



## Nota de Prensa



### Los retos de importantes programas de desarrollo repercuten en la recuperación de EADS



- El EBIT\* de los nueve primeros meses desciende a -343 millones de euros
- Importantes cargas en el EBIT\* de los nueve primeros meses: cargo del A400M (en el tercer trimestre de 2007) y gastos del programa Power8 y de lanzamiento del A350 XWB (ambos en el primer semestre de 2007)
- EADS espera que el EBIT\* de 2007 llegue al punto de inflexión
- El “Free Cash Flow” aumenta debido a mejores aportaciones de operaciones. La tesorería neta estuvo en 4.500 millones de euros.
- Los pedidos recibidos se multiplican por más de tres



Ámsterdam, 8 de noviembre de 2007 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) ha registrado un fuerte comportamiento comercial y operativo en sus programas tradicionales, pero su EBIT\* de los nueve primeros meses se ha visto afectado por gastos para nuevos programas y de reestructuración. En especial, las consecuencias financieras de la situación del programa A400M han llevado a EADS a actualizar sus previsiones para el EBIT\* de 2007. Para el ejercicio 2007, el Grupo espera que el EBIT\* pueda alcanzar el punto de inflexión.



“No es momento de bajar la guardia. La trayectoria descendente del dólar estadounidense confirma la necesidad de implantar y reforzar el programa Power8 con medidas adicionales. Esto, y la complejidad de programas que definirán la posición competitiva del mañana - tanto tecnológica como contractual - significan que tenemos que seguir luchando: luchando por bajar los costes, luchando por una ejecución óptima y, en el caso del A400M, luchando por un debido apoyo tanto de nuestros socios como de nuestros clientes. No hay otra vía de lograr medidas adicionales de eficiencia para asegurar la competitividad de EADS a largo plazo”, afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Aparte de eso, las Divisiones de EADS muestran constantes mejoras en su rendimiento operativo y proporcionan fuertes fundamentos al negocio.”



En los nueve primeros meses de 2007, las entregas de Airbus se incrementaron hasta 330 aviones, especialmente de la Familia A320, y ha obtenido sus primeros ahorros con el programa de reestructuración Power8. Además, el primer A380 entregado a Singapore Airlines empezó sus operaciones comerciales el 25 de octubre. Eurocopter ha avanzado con

éxito en la producción de helicópteros de serie y en su negocio de servicios. EADS Astrium se ha beneficiado de las crecientes operaciones de servicios de Paradigm y de una mayor tasa de producción en el Ariane 5. En la División Defensa y Seguridad se han producido mejoras operativas tanto en Sistemas Aéreos Militares como en Sistemas de Defensa y Comunicaciones.

Los **Ingresos** han ascendido a 27.800 millones de euros (27.500 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006), impulsados por más entregas de aviones comerciales en Airbus (330 unidades frente a las 320 del mismo período del año pasado), habiendo contado también con mayores volúmenes en Eurocopter y EADS Astrium. Esta evolución levemente positiva de los ingresos del Grupo se ha logrado a pesar de una reducción en el reconocimiento de ingresos del A400M (-677 millones de euros) y del efecto desfavorable del dólar estadounidense de -660 millones de euros.

En los tres primeros trimestres de 2007, el **EBIT\*** de EADS (antes de fondo de comercio y extraordinarios) ha descendido a -343 millones de euros, frente a la cifra de 1.426 millones de euros registrada en el mismo período del año pasado. El EBIT\* ha soportado la gran carga de los gastos del programa A400M a escala de todo el Grupo, de 1.370 millones de euros (1.100 millones de esta cifra en Airbus) registrados en el tercer trimestre. Además, el EBIT\* de los nueve primeros meses se ha visto afectado por el programa de reestructuración Power8 y por gastos de lanzamiento del A350 XWB en Airbus (todo ello contabilizado en el primer semestre de 2007). No obstante, durante los nueve primeros meses de 2007, el Grupo ha experimentado una constante mejora en el rendimiento de sus programas tradicionales. El aumento en las entregas de Airbus y el crecimiento de las actividades de helicópteros comerciales, espacio y defensa han contribuido positivamente.

