

# aero-notes



## Carta a los accionistas

<b>RESUMEN</b>	RESULTADOS 2009 DEL GRUPO EADS	2
	RESULTADOS POR DIVISIONES: ALTO NIVEL DE ENTREGAS	4
	ENTRE BASTIDORES: EUROCOPTER	6

### Estimados accionistas:

Nuestros resultados de 2009 nos hablan de dos historias distintas. Muestran que nuestra actividad subyacente es resistente. Pero también señalan áreas en las que debemos mejorar, en especial en la ejecución de programas y la protección respecto al dólar.

Repasando primero nuestros logros, la crisis ha demostrado que nuestro negocio es vigoroso. Recordemos que 2009 ha sido el peor año de la historia para el tráfico aéreo. Con todo, gracias a una sólida cartera de pedidos y a los esfuerzos de nuestros equipos en Airbus, las entregas de aviones civiles se situaron en un nivel récord. Es un gran logro.

En 2009, Astrium ha registrado un crecimiento de dos dígitos en su resultado. Defensa & Seguridad ha seguido mejorando en rentabilidad además de lograr importantes hitos de cara a su actividad futura. Eurocopter, aunque afectada por la crisis en el segmento de helicópteros civiles, ha desarrollado una sólida base de negocio futuro con los pedidos que ha conseguido, especialmente en sus actividades públicas y de servicios.

A pesar de la crisis, hemos conservado la flexibilidad para invertir en el futuro. Nuestra tesorería neta se sitúa en un nivel récord. Nos da tranquilidad para el fuerte gasto que requerirá el A350 en los próximos años, respalda nuestras calificaciones crediticias. Y nuestra cartera de pedidos, por valor de 389.000 millones de euros, nos da una auténtica plataforma para la actividad en el futuro.

No obstante, somos conscientes de los retos a los que nos enfrentamos. El exceso de costes del A400M ha sido indudablemente una importante carga para nuestro rendimiento. Creemos que el acuerdo de marzo con las naciones clientes nos aporta una base realista para cumplir el programa con éxito. Nuestros equipos están haciendo todo el esfuerzo posible por lograrlo. El A400M tiene un fortísimo potencial de exportación.

Los procesos para acelerar la producción del A380 siguen siendo complejos. Airbus está trabajando duro en ello y veo algunos progresos, pero tiene que seguir mejorando. El programa A350 está avanzando y mantenemos la fecha de puesta en servicio aunque ésta se está volviendo muy ajustada.

La debilidad del dólar continúa siendo un problema para EADS a pesar de nuestra política de coberturas y nuestros exitosos esfuerzos por reducir costes, en especial mediante Power8. Aunque nuestras raíces sean europeas, tenemos que aumentar nuestra presencia internacional para conseguir una protección estable frente a las oscilaciones de las monedas. Hemos logrado algunos éxitos importantes. Por ejemplo, con nuestra línea de ensamblaje del A320 en China. También seguimos comprometidos con EE.UU., sea cual sea el resultado del avión de reabastecimiento en vuelo estadounidense. En particular, podemos avanzar sobre la base de nuestro éxito actual con el programa Light Utility Helicopter para el Ejército estadounidense.

EADS ha recorrido un largo camino en sus 10 años de vida, creando un líder mundial en los sectores aeroespacial y de defensa en un corto período de tiempo. A pesar de los retos, miramos el porvenir con confianza.

De cara al futuro, vemos signos de gradual mejora en el mercado civil. Por eso estamos preparando un aumento de las tasas de entrega del A320.

Nuestros fundamentos, nuestra liquidez y nuestra cartera de pedidos siguen siendo sólidos y nos permiten hacer proyectos de futuro. Más que nunca, estamos totalmente centrados y comprometidos con nuestros objetivos a más largo plazo, que harán de EADS una compañía más equilibrada y fuerte en los próximos años.

