

Nota de Prensa

EADS publica sus resultados de los nueve primeros meses de 2010

- Significativa cifra de pedidos recibidos, que se elevan a 57.700 millones de euros, impulsados por Airbus
- La tasa de producción de aviones de largo alcance aumenta a 9 aviones al mes en el primer trimestre de 2012
- Ingresos de 31.600 millones de euros
- El EBIT* antes de partidas no recurrentes se sitúa en 800 millones de euros
- Beneficio Neto de 198 millones de euros
- La Tesorería Neta se eleva a 10.300 millones de euros: mejor de lo esperado, un activo clave
- Aumentan las previsiones sobre Cash Flow Libre

Leiden, 12 de noviembre de 2010 – El entorno macroeconómico y comercial de EADS (símbolo en bolsa: EAD) sigue mejorando gracias a la creciente demanda de aviones. Es preciso hacer un seguimiento de los mercados institucionales, incluyendo helicópteros, defensa y presupuestos públicos. Al final de septiembre, los pedidos recibidos⁽⁴⁾ se situaban en 57.700 millones de euros, cifra que refleja el renovado empuje de la aviación comercial. La cartera de pedidos de EADS, de más de 426.000 millones de euros, proporciona una sólida plataforma para futuras entregas. Los ingresos de EADS se elevan a 31.600 millones de euros. El EBIT* antes de partidas no recurrentes, de 800 millones de euros, se ha beneficiado del comportamiento subyacente de los programas tradicionales de Airbus y de otras actividades empresariales básicas. El EBIT* ha ascendido a 784 millones de euros. La posición de Tesorería Neta, de 10.300 millones de euros, supera lo esperado gracias a un mejor comportamiento de la tesorería y a un escalonado favorable. Es un activo clave para fomentar el crecimiento en el futuro.

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

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

En los nueve primeros meses, los **ingresos** de EADS se han elevado a 31.600 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 29.700 millones) tanto gracias al crecimiento de volúmenes como a los efectos del mix entre las principales actividades. Las entregas físicas se han mantenido en un nivel elevado, con 380 aviones en Airbus Commercial, 367 helicópteros en Eurocopter y el 38º lanzamiento consecutivo del Ariane 5. En el programa A400M se ha reanudado la metodología de porcentaje de terminación. Hasta el final de septiembre, sobre la base de la asignación de hitos internos, se habían registrado unos 500 millones de euros en el programa. Las Naciones Clientes y EADS han concluido las negociaciones de los debates globales sobre el A400M. El cálculo de las provisiones para el A400M del ejercicio 2009 sigue siendo válido. Los pagos de gobiernos tienen un efecto más retroactivo de lo que se preveía después de la firma del acuerdo en principio en marzo de 2010. Se espera que las negociaciones sobre el programa de crédito a la exportación (*export levy facility*, ELF) estén finalizadas antes de fin de año. Una vez se obtengan las aprobaciones parlamentarias, el acuerdo será vinculante. Entretanto, el programa de vuelos de prueba del A400M está progresando mejor de lo previsto y se espera que antes de fin de año se una el cuarto avión a la campaña de vuelos de prueba.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes (EBIT* ajustado)** –un indicador que captura el margen subyacente del negocio excluyendo los cargos o beneficios no recurrentes derivados de movimientos en las provisiones o efectos de los tipos de cambio– se ha situado en 800 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 1.700 millones) para EADS y en unos 300 millones de euros para Airbus. Se ha beneficiado de un buen comportamiento de los programas tradicionales de Airbus y de actividades empresariales básicas en otras Divisiones. Como se preveía, el A380 sigue teniendo un peso considerable en el comportamiento subyacente. En comparación con los nueve primeros meses de 2009, el EBIT* antes de partidas no recurrentes se ha visto afectado principalmente por el deterioro de los tipos en las coberturas y por una mayor inversión en Investigación y Desarrollo.