EADS ha registrado una **Pérdida Neta** de 705 millones de euros (beneficio neto de 867 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006), es decir, una pérdida por acción de 0,88 euros (beneficio por acción de 1,08 euros en el mismo período de 2006).

En los nueve primeros meses de 2007, los gastos de **I+D autofinanciado** han aumentado a 1.906 millones de euros (1.691 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006). Esta cifra refleja los continuos programas de desarrollo de aviones de Airbus.

El “**Free Cash Flow**” antes de financiación a clientes ha aumentado a 216 millones de euros (-695 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006) gracias a un mejor flujo de caja de explotación y a una menor cifra de inversiones. La mayor aportación de pagos anticipados de clientes sólo ha compensado parcialmente el aumento de las existencias y los pagos más elevados a proveedores. El “Free Cash Flow” incluyendo financiación a clientes ha mejorado, ascendiendo a 159 millones de euros (-153 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006) dado que los efectos

positivos antes descritos se han visto parcialmente contrarrestados por un deterioro en la financiación a clientes. Durante los nueve primeros meses de 2007, la **Posición de Tesorería Neta** ha experimentado un leve incremento, a 4.500 millones de euros (4.200 millones de euros al final del ejercicio 2006).

Los **pedidos recibidos** en EADS alcanzan los 82.600 millones de euros (25.700 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006) debido a un notable incremento en Airbus (avance del 374%), Eurocopter (aumento del 43%) y Defensa y Seguridad (aumento del 38%). En el mercado de aviones y helicópteros comerciales, el Grupo se ha beneficiado de una vigorosa demanda, así como de una atractiva oferta de productos. El crecimiento se ha visto frenado en parte por el cambio más bajo del dólar estadounidense.

Al final de septiembre de 2007, la **cartera de pedidos** de EADS ascendía a 304.700 millones de euros (262.800 millones de euros al final del ejercicio 2006), pese a haber experimentado una actualización de -13.000 millones de euros debido al tipo de cambio más bajo del dólar. Los pedidos de las actividades de aviones comerciales están basados en precios de catálogo. El Grupo ha seguido expandiendo su cartera de pedidos de defensa, con nuevos contratos para Eurocopter, EADS Astrium y Defensa y Seguridad; a 30 de septiembre de 2007 se situaba en 55.400 millones de euros (52.900 millones de euros al final del ejercicio 2006). Al final de septiembre, EADS tenía 117.266 **empleados** (116.805 al final de 2006).

### **Perspectiva**

Se prevé que los ingresos de EADS en 2007 experimentarán una reducción muy leve en comparación con 2006, sobre la base de entre 440 y 450 entregas en el ejercicio, principalmente debido a un tipo de cambio previsto de

1 EUR = 1,40 USD.

De mantenerse iguales todos los demás factores, se prevé que el EBIT\* de EADS alcance el punto de inflexión en el ejercicio 2007, en reflejo de los satisfactorios resultados de los sólidos programas tradicionales del Grupo y de un menor deterioro de los precios de los aviones entregados en comparación con lo previsto.

Esta proyección se basa en unas hipótesis del programa A400M iguales a las subyacentes para el cargo del tercer trimestre. Además, no tiene en cuenta la potencial influencia de movimientos de monedas a corto plazo en la revaluación de provisiones existentes.

EADS prevé que el "Free Cash Flow" sobrepasará los 1.000 millones de euros en 2007, siempre que se pueda completar a tiempo la venta de flujos de ingresos de Paradigm del Ministerio de Defensa británico. Aunque no se produjesen estas condiciones, se espera que el "Free Cash Flow" sea positivo en todo caso.