**LOUIS GALLOIS**  
Consejero Delegado de EADS





El A400M despegando hacia el cielo

Los resultados anuales de EADS en 2009 reflejan un alto nivel de entregas en todos los segmentos, a pesar de un desafiante entorno marcoeconómico y comercial. Sin embargo, los beneficios se han visto afectados por las provisiones realizadas para hacer frente a retrasos en nuevos programas. Los ingresos se han mantenido estables, ascendiendo a 42.800 millones de euros. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes ascendió a 2.200 millones de euros. Los efectos de los tipos de cambio y la provisión contabilizada para el programa A400M han influido en especial en el EBIT\* de EADS, que quedó en -322 millones de euros. La cifra de pedidos recibidos se situó en 45.800 millones de euros, una cifra que refleja una coyuntura comercial notablemente más débil en el pasado ejercicio. Por otra parte, el Grupo ha registrado una fuerte actividad en defensa e institucional. La cartera de pedidos de EADS, que asciende a 389.000 millones de euros, proporciona una sólida plataforma para futuras entregas. La posición de Tesorería Neta alcanza la sólida cifra de 9.800 millones de euros gracias a un Cash Flow Libre, mejor de lo esperado y sigue siendo un fuerte activo para el Grupo.

**Los Ingresos** de EADS se situaron en 42.800 millones de euros (ejercicio 2008: 43.300 millones),

El entorno comercial del negocio fue difícil en 2009, pero nos adelantamos a muchos de los retos que nos aguardaban y los superamos. Gracias al acuerdo alcanzado entre las Naciones Clientes y EADS, el A400M vuelve a estar encarrilado. Aunque el Grupo tiene que dotar una significativa provisión adicional, esto estabiliza el programa. Aparte del A400M, seguimos plenamente concentrados en una mejor gestión de los programas, incluyendo el continuo proceso para acelerar la producción del A380, el desarrollo del A350 y el programa de vigilancia de fronteras para Arabia Saudí. Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS.

respaldados por un récord de entregas de aviones comerciales en Airbus (498 unidades frente a 483 en 2008). La cifra se ha visto afectada por un menor reconocimiento de ingresos en el programa A400M, el deterioro de los precios en las entregas de aviones comerciales y el negativo efecto de los tipos de cambio. Por otro lado, los ingresos en Astrium crecieron un 12%.

**El EBIT\* antes de partidas no recurrentes** – un indicador que registra el margen subyacente del negocio excluyendo los gastos o beneficios no recurrentes derivados de movimientos en las provisiones o efectos de los tipos de cambio– se situó en 2.200 millones de euros (ejercicio 2008: 3.300 millones). En 2009 Airbus obtuvo un aumento en sus volúmenes y se obtuvieron ahorros gracias al programa Power8. En cualquier caso, esta cifra se ha contrarrestado con creces por el empeoramiento de los tipos de las coberturas, el deterioro de los precios en las entregas de aviones comerciales de Airbus e incrementos de costes. El A380 siguió repercutiendo considerablemente en el rendimiento subyacente. El rendimiento de los programas de aviones de pasillo único y de largo alcance, así como de otras Divisiones, sigue siendo vigoroso.

**El EBIT\*** de EADS, de -322 millones de euros (ejercicio 2008: 2.830 millones) se vio afectado además por las provisiones para el A400M y el A380 y por los efectos negativos extraordinarios de los tipos de cambio. En total, el efecto negativo de los tipos de cambio supuso una reducción de 2.500 millones de euros en el EBIT\* de 2009 frente a 2008.

**El Beneficio neto** de EADS fue de -763 millones de euros (ejercicio 2008: 1.572 millones). Esta cifra se traduce en un beneficio por acción de -0,94 euros (BPA en el ejercicio 2008: 1,95 euros). El Beneficio Neto disminuyó a causa del deterioro del EBIT\*.

**Los gastos de I+D** Autofinanciado experimentaron un leve aumento hasta 2.825 millones de euros (ejercicio 2008: 2.669 millones), destinándose a fomentar nuevas tecnologías y negocio para el futuro.

De manera excepcional, debido a la significativa pérdida de 2009, el Consejo de Administración de EADS recomienda que no se pague dividendo este año.