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

El **Beneficio Neto** se ha situado en 198 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 291 millones), es decir, un beneficio por acción de 0,24 euros (beneficio por acción de los 9 primeros meses de 2009: 0,36 euros). Los resultados financieros se sitúan en -452 millones de euros (9 primeros meses de 2009: -615 millones). Los resultados por intereses, de -176 millones de euros (9 primeros meses de 2009: -89 millones) reflejan el descenso de los tipos de interés en los mercados financieros. La cifra de otros resultados financieros se sitúa en -276 millones de euros (9 primeros meses de 2009: -526 millones). La mejora interanual se debe a una revaluación positiva de los activos líquidos en USD y GBP del Grupo y a la revaluación de instrumentos financieros.

Los gastos de **Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciado** se han elevado a 2.038 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 1.834 millones), impulsados por aumentos en Airbus debido a una aceleración en la actividad del A350 XWB así como a una mayor inversión en productos en Cassidian para los sistemas aéreos no tripulados (UAS) y actividades en Sistemas, y en toda la gama de productos en Eurocopter. En el futuro, los gastos de I+D deberían aumentar en Airbus, Eurocopter y Cassidian.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes, de 882 millones de euros (9 primeros meses de 2009: -892 millones) se ha beneficiado de la buena cifra de pedidos comerciales recibidos, de un elevado volumen de entregas comerciales, incluyendo 14 A380, así como de un favorable flujo de pagos escalonados. Las cantidades recibidas de Gobiernos para programas en desarrollo compensan en líneas generales los retrasos en pagos. En Airbus, las existencias se han mantenido estables en los nueve primeros meses de 2010. Los resultados en el mismo periodo de 2009 incluían una aceleración en el A380 pero un bajo nivel de entregas de dicho avión, así como un desfase entre las tasas de producción y de entrega tanto en los aviones de pasillo único como en los de largo alcance. La entrada de anticipos ligados a la actividad comercial de Airbus ha sido superior a la de hace un año, reflejando el aumento en las entregas y los pedidos de aviones comerciales. Este efecto positivo se ha visto contrarrestado con creces por menos entradas en Astrium y Cassidian. En los nueve primeros meses, las salidas netas por financiación a clientes han sido inferiores a lo previsto, situándose en torno a -90 millones de euros debido a una combinación de interés por parte de los arrendadores y recuperación del mercado bancario. El tercer trimestre incluye la venta en el mercado de tres arrendamientos operativos del A320. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes se ha elevado a 791 millones de euros (9 primeros meses de 2009: -1.182 millones).

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

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

Al final de septiembre de 2010, la plantilla de EADS estaba compuesta por 120.580 **empleados** (final de 2009: 119.506).

Perspectiva

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

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

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

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

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

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

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

euros frente al desembolso de cash flow libre anteriormente previsto de unos -600 millones de euros.

Divisiones de EADS: se benefician del mejor entorno comercial mientras siguen pendientes de las revisiones de los presupuestos públicos

Los ingresos consolidados de **Airbus**, de 21.740 millones de euros, han aumentado un 8% en comparación con el mismo período del año pasado (9 primeros meses de 2009: 20.193 millones). El EBIT* consolidado de Airbus se ha situado en 296 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 523 millones).

Los ingresos de Airbus Commercial se han elevado a 20.446 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 18.949 millones). Las entregas han aumentado a 380 aviones comerciales, de los que 376 se han tenido en cuenta a efectos de reconocimiento de ingresos (9 primeros meses de 2009: 358 aviones). En comparación con el mismo período del año pasado, los ingresos de Airbus Commercial reflejan un efecto favorable de volumen y mix que incluye un mayor número de entregas del A380. El efecto negativo de los tipos de cambio representa unos 600 millones de euros. En los nueve primeros meses se han entregado dos aviones de pasillo único y dos aviones A330-200 al amparo de arrendamientos operativos, que no cuentan a efectos de reconocimiento de ingresos y margen. Tres de los cinco aviones de pasillo único entregados al amparo de arrendamientos operativos en el primer semestre de 2010 se han vendido en el mercado, lo que da lugar a un reconocimiento de ingresos y margen en este trimestre, llevando las entregas totales con reconocimiento de ingresos a 131 aviones en el tercer trimestre. Debido al mayor ímpetu en aviones comerciales, Airbus aumentará sus tasas de producción de aviones de largo alcance a 9 aparatos al mes a partir del primer trimestre de 2012. El EBIT* de Airbus Commercial ha descendido a 328 millones de euros frente a los 743 millones de euros alcanzados en los nueve primeros meses de 2009. La reducción se debe a la repercusión negativa de efectos de los tipos de cambio por valor de unos 500 millones de euros. El efecto favorable de los mayores volúmenes, el mix favorable, la mejora en precios y el ahorro en costes se ha visto minorado por un mayor gasto en I+D a causa de una aceleración de las inversiones en el programa A350XWB y costes no de serie más altos, incluyendo un efecto de escalonado menos favorable en comparación con 2009. Como se preveía, el A380 sigue influyendo considerablemente en el comportamiento subyacente.