## **Divisiones: sólidos fundamentos empresariales**

Los ingresos de la División **Airbus** han experimentado un leve aumento, a 18.856 millones de euros (18.570 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006) debido a un efecto positivo del volumen y pese a un menor reconocimiento de ingresos del programa A400M (-250 millones de euros, reflejando la cuota interna de trabajo de Airbus) y a un efecto negativo del dólar estadounidense de -660 millones de euros. Durante los tres primeros trimestres de 2007, Airbus ha entregado 330 aviones (320 aviones en los nueve primeros meses de 2006). El EBIT\* ha descendido a -677 millones de euros (1.150 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006), en gran medida a causa de gastos que reflejan el nuevo calendario de entrega del A400M. Además, el EBIT\* de los nueve primeros meses se ha visto poderosamente afectado por una provisión para el programa de reestructuración Power8 y por gastos de lanzamiento del A350 XWB, ambos registrados en el primer semestre de 2007. Por otra parte, el EBIT\* ha soportado la carga de gastos más elevados de I+D. En cambio, el EBIT\* de la División ha contado con el efecto de un mayor apalancamiento operativo y de los primeros ahorros derivados del Power8.

El programa de reestructuración Power8 es la clave para la rentabilidad y la competitividad de EADS a largo plazo. La implantación el 1 de octubre de una nueva organización, plenamente integrada y transnacional, que permite una armonización de la colaboración y los procesos, ha constituido un importante hito. Respecto a la reducción de plantilla, se ha llegado a acuerdos con los agentes sociales, aún no ejecutados. Airbus está progresando en el proceso de seleccionar socios a largo plazo para varios centros. Todos los demás módulos han registrado avances y, para final de 2007, Airbus prevé ahorros a una tasa anual de unos 300 millones de euros.

La demanda en el mercado de aviación comercial ha seguido siendo fuerte, dando lugar a nuevos pedidos en toda la cartera de aviones de Airbus. En los nueve primeros meses de 2007, Airbus ha recibido 854 pedidos brutos. La Familia A320 ha sido la superventas y los clientes han pedido 525 aviones de este tipo. En el segmento de gran autonomía se han recibido 320 pedidos y se han vendido otros nueve A380. Al final de septiembre, Airbus había recibido 173 pedidos en firme y compromisos para este superavión. El atractivo del A380 se ha reafirmado con la intención de British Airways de adquirir 12 aviones de este tipo. El primer A380 se entregó a Singapore Airlines el 15 de octubre, habiendo entrado hace poco en servicio. Para el A350 XWB, Airbus ha anunciado 154 pedidos en firme. A 30 de septiembre, la cartera de pedidos de Airbus ascendía a 248.500 millones de euros (210.100 millones de euros a final de 2006), según precios de catálogo. En cuanto a unidades, la cartera de pedidos representaba un total de 2.994 aviones (2.533 aviones al final de 2006).

Los ingresos de la División **Aviones de Transporte Militar** han descendido a 1.014 millones de euros (1.699 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006). Esta disminución de ingresos obedece a un menor reconocimiento de hitos de -677 millones de euros en el programa A400M en comparación con el mismo período del año anterior. El EBIT\* de la División en los nueve primeros meses se sitúa en -144 millones de euros (22 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006). Esta cifra refleja principalmente gastos por el nuevo calendario de entrega del A400M y cargos por deterioro tras una revaluación de existencias de baja rotación para aviones de misiones.

En respuesta a las necesidades del Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) del Reino Unido, el consorcio AirTanker (del que EADS es accionista al 40% y proveedor de la plataforma) ha logrado un notable avance en la finalización de acuerdos contractuales con el Ministerio de Defensa británico y en la selección de entidades financiadores y estructura de financiación. En la otra variante del avión cisterna que la División está introduciendo actualmente en el mercado se incluye el sistema 'air-refuelling boom' que ya está cerca de la terminación de su fase de desarrollo y sigue con las pruebas en vuelo.