**El Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes, situado en 991 millones de euros (ejercicio 2008: 2.886 millones), superó las provisiones gracias a una exitosa gestión del Cash Flow. La cifra aumentó por los pagos realizados por clientes públicos a final de año que no se esperaban hasta 2010. El gasto neto por financiación a clientes en 2009 fue inferior a lo esperado, situándose en torno a 400 millones de euros. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes ascendió a 585 millones de euros (ejercicio 2008: 2.559 millones). EADS refinanció su Eurobono de 1.000 millones de euros en agosto. Las actividades de inversión consumieron 1.900 millones de euros, reflejando un aumento de los

## PERSPECTIVA

A medida que EADS entra en 2010, el Grupo mantiene su solidez fundamental para hacer frente al entorno económico que, aunque mejora, sigue siendo volátil.

Esta expectativa se basa en una cartera de pedidos resistente y activamente gestionada de 3.488 aviones en Airbus, 1.303 en Eurocopter y una sólida cartera de pedidos en las actividades de Espacio y Defensa.

La paulatina recuperación del tráfico y la rentabilidad, especialmente en los mercados emergentes, debería servir en primer lugar para estabilizar las cuentas de las líneas aéreas antes de dar pie a nuevos pedidos.

Sobre la base de una serie de campañas activas, que deberían conducir a entre 250 y 300 nuevos pedidos brutos en 2010, y de una estable cartera de pedidos de aviones de pasillo único, Airbus decidió aumentar la tasa de producción de 34 a 36 aviones al mes en los de pasillo único a partir de diciembre de 2010, manteniendo las tasas de producción del programa de largo recorrido estables en torno a 8 aviones por mes.

En 2010, Airbus espera alcanzar el mismo nivel de entregas de aviones que en 2009 y los nuevos pedidos brutos deberían oscilar entre 250 y 300 aviones. Eurocopter debería entregar aproximadamente un 6% menos de helicópteros en 2010 en comparación con 2009.

Por consiguiente, usando como tipo de cambio spot medio 1 EUR = 1,40 USD, los ingresos de EADS en 2010 deberían permanecer prácticamente estables.

El EBIT\* de EADS en 2010 ascenderá a unos 1.000 millones de euros. El deterioro de las tasas de cobertura tendrá una repercusión de alrededor de -1.000 millones de euros en comparación con 2009. El A380, aunque experimenta una leve mejora, seguirá influyendo considerablemente en el EBIT\* antes de partidas no recurrentes, al igual que en 2009. Los ahorros en costes y una cierta mejora en los precios de los aviones deberían contribuir de forma positiva, pero una mayor debilidad en las entregas de helicópteros, un cierto aumento en los gastos de Investigación y Desarrollo (I+D) y la inflación de costes repercutirán en la rentabilidad.

Más adelante, el comportamiento del EBIT\* de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para llevar a cabo los programas A400M, A380 y A350 según los compromisos adquiridos con sus clientes.

Siempre que la cifra de entrada de efectivo procedente de la actividad institucional y de gobiernos sea sostenible a fin de año y con sujeción a los anticipos de pagos previos a la entrega en el programa A400M, el Cash Flow Libre antes de financiación a clientes debería ser neutral. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes debería ser negativo debido a los desembolsos por financiación a clientes de alrededor de 1.000 millones de euros.

desembolsos a medida que se acelera la inversión en el programa A350. **La posición de Tesorería Neta** del Grupo alcanzó los 9.800 millones de euros (final de 2008: 9.200 millones).

**Los pedidos recibidos** por el Grupo descendieron hasta 45.800 millones de euros (ejercicio 2008: 98.600 millones). El objetivo de pedidos recibidos para aviones comerciales se logró en este periodo pero, como se esperaba, no alcanzó el nivel de 2008. A 31 de diciembre de 2009, **la cartera de pedidos** de EADS se situaba en la sólida cifra de 389.100 millones de euros (final de 2008: 400.200 millones) a pesar del efecto de la revaluación al tipo de cambio de cierre de 1,44 USD/EUR frente al tipo de 1,39 USD/EUR al final de diciembre de 2008. Esta revaluación ha dado lugar a una reducción de aproximadamente 11.000 millones de euros. La cartera de pedidos

de Defensa se incrementó a 57.300 millones de euros (final de 2008: 54.900 millones). El crecimiento se vio impulsado por importantes contratos militares en 2009, entre ellos el Tramo 3a del Eurofighter.