Los ingresos de Airbus Military se han situado en 1.540 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 1.637 millones), beneficiándose de un mayor reconocimiento de ingresos en el A400M, de unos 100 millones de euros,

pero contrarrestados por menos ingresos en aviones de reabastecimiento y aviones medianos y ligeros (M&L). En el A400M, en relación con el retorno al método de porcentaje de terminación, los hitos internos registrados durante 2010 han dado pie a unos ingresos de alrededor de 500 millones de euros. Las entregas han aumentado a 13 aviones M&L (9 primeros meses de 2009: 10 aviones). El EBIT* de Airbus Military se ha situado en -35 millones de euros (9 primeros meses de 2009: -216 millones, reducido por la provisión para el A400M). Esta cifra refleja una buena actividad en el negocio subyacente de aviones militares. En el programa A400M, las pérdidas correspondientes a 2010, de aproximadamente -60 millones de euros, reflejan un efecto de cambio negativo y un déficit en la recuperación de gastos fijos.

Como prueba de la clara reactivación de la industria de la aviación, Airbus había recibido 379 pedidos comerciales brutos (9 primeros meses de 2009: 149) hasta el 30 de septiembre, unos pedidos netos por 328 aviones – incluyendo otros 32 A380 y 53 A350XWB– que sitúan los pedidos totales del A350XWB en 558 aviones. La cifra de pedidos recibidos supera con creces la de 2009. Esto demuestra el continuo afán de crecimiento de los países emergentes y la vuelta al mercado de los arrendadores de aviones. Airbus Military ha registrado pedidos por 11 aviones en los nueve primeros meses.

La producción del A380 también está progresando visiblemente: por primera vez en la historia, en julio y agosto se entregaron tres A380 al mes. Tras el suceso con el motor del A380 de Qantas en Singapur el 4 de noviembre de 2010, se ha iniciado una investigación internacional en el marco de las recomendaciones del Anexo 13 de la Organización de Aviación Civil Internacional. Esta investigación está actualmente en marcha.

En el programa A350XWB, la producción está avanzando: en el tercer trimestre ha empezado la fabricación para la cubierta del ala superior, la cubierta del ala inferior y la caja del ala central. Durante el trimestre, también se han abierto las instalaciones de pruebas de los sistemas del tren de aterrizaje. El desarrollo del programa sigue representando un desafío. EADS está estudiando la entrada en servicio en el segundo semestre de 2013 y, en este momento, considera que podría gestionarla sin una repercusión financiera significativa.

En el mercado de carga se inauguró un nuevo capítulo cuando se entregó el primer A330-200F a Etihad Crystal Cargo en el verano; a finales de septiembre se entregaron cuatro aviones.

En Airbus Military, el programa de pruebas del A400M sigue registrando mejores resultados de lo esperado; la flota de tres aviones había acumulado 765 horas de vuelo en 230 vuelos a principios de noviembre. La campaña de carga en última instancia se completa con el ejemplar estático y está previsto que el cuarto avión se una a la campaña de vuelos de prueba antes del final

de 2010. En el área de aviones de abastecimiento se han hecho considerables progresos. El A330 Multi Role Tanker Transport (MRTT) ha obtenido la certificación militar de las autoridades españolas, preparando el camino para la primera entrega a la Royal Australian Air Force. En septiembre se realizó con éxito un primer vuelo para el Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) para la British Royal Air Force.