En julio, la División recibió un pedido de las fuerzas aéreas españolas, de otros dos aviones de transporte militar C-295. En octubre se consiguieron cuatro pedidos del mismo tipo de avión de las fuerzas aéreas colombianas y tres más de la armada chilena; por último, el gobierno polaco ha hecho un pedido de otros dos C-295. Al final de septiembre de 2007, la cartera de pedidos de la División Aviones de Transporte Militar ascendía a un total de 19.600 millones de euros (20.300 millones de euros al final de 2006).

Los ingresos de **Eurocopter** han aumentado un 10%, a 2.599 millones de euros en los nueve primeros meses de 2007 (2.364 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006), principalmente gracias al avance en la entrega de helicópteros de serie y en las actividades de servicios al cliente. Pese a un mix favorable y mejoras de volumen - especialmente en helicópteros comerciales -, el EBIT\* de la División ha descendido a 113 millones de euros (131 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006), afectado por un coste de ajuste de terminación en el programa NH90 registrado en el primer semestre de 2007. De enero a septiembre de 2007, Eurocopter ha entregado más de 319 helicópteros a clientes, es decir, un 24% más que en el mismo período del año pasado. En el programa Light Utility Helicopter, Eurocopter ha entregado ocho UH-72A al ejército estadounidense hasta la fecha; 12 de esos helicópteros han entrado en servicio antes de la fecha programada.

Además de sus logros en el negocio de helicópteros militares, Eurocopter ha mejorado considerablemente su posición como principal proveedor de helicópteros a la industria petrolífera y gasista. Además, Eurocopter ha recibido importantes pedidos de varios segmentos de clientes

norteamericanos. La fuerte demanda del mercado ha conducido a un récord de pedidos recibidos, que han aumentado un 43% en comparación con los tres primeros trimestres de 2006. Eurocopter ha recibido pedidos de 658 helicópteros (471 en los nueve primeros meses de 2006) y su cartera de pedidos asciende a un total de 1.413 helicópteros (1.074 al final de 2006). Esta cifra representa un valor de 13.900 millones de euros (11.000 millones de euros al final de 2006).

**EADS Astrium** ha cumplido sus compromisos y ha generado un incremento de ingresos del 12%, a 2.191 millones de euros, en comparación con el mismo período del año pasado (1.960 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006). Esta evolución obedece al avance de los servicios de Paradigm, a una mayor tasa de producción del Ariane 5 y al crecimiento de las ventas de misiles balísticos. El EBIT\* ha aumentado a 71 millones de euros (48 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006), principalmente gracias a volúmenes más altos en las actividades de transporte y servicios espaciales.

Hasta la fecha se han realizado con éxito cuatro lanzamientos del Ariane 5 ECA y hay otros dos previstos para antes de fin de año. En los tres primeros trimestres de 2007, EADS Astrium ha recibido pedidos de cuatro satélites de telecomunicaciones, con lo que la cartera de pedidos asciende a un total de 15 satélites. EADS Astrium construirá un sistema de comunicaciones vía satélite para Yahsat, de Abu Dhabi. Al final de septiembre de 2007, la cartera de pedidos de la División se situaba en 12.800 millones de euros (12.300 millones de euros al final de 2006).

Los ingresos de la División **Defensa y Seguridad** han ascendido a 3.414 millones de euros (3.553 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006), debido a menores ingresos en el negocio de misiles. El EBIT\* se situaba en 133 millones de euros (160 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006), cifra que refleja principalmente unos mayores efectos aislados en 2006 (sobre todo la venta de LFK a MBDA). El mejor rendimiento operativo en Sistemas Aéreos Militares y Sistemas de Defensa y Comunicaciones ha compensado parcialmente los efectos aislados de 2006. Los costes estructurales se han reducido.

En la actividad de misiles se ha conseguido un contrato del Ministerio de Defensa británico para el mantenimiento del sistema de defensa aérea Rapier de las fuerzas armadas. En septiembre, el gobierno de Arabia Saudita alcanzó un acuerdo con el gobierno británico para comprar 72 aviones Eurofighter. EADS se beneficiará de su cuota del trabajo de producción del Eurofighter generado por este contrato. Gracias a nuevos contratos en el negocio de seguridad mundial – incluyendo el FireControl en el Reino Unido –, y a Eurofighter y EuroHawk, la cartera de pedidos de la División se situaba en 18.100 millones de euros al final de septiembre (17.600 millones de euros al final de 2006).

