hundertprozentigen Konsolidierung von Airbus durch die EADS ab dem Jahr 2001 wurde das Wertsteigerungsziel auf insgesamt 600 Mio. Euro angehoben.

Seitdem hat das für Fusions- und Integrationsfragen zuständige Team der EADS über 600 konkrete Projekte identifiziert, durch die dieses Ziel von 600 Mio. Euro noch übertroffen werden kann. Die EADS plant, zehn Prozent dieses Ziels, das bis 2004 zu 100 Prozent erfüllt sein soll, bereits 2001 zu erreichen.



Ungefähr die Hälfte der erwarteten Wertsteigerung wird unserer verbesserten Position im Einkauf zu verdanken sein. Dadurch und durch merklich gestiegene Einkaufsvolumina aus dem Airbus A380-Programm verschafft sich die EADS gegenüber ihren Zulieferern bedeutende Vorteile. Die Vermeidung von Doppelausgaben in Forschung und Entwicklung, die Einsparung von Marketingkosten, die Verschlanung der Zentralen, zusätzliche Geschäftschancen aufgrund des verbesserten Marktzugangs sowie finanzierungstechnische Optimierungen werden für die andere Hälfte sorgen.

Die bereits eingeleiteten Merger-Integration-Projekte sind äußerst erfolgreich. Unser Umsatz wird dank eines Auftragsbestandes, der mehr als fünf Jahre Beschäftigung sichert, substanzial wachsen. Die Wechselkurse für den durch Kurssicherungsgeschäfte abgedeckten Teil unserer auf US-Dollar lautenden Risikoposition bleiben auf einem für uns vorteilhaften Niveau stabil. Angesichts dieser günstigen Situation sah sich das EADS-Management in der Lage, sein bis zum Jahr 2004 anvisiertes Rentabilitätsziel von acht auf zehn Prozent anzuheben. Dieser Wert schließt unverändert die Forschungs- und Entwicklungskosten für das A380-Programm ein.

## Bessere Kontrolle über Währungsschwankungen

Die Erlöse der EADS in US-Dollar sind höher als ihre Kosten in dieser Währung. Die sich hieraus ergebende

Netto-Risikoposition (ca. 8 Mrd. US-Dollar im Jahr 2000) ist den Schwankungen des Wechselkurses unterworfen. Die EADS hat daher eine Hedging-Strategie mit klaren Regeln und Verfahren entwickelt, um die Erträge gegen Wechselkursrisiken zu schützen. Die Politik der EADS besteht darin, nur einen Teil des zukünftigen Risikos abzusichern, das sich aus festen Kaufzusagen in unserem Auftragsbestand ergibt. Im Jahr 2000 nutzten wir die Stärke des US-Dollar, um einen Großteil unseres zukünftigen Risikos zu günstigen Dollarkursen (1 Euro = 0,95 bis 1,00 US-Dollar) abzusichern, die weit über unseren konservativen Dollarkurs-Prognosen zum Zeitpunkt der Erstemission im Juli 2000 lagen.

Nach Inkrafttreten der neuen IAS 39-Bilanzierungsregeln am 1. Januar 2001 hat die EADS-Konzernführung beschlossen, fast alle Hedging-Positionen den zugrundeliegenden Aufträgen zuzuordnen. Hierdurch fließen beinahe alle unsere Hedging-Positionen zum abgesicherten Kurs in das EBIT ein, sodass in unserem Abschluss keine Anpassung an den Marktwert mehr vorgenommen werden muss. Die Ergebnisschwankungen, unter denen wir in unseren früheren Proforma-Abschlüssen zu leiden hatten, werden daher ab 2001 praktisch entfallen. Die Anwendung der neuen IAS-Bestimmungen wurde von der Finanzwelt sehr positiv aufgenommen, da sie unsere Jahresabschlüsse lesbarer und unsere Umsatzprognosen transparenter macht.

## Wertsteigerung durch Mergers & Acquisitions

Als größtes europäisches Luft-, Raumfahrt- und Verteidigungsunternehmen treibt die EADS die Konsolidierung in diesen Wirtschaftssektoren voran. Fusionen und Übernahmen (Mergers & Acquisitions, M&A) sind stets ein wesentlicher Bestandteil unserer Strategie gewesen und werden

es auch zukünftig sein. So steuern wir die Aktivitäten des Konzerns und sichern rentables Wachstum.

Um zusätzliche Wertsteigerung durch Transaktionen und Projekte zu verwirklichen, gründete die EADS interne Ausschüsse mit Kompetenzen in den Bereichen Strategie, Technik und Finanzen. Diese prüfen und beurteilen sämtliche M&A-Projekte sowie Angebote für Verträge, deren Vertragswerte bestimmte Grenzen überschreiten bzw. die besondere finanzielle Risiken bergen.