A 30 de septiembre de 2010, la cartera consolidada de pedidos de Airbus estaba valorada en 377.300 millones de euros (final de 2009: 339.700 millones). Airbus Commercial es responsable de 358.100 millones de euros (final de 2009: 320.300 millones), cifra equivalente a 3.436 unidades (final de 2009: 3.488 aviones), tras un efecto positivo de revaluación de unos 18.000 millones de euros debido al tipo de cambio spot de cierre del dólar estadounidense, que se ha fortalecido significativamente desde final de año. La cartera de pedidos de Airbus Military se ha mantenido estable en 20.600 millones de euros (final de 2009: 20.700 millones).

En los nueve primeros meses de 2010, los ingresos de **Eurocopter** se han elevado a 3.085 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 3.039 millones). La cifra de ingresos refleja una mayor actividad del NH90, un mix favorable debido al progreso de hitos en el Korean Utility Helicopter (KUH), pero con la contrapartida de menos entregas de helicópteros comerciales. El EBIT* de la División ha descendido a 121 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 165 millones), debido a un cargo y un ajuste de margen en el programa NH90 y a un cargo por reestructuración, así como a una mayor inversión en productos. También se ha registrado un efecto positivo aislado vinculado a un hito técnico en el programa KUH. En el primer semestre de 2010 se registraron partidas no recurrentes del NH90, del KUH y de reestructuración.

Eurocopter ha realizado con éxito el primer vuelo de su demostrador tecnológico X3 en septiembre, abriendo nuevas perspectivas a largo plazo a los clientes que buscan soluciones de largo alcance y alta velocidad. Eurocopter y la japonesa Kawasaki Heavy Industries Aerospace Company han renovado su contrato de cooperación para el desarrollo y la fabricación del EC145, partiendo del éxito de sus más de 30 años de cooperación.

Durante los nueve primeros meses, Eurocopter ha visto el comienzo de una tendencia positiva de las reservas, con 230 pedidos netos en comparación con los 179 del mismo período del año pasado. Los contratos registrados en el tercer trimestre comprenden 12 EC725 para el Ministerio de Defensa de Malasia. La tendencia de las cancelaciones se está desacelerando, con 38 hasta el final de septiembre frente a 79 cancelaciones en el mismo período del año pasado. La recuperación en el mercado civil es lenta, en especial debido a un elevado número de helicópteros de segunda mano en el mercado. Eurocopter empezó a adaptarse a este reto lanzando su programa SHAPE en

abril. Se han hecho progresos en la reducción de empleados temporales y gastos generales. En los nueve primeros meses se han entregado en total 367 helicópteros (9 primeros meses de 2009: 392 helicópteros), entre ellos 19 NH90 y siete Tigres. En el NH90 se han hecho progresos notables, con diez entregas en el tercer trimestre. La cartera de pedidos de Eurocopter se ha mantenido estable en 15.000 millones de euros (final de 2009: 15.100 millones), con 1.166 helicópteros (final de 2009: 1.303 helicópteros).

Los ingresos de **Astrium** en los nueve primeros meses se han mantenido estables, situándose en 3.226 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 3.228 millones), a pesar del efecto no recurrente de revalorización registrado en 2009. Esta cifra refleja efectos positivos de volumen en todas las actividades principales, impulsadas por un firme modelo de entregas. El EBIT* ha mejorado un 2%, situándose en 158 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 155 millones), gracias al crecimiento y a la productividad en actividades institucionales y a servicios de telecomunicaciones militares, aunque contrarrestado por una menor actividad en satélites de navegación y servicios de observación en tierra.

Durante el tercer trimestre, Astrium logró el 38º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5, así como el lanzamiento del satélite de observación en tierra ALSAT-2A construido por Astrium para la Agencia Espacial de Argelia. En el verano se llevó a cabo con éxito el Acceptance Launch (Lanzamiento de Aprobación) del M51. Además, Astrium pactó una asociación exclusiva con ScanEx sobre derechos de distribución en satélites Spot 6 y 7.