**Las actividades institucionales, militares y de seguridad de EADS** están supeditadas a fuertes influencias estacionales, por lo que medidas clave de rendimiento como ingresos, EBIT\* y Flujo de Caja suelen ser más bajas en los trimestres iniciales y no representativas del comportamiento de estas actividades en el ejercicio completo.

**Sedes centrales y otras actividades (no pertenecientes a ninguna División):**

Los ingresos de Otras Actividades (ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma) se situaban en 877 millones de euros (922 millones de euros en los nueve primeros meses de 2006). Este resultado obedece principalmente a la venta del negocio MRO de EADS Sogerma a TAT Group en 2006, contrarrestado en parte por mayores ingresos en ATR, EADS EFW y EADS Socata. El EBIT\* ha experimentado un notable crecimiento, a 69 millones de euros, en comparación con -187 millones de euros en el mismo período del año anterior, cuando se vio afectado por cargos relativos a la venta del negocio de EADS Sogerma. En los tres primeros trimestres de 2007, las cuatro entidades han realizado una aportación positiva.

ATR, el fabricante regional de aviones, ha recibido 75 pedidos de aviones en los tres primeros trimestres de 2007, con el respaldo de un entorno muy positivo en el mercado de turbopropulsores. Esto da lugar a una cartera de pedidos de 165 aviones al final de septiembre. Hace poco, ATR ha anunciado el lanzamiento de las versiones más modernas de su familia de aviones: los nuevos ATR 42-600 y ATR 72-600 incluirán los últimos avances tecnológicos - nueva aviónica y motor así como un aumento adicional de la carga útil - y aprovecharán la demostrada eficiencia de los aviones actuales. EADS EFW ha entregado a sus clientes 14 aviones convertidos para carga y ha aumentado su producción de aeroestructuras debido a las mayores tasas de producción de Airbus. En su cooperación para una conversión conjunta del A320 a carga, los socios han iniciado la creación de centros en Rusia y Alemania, respectivamente. EADS Socata ha entregado 28 de su TBM 850 y ha recibido 61 pedidos nuevos para este avión en los nueve primeros meses de 2007, que respaldan el éxito de este rapidísimo unmotor turbopropulsor en el mercado internacional. La cartera de pedidos del TBM 850 se situaba en 58 aviones. A 30 de septiembre de 2007, la cartera de pedidos de Otras Actividades ascendía a 2.300 millones de euros (2.300 millones de euros a final de 2006).

EADS es líder mundial en aeronáutica, defensa y servicios relacionados. En 2006, EADS generó unos ingresos de 39.400 millones de euros con una

plantilla de unos 117.000 empleados. El Grupo comprende el fabricante de aviones Airbus, Eurocopter, que es el mayor fabricante de helicópteros del mundo y EADS Astrium, el líder europeo en programas espaciales, desde el Ariane hasta el Galileo. EADS es el principal socio del consorcio Eurofighter, desarrolla el avión de transporte militar A400M, y tiene una participación en la *joint venture* MBDA, el líder internacional en sistemas de misiles.