**Axel Arendt**  
Chief Financial Officer,  
Mitglied des Board of Directors  
der EADS



## Neue Programme

Die EADS hat sich mit neuen Programmen, wie A380, Ariane 5 oder Meteor für kommende Markttrends gut positioniert. Diese Programme fördern unser Wachstum in den ersten Jahrzehnten des 21. Jahrhunderts.

Ein Team von Finanz- und Marketingexperten befasst sich derzeit mit der Entwicklung von Mechanismen zur Risikovermeidung für diese Programme und greift hierbei auf das Know-how und die bewährten best Practices des Unternehmens zurück.

# Proforma-Konzernabschluss (nicht testiert)

## Konzernbilanz

58

	proforma 2000	proforma 1999
In Mio. Euro		
<b>AKTIVA</b>		
<b>ANLAGEVERMÖGEN</b>	<b>20.894</b>	<b>19.952</b>
Immaterielle Vermögensgegenstände	116	134
Sachanlagen	8.120	7.693
Finanzanlagen	4.609	3.930
Goodwill	8.049	8.195
<b>UMLAUFVERMÖGEN</b>	<b>16.745</b>	<b>13.794</b>
Vorräte (netto)	2.081	1.218
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.118	4.509
Übrige Forderungen & sonst. Vermögensgegenstände	2.624	3.317
Wertpapiere	4.682	1.575
Zahlungsmittel	3.240	3.175
<b>LATENTE STEUERN</b>	<b>3.151</b>	<b>2.821</b>
<b>RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	<b>654</b>	<b>651</b>
<b>Summe Aktiva</b>	<b>41.444</b>	<b>37.218</b>

	proforma 2000	proforma 1999
In Mio. Euro		
<b>PASSIVA</b>		
EIGENKAPITAL	10.250	9.377
ANTEILE IN FREMDBESITZ	221	212
RÜCKSTELLUNGEN	8.684	7.432
Pensionsrückstellungen	2.986	2.916
Rückstellungen für Steuern	88	77
Übrige Rückstellungen	5.610	4.439
VERBINDLICHKEITEN	18.247	16.117
Finanzverbindlichkeiten	5.779	5.696
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.268	3.856
Übrige Verbindlichkeiten	8.200	6.565
LATENTE STEUERN	1.128	1.345
RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	2.914	2.735
<b>Summe Passiva</b>	<b>41.444</b>	<b>37.218</b>

# Proforma-Konzernabschluss (nicht testiert)

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

60

	In Mio. Euro	
	proforma 2000	proforma 1999
<b>GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG</b>		
UMSATZERLÖSE	24.208	22.553
Umsatzkosten	(20.072)	(18.298)
<b>BRUTTOERGEBNIS VOM UMSATZ</b>	<b>4.136</b>	<b>4.255</b>
Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten sowie sonstiger betrieblicher Aufwand	(2.510)	(2.213)
Forschungs- und Entwicklungskosten	(1.339)	(1.324)
Sonstige betriebliche Erträge	342	475
Goodwill-Abschreibungen	(429)	(424)
<b>ERGEBNIS VOR FINANZERGEBNIS UND ERTRAGSTEUERN</b>	<b>200</b>	<b>769</b>
Beteiligungsergebnis	111	83
Zinsergebnis	10	(13)
Übriges Finanzergebnis	(1.436)	(1.916)
Finanzergebnis	(1.315)	(1.846)
<b>ERGEBNIS VOR ERTRAGSTEUERN UND ANTEILEN IN FREMDBESITZ</b>	<b>(1.115)</b>	<b>(1.077)</b>
Ertragsteuern	220	33
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	(14)	(2)
<b>KONZERNERGEBNIS*</b>	<b>(909)</b>	<b>(1.046)</b>

\* Nach Umstrukturierungskosten, Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten

<b>ERGEBNIS VOR FINANZERGEBNIS UND ERTRAGSTEUERN</b>	<b>200</b>	<b>769</b>
<b>EINMALEFFEKTE</b>		
Goodwill-Abschreibungen	429	424
Verbrauch stiller Reserven (Anlagevermögen)	176	169
Abschreibungen stiller Reserven (Vorräte)	483	0
<b>BETEILIGUNGSERGEBNIS</b>	<b>111</b>	<b>83</b>
<b>EBIT vor Goodwill-Abschreibungen und Einmaleffekten</b>	<b>1.399</b>	<b>1.445</b>