Los pedidos recibidos de Astrium han alcanzado los 3.800 millones de euros en los nueve primeros meses de 2010, demostrando el continuo crecimiento de los pedidos de clientes tanto comerciales como institucionales hasta ahora a pesar de la creciente competencia en todos los segmentos de negocio. No obstante, han sido considerablemente inferiores a los de los nueve primeros meses de 2009 (7.000 millones de euros), que incluyeron el lote de 35 lanzadores del Ariane 5 PB. Los nuevos pedidos registrados en el trimestre incluyen la adjudicación del contrato de evolución del M51.2 por la Agencia de Compras de Defensa (DGA) francesa. Al final de septiembre de 2010, la cartera de pedidos de Astrium había aumentado a 15.300 millones de euros (final de 2009: 14.700 millones).

En los nueve primeros meses de 2010, los ingresos de **Cassidian**, de 3.470 millones de euros, han aumentado un 5% en comparación con el año pasado (9 primeros meses de 2009: 3.296 millones). Los ingresos reflejan un mayor volumen de negocio básico y exportaciones en Eurofighter y en programas de misiles. El EBIT* se ha situado en 204 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 220 millones), reflejando un aumento de los márgenes en programas maduros que se ve contrarrestado con creces por el significativo crecimiento del I+D autofinanciado. La inversión se centra

principalmente en UAS y comunicaciones seguras. En el sector UAS, el éxito de la campaña de pruebas del demostrador Barracuda UAS está resaltando las sólidas capacidades de la División en el campo de los sistemas aéreos no tripulados. EADS continúa investigando necesidades y soluciones de financiación para el Talarion UAS junto con el cliente. EADS sigue haciendo hincapié en la necesidad de que los gobiernos manifiesten en un plazo conveniente su compromiso con el programa. Después de 2010, debería producirse un efecto a corto plazo limitado en el EBIT* de Cassidian a causa de mayores gastos de I+D, un mix de negocio menos favorable y limitaciones de los presupuestos públicos.

Cassidian ha adquirido la británica Regency IT Consulting, reforzando con ello sus capacidades en el mercado de la seguridad cibernética. En su negocio de misiles, se ha completado la 'Critical Design Review' del sistema final del MEADS y, en Electronics, ha empezado el desarrollo de un nuevo sistema de radar Active Electronical Scanned Array que mejorará el potencial de exportación del Eurofighter. Al final de septiembre de 2010, la cartera de pedidos de la División se situaba en la sólida cifra de 17.800 millones de euros (final de 2009: 18.800 millones). Este hecho proporciona una sólida plataforma para futuras entregas. Los pedidos recibidos en los nueve primeros meses de 2010 se han elevado a 2.600 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 3.400 millones).

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

Los ingresos de Otras Actividades han aumentado un 11%, elevándose a 805 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 723 millones). Este aumento se ha visto impulsado por más entregas y por una aceleración en las entregas del Light Utility Helicopter (LUH) en EADS North America. El EBIT* de Otras Actividades se situaba en -6 millones de euros (9 primeros meses de 2009: 3 millones) debido a que la aportación positiva de Sogerma, se ha visto contrarrestada por una repercusión negativa de los tipos de cambio en ATR.

En ATR, los entornos de mercado y financiación están mejorando: ATR ha entregado 35 aviones en los 9 primeros meses (mismo período de 2009: 30 aviones) y ha recibido 63 pedidos en firme (9 primeros meses de 2009: 33 pedidos) así como 33 opciones en los nueve primeros meses. En septiembre, ATR hizo la entrega de su avión número 900, recibido por la aerolínea brasileña TRIP Linhas Aéreas. Al final de septiembre de 2010, la cartera de pedidos de ATR se situaba en 161 aviones.

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

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

EADS es líder mundial en aeronáutica, defensa y servicios relacionados. En 2009, el Grupo –compuesto por Airbus, Astrium, Cassidian y Eurocopter– generó unos ingresos de 42.800 millones de euros con una plantilla de más de 119.000 empleados.