\* 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 Corporate Communications:

Alexander Reinhardt	+49 89 60 73 42 35
Edmund Reitter	+49 89 60 73 45 10
Corinne Meutey	+33 1 42 24 20 63
José María Palomino	+34 91 5 85 77 88

### EADS – Resultados 9 meses 2007

(Cifras en euros)

<b>Grupo EADS</b>	<b>01-09 2007</b>	01-09 2006	Variación
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>27.767</b>	27.469	+1%
- de esta cifra, defensa, en millones	5.921	5.921	+/-0%
<b>EBITDA</b> <sup>(1) (4)</sup> , en millones	<b>803</b>	2.564	-69%
<b>EBIT</b> <sup>(2) (4)</sup> , en millones	<b>-343</b>	1.426	-
<b>Gastos de Investigación y Desarrollo</b> , en millones	<b>1.906</b>	1.691	+13%
<b>Beneficio neto</b> <sup>(3) (4)</sup> , en millones	<b>-705</b>	867	-
<b>Beneficio por acción (BPA)</b> <sup>(3) (4)</sup>	<b>-0.88</b>	1.08	-
<b>“Free Cash Flow” (FCL)</b> , en millones	<b>159</b>	-153	-
<b>“Free Cash Flow” antes de financiación a clientes</b> , en millones	<b>216</b>	-695	-
<b>Pedidos recibidos</b> <sup>(5)</sup> , en millones	<b>82.559</b>	25.688	+221%

<b>Grupo EADS</b>	<b>30.09.2007</b>	31.12.2006	Variación
<b>Cartera de Pedidos</b> <sup>(5)</sup> , en millones	<b>304.708</b>	262.810	+16%
- de esta cifra, defensa, en millones	55.373	52.933	+5%
<b>Posición de tesorería neta</b> , en millones	<b>4.514</b>	4.229	+7%
<b>Empleados</b>	<b>117.266</b>	116.805	+/-0%

por División (Cifras en millones de euros)	Ingresos			EBIT <sup>(2) (4)</sup>		
	01-09 2007	01-09 2006	Variación	01-09 2007	01-09 2006	Variación
Airbus	<b>18.856</b>	18.570	+2%	<b>-677</b>	1.150	–
Aviones de Transporte Militar	<b>1.014</b>	1.699	-40%	<b>-144</b>	22	–
Eurocopter	<b>2.599</b>	2.364	+10%	<b>113</b>	131	-14%
EADS Astrium	<b>2.191</b>	1.960	+12%	<b>71</b>	48	+48%
Defensa y Seguridad	<b>3.414</b>	3.553	-4%	<b>133</b>	160	-17%
Sedes Centrales/ Consolidación	<b>-1.184</b>	-1.599	–	<b>92<sup>(6)</sup></b>	102	–
Otras Actividades <sup>(7)</sup>	<b>877</b>	922	-5%	<b>69</b>	-187	–
<b>Total</b>	<b>27.767</b>	27.469	+1%	<b>-343</b>	1.426	–

por División (Cifras en millones de euros)	Pedidos recibidos <sup>(5)</sup>			Cartera de pedidos <sup>(5)</sup>		
	01-09 2007	01-09 2006	Variación	30.09. 2007	31.12. 2006	Variación
Airbus	<b>69.667</b>	14.698	+374%	<b>248.540</b>	210.115	+18%
Aviones de Transporte Militar	<b>359</b>	856	-58%	<b>19.630</b>	20.337	-3%
Eurocopter	<b>5.460</b>	3.825	+43%	<b>13.904</b>	11.042	+26%
EADS Astrium	<b>2.819</b>	3.441	-18%	<b>12.802</b>	12.263	+4%
Defensa y Seguridad	<b>3.997</b>	2.897	+38%	<b>18.112</b>	17.570	+3%
Sedes Centrales/ Consolidación	<b>-897</b>	-1.160	–	<b>-10.547</b>	-10.809	–
Otras Actividades <sup>(7)</sup>	<b>1.154</b>	1.131	+2%	<b>2.267</b>	2.292	-1%
<b>Total</b>	<b>82.559</b>	25.688	+221%	<b>304.708</b>	262.810	+16%

**EADS – Resultados del tercer trimestre (3T) de 2007**  
(Cifras en euros)

<b>Grupo EADS</b>	<b>3T 2007</b>	<b>3T 2006</b>	<b>Variación</b>
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>9.274</b>	8.489	+9%
<b>EBIT<sup>(2) (4)</sup></b> , en millones	<b>-710</b>	-228	–
<b>Beneficio Neto<sup>(3) (4)</sup></b> , en millones	<b>-776</b>	-189	–
<b>Beneficio por Acción (BPA)<sup>(3) (4)</sup></b>	<b>-0.97</b>	-0.24	–