In Mio. Euro

	proforma 2000	proforma 1999
<b>KONZERNERGEBNIS</b>	<b>(909)</b>	<b>(1.046)</b>
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Ergebnis	14	2
Ergebnis aus der Veräußerung von Anlagevermögen	(77)	(290)
Abschreibungen auf das Anlagevermögen	1.540	1.272
Bewertungsänderung bei Vorräten	483	0
Veränderung der Rückstellungen	1.259	838
Veränderung der latenten Steuern	(611)	(23)
Veränderung des Working Capital	1.460	785
<b>CASH FLOW AUS DER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT</b>	<b>3.159</b>	<b>1.538</b>
Nettozugänge zum Anlagevermögen	(1.590)	(1.456)
Veränderung liquider Mittel aus Änderungen des Konsolidierungskreises	(38)	116
<b>CASH FLOW AUS DER INVESTITIONSTÄTIGKEIT</b>	<b>(1.628)</b>	<b>(1.340)</b>
Gezahlte Dividenden (einschl. Ergebnisabführung)	0	(1.305)
Gezahlte Dividenden	(31)	0
Kapitalerhöhung	1.540	69
Veränderung der Finanzverbindlichkeiten	83	1.012
Übrige Aktivitäten	43	(51)
<b>CASH FLOW AUS DER FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT</b>	<b>1.635</b>	<b>(275)</b>
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die liquiden Mittel	6	(27)
<b>VERÄNDERUNG DER LIQUIDEN MITTEL</b>	<b>3.172</b>	<b>(104)</b>

# Anschriften wichtiger Konzerngesellschaften und Auslandsniederlassungen

(Stand: 31.12.2000)

62

## Hauptsitz

European Aeronautic Defence and  
Space Company EADS N.V.  
Drentestraat 24  
1083 HK Amsterdam  
Niederlande

## Zentralen

**EADS France**  
37, bd de Montmorency  
75016 PARIS  
FRANKREICH

**EADS Deutschland GmbH**  
81663 MÜNCHEN  
DEUTSCHLAND

**EADS CASA**  
Avda. de Aragón 404  
28022 MADRID  
SPANIEN

## Konzerngesellschaften

### Airbus

**EADS Airbus SAS**  
37, bd de Montmorency - 75016 PARIS  
FRANKREICH

**EADS Airbus GmbH**  
Kreetslag 10 - 21129 HAMBURG  
DEUTSCHLAND

**EADS CASA (Airbus Division)**  
Avda. Aragon 404 - 28022 MADRID  
SPANIEN

**Airbus Industrie (GIE)**  
1, rond-point Maurice Bellonte  
31700 BLAGNAC  
FRANKREICH

### Military Transport Aircraft

**Airbus Military Company S.A.S.**  
17, avenue Didier Daurat  
31700 BLAGNAC  
FRANKREICH

### EADS CASA

(Military Transport Aircraft Division)  
Avda. de Aragon 404 - 28022 MADRID  
SPANIEN

### Aeronautics

**EADS ATR**  
316, route de Bayonne  
31060 TOULOUSE  
FRANKREICH

**Avions de Transport Régional (G.I.E - A.T.R.)**  
1, allée Pierre Nadot  
31712 BLAGNAC CEDEX  
FRANKREICH

**EADS Deutschland GmbH  
Military Aircraft**  
81663 MÜNCHEN  
DEUTSCHLAND

**EADS CASA (Military Aircraft Division)**  
Avda. de Aragón 404 - 28022 MADRID  
SPANIEN

**Eurofighter Jagdflugzeug GmbH**  
Am Söldnermoos, 17  
85399 HALLBERGMOOS  
DEUTSCHLAND

**Eurocopter**  
Aéroport International de Marseille  
Provence - 13725 MARGNANE  
FRANKREICH

**Elbe Flugzeugwerke GmbH**  
Grenzstraße 1  
01109 DRESDEN-KLOTZSCHE  
DEUTSCHLAND

**EADS SOGERMA**  
Aéroport International  
BORDEAUX-MERIGNAC  
33701 MERIGNAC - FRANKREICH

**EADS SOCATA**  
Ste de Construction d'Avions de Tourisme  
et d'Affaires  
Aéroport de Paris-Le Bourget - Le Terminal  
Bât. 413  
93350 LE BOURGET - FRANKREICH