EADS Investor Relations contacts:

Nathalie ERRARD	tel. + 33 1 42 24 24 26	nathalie.errard@eads.net
Julie KITCHER	tel. + 33 1 42 24 26 36	julie.kitcher@eads.net
Oliver VOGELGESANG	tel. +49 89 607 34430	oliver.vogelgesang@eads.net
Philippe BALDUCCHI	tel. +1 703 236 3320	philippe.balducci@airbus.com

Nota para la prensa:

Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica con analistas

Puede escuchar la **conferencia telefónica** de Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS con **analistas** hoy a las 11:00 horas (horario central europeo) en el sitio web de EADS, www.eads.com.

Haga clic en el banner situado en la página inicial. Después de la retransmisión en directo habrá una grabación de la conferencia disponible.

EADS – Resultados de los nueve primeros meses (9m) de 2010 (revisados)

(Cifras en euros)

Grupo EADS	9m 2010	9m 2009	Variación
Ingresos , en millones	31.554	29.723	+6%
de esta cifra, Defensa, en millones	7.884	6.982	+13%
EBITDA ⁽¹⁾ , en millones	1.900	2.283	-17%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	784	1.089	-28%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	2.038	1.834	+11%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	198	291	-32%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,24	0,36	-0,12 €
Cash Flow Libre (CFL) , en millones	791	-1.182	-
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes , en millones	882	-892	-
Pedidos recibidos ⁽⁴⁾ , en millones	57.722	24.556	+135%

Grupo EADS	30 sep. 2010	31 dic. 2009	Variación
Cartera de Pedidos ⁽⁴⁾ , en millones	426.350	389.067	+10%
de esta cifra, Defensa, en millones	56.370	57.306	-2%
Posición de Tesorería Neta , en millones	10.326	9.797	+5%
Empleados	120.580	119.506	+1%

Notas al pie: consúltese la página 14.

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
(Cifras en millones de euros)	9m 2010	9m 2009	Variación	9m 2010	9m 2009	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	21.740	20.193	+8%	296	523	-43%
Airbus Commercial	20.446	18.949	+8%	328	743	-56%
Airbus Military	1.540	1.637	-6%	-35	-216	-
Eurocopter	3.085	3.039	+2%	121	165	-27%
Astrium	3.226	3.228	-0%	158	155	+2%
Cassidian	3.470	3.296	+5%	204	220	-7%
Sedes Centrales / Consolidación	-772	-756	-	11	23	-
Otras Actividades	805	723	+11%	- 6	3	-
Total	31.554	29.723	+6%	784	1.089	-28%

por División	Pedidos recibidos ⁽⁴⁾			Cartera de Pedidos ⁽⁴⁾		
(Cifras en millones de euros)	9m 2010	9m 2009	Variación	30 sep. 2010	31 dic. 2009	Variación
Airbus ⁽⁵⁾	47.949	11.335	+323%	377.325	339.722	+11%
Airbus Commercial	47.384	10.487	+352%	358.110	320.321	+12%
Airbus Military	626	1.049	-40%	20.586	20.686	-0%
Eurocopter	3.050	2.743	+11%	15.029	15.064	-0%
Astrium	3.803	6.956	-45%	15.300	14.653	+4%
Cassidian	2.581	3.408	-24%	17.763	18.796	-5%
Sedes Centrales / Consolidación	-669	-436	-	-1.295	-1.120	-
Otras Actividades	1.008	550	+83%	2.228	1.952	+14%
Total	57.722	24.556	+135%	426.350	389.067	+10%

Notas al pie: consúltese la página 14.

EADS – Resultados del tercer trimestre (3T) de 2010
(Cifras en euros)

Grupo EADS	3T 2010	3T 2009	Variación
Ingresos , en millones	11.246	9.528	+18%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	378	201	+88%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	13	-87	-
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,02	-0,11	0,13 €

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
	3T 2010	3T 2009	Variación	3T 2010	3T 2009	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Airbus ⁽⁵⁾	7.887	6.242	+26%	192	4	+4.700%
Airbus Commercial	7.481	5.745	+30%	87	6	+1.350%
Airbus Military	533	782	-32%	126	2	+6.200%
Eurocopter	976	1.131	-14%	50	66	-24%
Astrium	1.116	1.034	+8%	52	56	-7%
Cassidian	1.287	1.135	+13%	94	77	+22%
Sedes Centrales / Consolidación	-271	-257	-	-4	-3	-
Otras Actividades	251	243	+3%	-6	1	-
Total	11.246	9.528	+18%	378	201	+88%

Notas al pie: consúltese la página 14.