<b>por División</b> (Cifras en millones de euros)	<b>Ingresos</b>			<b>EBIT<sup>(2) (4)</sup></b>		
	<b>3T 2007</b>	<b>3T 2006</b>	<b>Variación</b>	<b>3T 2007</b>	<b>3T 2006</b>	<b>Variación</b>
Airbus	<b>5.967</b>	5.416	+10%	<b>-696</b>	-347	–
Aviones de Transporte Militar	<b>707</b>	455	+55%	<b>-115</b>	16	–
Eurocopter	<b>955</b>	891	+7%	<b>78</b>	43	+81%
EADS Astrium	<b>771</b>	687	+12%	<b>24</b>	10	+140%
Defensa y Seguridad	<b>1.179</b>	1.279	-8%	<b>56</b>	56	+/-0%
Sedes Centrales/ Consolidación	<b>-574</b>	-501	–	<b>-77</b>	38	–
Otras Actividades <sup>(7)</sup>	<b>269</b>	262	+3%	<b>20</b>	-44	–
<b>Total</b>	<b>9.274</b>	8.489	+9%	<b>-710</b>	-228	–

La pérdida EBIT\* en el tercer trimestre de 2007 se debe principalmente a Airbus: la provisión de 1.100 millones de euros para el contrato con pérdidas del A400M y la carga trimestral del A380 han repercutido en el EBIT\* de Airbus en el tercer trimestre de 2007. La desviación en la División Aviones de Transporte Militar se debe al efecto del A400M y al deterioro de existencias (-65 millones de euros). En Eurocopter, EADS Astrium y Otras Actividades se ha producido una notable mejora operativa.

- 1) Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y extraordinarios
- 2) Beneficio antes de intereses e impuestos, minoración 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) En 2006, EADS cambió su política contable del enfoque de banda de fluctuación al enfoque patrimonial, es decir, todas las ganancias y pérdidas actuariales están reconocidas en el Balance como provisión para pensiones, reduciendo con ello el patrimonio neto. Por lo tanto, el EBIT\* de los nueve primeros meses de 2007 se ha actualizado en 33 millones de euros (Airbus: 9 MM €, Eurocopter: 6 MM €, EADS Astrium: 3 MM €, Defensa y Seguridad: 12 MM €, Sedes Centrales: 3 MM €). El EBIT\* del tercer trimestre de 2006 se ha actualizado en 11 millones de euros (Airbus: 3 MM €, Eurocopter: 2 MM €, EADS Astrium: 1 MM €, Defensa y Seguridad: 4 MM €, Sedes Centrales: 1 MM €)
- 5) 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.
- 6) El aumento del EBIT\* de Sedes Centrales incluye la ganancia en la venta de la participación de EADS en Embraer, la venta de edificios en Velizy (ambas realizadas en el primer trimestre de 2007), los centros de Neuaubing y Nabern y la aportación de Dassault.
- 7) ATR, EADS EFW, EADS Socata y EADS Sogerma Services están asignadas a Otras Actividades, que no es una División independiente de EADS.

**Nota para la Prensa:**

**Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica con analistas**

Puede seguir la **Conferencia Telefónica** de Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS y Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS con **Analistas** hoy a las 10:00 horas (horario continental europeo) en el sitio web de EADS, [www.eads.com](http://www.eads.com).

Haga clic en el banner situado en la página inicial. Después de la retransmisión en directo, habrá una versión accesible disponible previa petición.

**Más material para los medios de comunicación**

Más información sobre EADS - documentos fotográficos, de vídeo, sonido y generales - disponible en [www.medianewsnet.com](http://www.medianewsnet.com).

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 25 de abril de 2007, se ofrece información adicional sobre estos factores.