## Space

**EADS Launch Vehicles**  
37, bd de Montmorency  
75016 PARIS - FRANKREICH

**EADS CASA (Space division)**  
Avda. de Aragón 404  
28022 MADRID  
SPANIEN

**Arianespace**  
Boulevard de l'Europe - BP 117  
91006 EVRY CEDEX  
FRANKREICH

**Starsem**  
Tour Maine Montparnasse  
33, av. du Maine - B.P. 30  
75755 PARIS CEDEX 15  
FRANKREICH

**Astrium GmbH**  
Ludwig-Bölkow-Allee (Tor 2)  
85521 OTTOBRUNN  
DEUTSCHLAND

**Astrium Ltd**  
Gunnels Wood Road-U.K - STEVENAGE  
HUFFORDSHIRE SGI 2AS  
GROSSBRITANNIEN

**Astrium SAS**  
37, avenue Louis Bréguet  
78146 VELIZY-VILLACOUBLAY  
FRANKREICH

## Defence and Civil Systems

**Aerospatiale Matra Missiles**  
37, bd de Montmorency - 75016 PARIS  
FRANKREICH

**Bayern-Chemie**  
Liebigstraße 15-17  
84544 ASCHAU AM INN  
DEUTSCHLAND

**Dornier GmbH**  
An der Bundesstraße 31  
88090 IMMENSTAAD/BODENSEE  
DEUTSCHLAND

**EADS Defence and Security Networks**  
Rue Jean-Pierre Timbaud  
78180 MONTIGNY-LE-BRETONNEUX  
FRANKREICH

**EADS Deutschland GmbH**  
**Defence Electronics**  
Wörthstraße 85 - 89077 ULM  
DEUTSCHLAND

**EADS Matra Datavision SA**  
4, rue de Presbourg - 75116 PARIS  
FRANKREICH

**EADS Systèmes-Services-Telecom**  
37, bd de Montmorency  
75781 PARIS Cedex 16  
FRANKREICH

**Euromissile**  
12, rue de la Redoute  
92260 FONTENAY-AUX-ROSES  
FRANKREICH

**Eurosam**  
63, boulevard de la Liberté  
92230 CHATILLON-SOUS-BAGNEUX  
FRANKREICH

**LFK-Lenkflugkörpersysteme GmbH**  
Landshuter Straße 26  
85716 UNTERSCHLEISSHEIM  
DEUTSCHLAND

**Matra Bae Dynamics France**  
4, rue de Presbourg - 75116 PARIS  
FRANKREICH

**Matra Bae Dynamics UK**  
Six Hills Way - PO Box 060  
STEVENAGE HERT SG1A 2AD  
GROSSBRITANNIEN

**Matra Nortel Communications**  
50, rue du Président Sadate  
29562 QUIMPER CEDEX 9  
FRANKREICH

**Nortel Dasa Network Systems GmbH & Co KG**  
An der Bundesstraße 31  
Geschäftsgebäude : Werk 2 BG  
88090 IMMENSTAAD/BODENSEE  
DEUTSCHLAND

## Strategic Coordination

**EADS Belgium**  
75, avenue Cortenberg  
1000 BRUXELLES - BELGIEN

**EADS, Inc.**  
815 Connecticut Ave. N.W., suite 700  
WASHINGTON DC.20006  
USA

**Dassault Aviation**  
9, rond-point des Champs Elysées-Marcel  
Dassault - 75008 PARIS - FRANKREICH

## EADS Verbindungsbüros

### Nordamerika und beteiligte europäische Länder

**EADS United Kingdom**  
The Economist Building - 25 St James's Street  
LONDON SW1A 1HA - GROSSBRITANNIEN

**EADS Italy**  
Via Panama n. 58 - Int. 2 - 00198 ROMA  
ITALIEN

**EADS Canada**  
275 Sparks Street Suite 902 - OTTAWA  
ONTARIO K1R 7 X9 - KANADA

**EADS Spain**  
Avda. de Aragón 404  
28022 MADRID - SPANIEN

### Lateinamerika

**EADS Mexico S.A. de C.V.**  
Av. Prolongación Paseo de la Reforma No.  
1240, Piso 8 - Col. Sta. Fe  
C.P. 05109, MÉXICO D.F.  
MEXICO