Los **ingresos del tercer trimestre de 2010** han aumentado un 18% interanual impulsados por los sólidos modelos de entregas en Airbus, Astrium y Cassidian. Este crecimiento se ha visto contrarrestado en parte por el menor número de entregas comerciales en Eurocopter.

El crecimiento del **EBIT*** se debe a efectos no recurrentes más favorables en Airbus Commercial y Airbus Military así como a un mejor comportamiento en Cassidian, parcialmente contrarrestado por mayores gastos de I+D en Eurocopter.

Notas a pie páginas 11 a 13:

- 1) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.
- 2) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.
- 3) EADS sigue usando el término Beneficio Neto. Es idéntico a Beneficio del período atribuible a los accionistas de la sociedad matriz según lo definido por las NIIF.
- 4) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos recibidos y la Cartera de Pedidos de EADS están basadas en precios brutos de catálogo.
- 5) Tras la integración de Airbus Military en Airbus, Airbus ahora presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military. El perímetro de Airbus Commercial comprende EFW y la ya completada reorganización de aeroestructuras, pero excluye el A400M. Airbus Military incluye la antigua División Aviones de Transporte Militar así como las operaciones de Airbus con el A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División. Las cifras de Airbus Commercial para los nueve primeros meses y el tercer trimestre de 2009 se muestran detalladamente y el EBIT* de Airbus Military para los nueve primeros meses y el tercer trimestre de 2009 se ha reexpresado para reflejar los cambios.

Declaración al amparo de las normas “Safe-Harbour”:

Algunas de las declaraciones contenidas en esta nota de prensa no son hechos históricos sino más bien exposiciones de expectativas futuras y otras declaraciones de cara al futuro (“forward-looking statements”) que se basan en las opiniones de la dirección. Estas declaraciones reflejan las opiniones y las hipótesis de EADS a la fecha de las declaraciones y entrañan riesgos conocidos y desconocidos e incertidumbres que podrían hacer que los resultados, el comportamiento o los acontecimientos reales difirieran sustancialmente de los expresados o implícitos en dichas declaraciones.

Cuando se usan en esta nota, palabras tales como “prever”, “creer”, “estimar”, “esperar”, “poder”, “tener intención de”, “planificar” y “proyectar” tienen por objeto identificar declaraciones “forward-looking”.

Esta información “forward-looking” se basa en una serie de hipótesis, incluyendo, sin limitación: hipótesis respecto a demanda, mercados actuales y futuros para los productos y servicios de EADS, comportamiento interno, financiación a clientes, comportamiento de clientes, proveedores y subcontratistas o negociaciones de contratos, resultados favorables de determinadas campañas de ventas pendientes.

Las declaraciones “forward-looking” están supeditadas a incertidumbres y los resultados y las tendencias futuros reales pueden diferir sustancialmente en función de una serie de factores, incluyendo, sin limitación: condiciones económicas y laborales generales, incluyendo, en especial, la situación económica en Europa, Norteamérica y Asia; riesgos legales, financieros y gubernamentales relacionados con las operaciones internacionales; la naturaleza cíclica de algunas de las actividades de EADS; la volatilidad del mercado para determinados productos y servicios; riesgos de rendimiento de productos; conflictos en la negociación de convenios colectivos de trabajo; factores que den lugar a una distorsión considerable y prolongada de los viajes aéreos en el mundo entero; el resultado de procesos políticos y legales, incluyendo incertidumbre respecto a la financiación gubernamental de determinados programas; la consolidación entre empresas de la competencia en la industria aeroespacial; el coste de desarrollo, y el éxito comercial de productos nuevos; los tipos de cambio y las fluctuaciones de diferencial de tipos de interés entre el euro y el dólar estadounidense y otras divisas; procesos legales y otros riesgos e incertidumbres de orden económico, político y tecnológico. En el “documento de registro” de la Sociedad, de fecha 21 de abril de 2010, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en www.eads.com.