**EADS Brazil**  
SCS, Q3, Bl A, IJ 74/78 1º andar  
a/c Banco Cidade  
703000-500 BRASILIA  
BRASILIEN

**EADS Chile**

La Concepcion, 322 - Oficina 904  
PROVIDENCIA - SANTIAGO DE CHILE  
CHILE

**Westeuropa****EADS Portugal**

Av. da Liberdade 245/4° G  
1250-143 LISBOA - PORTUGAL

**EADS Hellas SA**

124, Kifissias Avenue  
15th Floor - 11526 ATHEN  
GRIECHENLAND

**EADS Turkey**

Turan Emeksiz Sokak A3  
06700 G.O.P. - ANKARA - TÜRKEI

**EADS Finland**

Fabianinkatu 3 B 21  
0130 HELSINKI - FINNLAND

**Mittel- & Osteuropa****EADS Poland**

Ilmet Business Centre  
AL. Jana Pawla II 15 - 00-828 WARSCHAU  
POLEN

**EADS Croatia**

Trg N.S. Zrinskog 1 /IV  
10000 ZAGREB - REPUBLIK KROATIEN

**EADS Czech Republic**

Bavorská 856 - 15541 Praha - STODULKY  
TSCHECHISCHE REPUBLIK

**EADS Hungary**

Lövöház u. 30 - 1024 BUDAPEST  
UNGARN

**EADS Bulgaria**

Rebarska, 5 - 1510 SOFIA - BULGARIEN

**EADS Russia**

Representative Office Russia  
BOLSHAJA ORDYNKA, 40/2  
109017 MOSKAU - RUSSLAND

**Mittlerer Osten/Maghreb****EADS U.A.E.**

Three Sails Centre - Office No. 1605  
Corniche Road - ABU DHABI  
VEREINNIGTE ARABISCHE EMIRATE

**EADS Saudi Arabia**

P O Box 50 602 - 11533 RYADH  
SAUDI-ARABIEN

**EADS Egypt**

5 Dar El Shifa Street - Garden City  
CAIRO 11451 - ÄGYPTEN

**EADS Kuwait**

Jabriya - Area 5 - Street 2 - Villa 59  
KUWAIT CITY - KUWAIT

**Afrika****EADS South Africa**

P.O.Box 37 37  
0001 PRETORIA - SÜDAFRIKA

**Nordasien****EADS Japan**

Roppongi First Bldg.  
9-9, Roppongi 1-chome  
Minato-Ku - TOKYO 106 - JAPAN

**EADS Korea**

3rd Floor, Volvo Building  
726-173 Hannam-dong, Yongsan-ku  
SEOUL, KOREA 140-210

**EADS China**

Silver Tower 32F - Room 3210  
2 Dong San Huan Bei Lu  
Chaoyang District  
BEIJING 100027  
VOLKSREPUBLIK CHINA

**EADS Taiwan**

14 Floor Bank Tower - Suite 1403  
205 Tuan Hua North Road  
TAIPEH - TAIWAN

**Südasien/Pazifik****EADS Thailand**

Unit 2705-2706, 27<sup>th</sup> Floor River Wing East  
Empire Tower, 195 South Sathorn Road  
Yannawa, Sathorn  
BANGKOK 10120 - THAILAND

**EADS Singapore**

South East Asia Pte. Ltd  
Aerospatiale Matra  
435 Orchard Road  
Wisma Atria - SINGAPUR 238877

**EADS Indonesia**

Deutsche Bank Building  
8<sup>th</sup> Floor Suite 801B/D  
Jl. Imam Bonjol No. 80  
JAKARTA 10310  
INDONESIEN

**EADS Malaysia**

Suite 17-02, Level 17 - Wisma Kiapeng  
3, Jalan Kia Peng  
50450 KUALA LUMPUR  
MALAYSIA

**EADS Australia**

Level 24, AMP Centre  
50 Bridge Street - SYDNEY NSW 2000  
AUSTRALIEN

**EADS India**

Aerospatiale House - 10A, Prithviraj Road  
110011 NEW DELHI  
INDIEN

## Informationen für Aktionäre

Gebührenfreie Rufnummern

**Deutschland:**

00 800 00 02 2002

**Frankreich:**

0 800 01 2001

**Spanien:**

00 800 00 02 2002

**[www.eads.net](http://www.eads.net)**

**E-Mail:**

**[comfi@eads.net](mailto:comfi@eads.net)**

**Copyrights:**

Airbus Industrie - Ariespace - Astrium - ATR - EADS CASA - EADS Launch Vehicles - EADS LFK  
EADS Sogerma - Eurocopter - Eurofighter - Matra Bae Dynamics - Socata.

Fotografen für die EADS: Jullien, Marquardt, Nojaroff. Grafik (Seite 25): ide

Gestaltung und Druck: [Valefi](http://www.valefi.com), Phénix Communication



European Aeronautic Defence and  
Space Company EADS N.V.  
Drentestraat 24  
1083 HK Amsterdam  
Niederlande

Dieses Dokument ist auch bei den folgenden Bezugsquellen erhältlich:  
EADS Deutschland GmbH: 81663 München - Deutschland  
EADS France: 37 boulevard de Montmorency - 75781 Paris cedex 16 - Frankreich  
EADS CASA: Avda de Aragón 404 - 28022 Madrid - Spanien