En 2009, EADS siguió mejorando su **eficiencia en todo el Grupo**. Con el Power8, Airbus había logrado 2.000 millones de euros de ahorro bruto (diferente del efecto en el EBIT\* neto) en comparación con la base de costes proyectada para el final de 2009. Las compras inteligentes, la optimización de la cadena de suministro y la integración de la logística, así como una producción ágil, han hecho importantes aportaciones a una Airbus más eficiente.

El programa Power8 plus ya se ha puesto en marcha y todas las Divisiones harán aportaciones

con él. Otros proyectos en Airbus comprenden la implantación de un nuevo diseño en los programas de aviones de pasillo único y largo alcance.

Respecto al plan de integración y ahorro "Future EADS", el Grupo está aumentando su objetivo de ahorro bruto anual hasta 350 millones de euros, frente a los 200 millones de euros proyectados inicialmente para 2012. El plan Future EADS trata de simplificar, armonizar e integrar las funciones de soporte en todas las áreas. El ahorro pasa por diez proyectos, incidiendo en áreas desde finanzas a tecnologías de la información, compras generales y gestión de instalaciones.

Las diferentes iniciativas de ahorro en costes se están consolidando a escala de Divisiones a medida que maduran, como por ejemplo en Eurocopter, donde forman parte del programa SHAPE.

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



El satélite de comunicación militar SatComBw

GRUPO EADS (en millones de euros)	2009	2008	Variación
Ingresos	42.822	43.265	-1%
de esta cifra, Defensa	10.767	11.018	-2%
EBIT*	-322	2.830	-
Gastos de Investigación y Desarrollo	2.825	2.669	+6%
Beneficio (Pérdida) Neto <sup>(1)</sup>	-763	1.572	-
Beneficio por Acción (BPA) <sup>(1)</sup>	-0,94 €	1,95 €	-2,89 €
Cash Flow Libre (CFL)	585	2.559	-77%
Posición de Tesorería Neta	9.797	9.193	+7%
Pedidos recibidos <sup>(2)</sup>	45.847	98.648	-54%
Cartera de pedidos <sup>(2)</sup>	389.067	400.248	-3%

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

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



# Airbus

Tras la integración de Airbus Military en Airbus, Airbus ahora presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military. Las eliminaciones se tratan a escala de División. Los ingresos consolidados de Airbus, que ascienden a 28.067 millones de euros, se ajustan a los del ejercicio anterior (cifra ajustada del ejercicio 2008: 28.991 millones). El EBIT\* consolidado de Airbus asciende a -1.371 millones de euros (cifra ajustada del ejercicio 2008: 1.815 millones).

A 31 de diciembre de 2009, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 339.700 millones de euros tras la revaluación de cambio negativa de 11.000 millones de euros sobre la base de precios de catálogo.

## Airbus Commercial

De los resultados consolidados de Airbus, los ingresos de Airbus Commercial han ascendido a 26.370 millones de euros (ejercicio 2008: 26.524 millones). Las entregas de aviones comerciales han alcanzado un nivel récord de 498 (ejercicio 2008: 483).

El EBIT\* de Airbus Commercial ha experimentado un considerable descenso hasta 386 millones de euros frente a 2.306 millones en 2008. La cifra se ha visto muy afectada por la provisión para el A380 (240 millones de euros) y por los efectos

extraordinarios de los tipos de cambio. Sin extraordinarios, el EBIT\* consolidado antes de partidas no recurrentes se situaba en 1.100 millones de euros (cifra ajustada del ejercicio 2008: 2.100 millones).

De la cartera de pedidos consolidada de Airbus, Airbus Commercial es responsable de 320.300 millones de euros (final de 2008: 337.200 millones), equivalentes a 3.488 unidades (final de 2008: 3.715 aviones).

En 2009, Airbus obtuvo 310 nuevos pedidos comerciales brutos (271 pedidos netos) a pesar de las incertidumbres del mercado. El desarrollo del A350 siguió avanzando. Airbus mantiene invariable la fecha de entrada en servicio del avión.

El primer A320 de China salió de la línea de ensamblaje de Tianjin en junio de 2009 y en todo el ejercicio se entregaron 11 aviones. Esto pone de relieve el enfoque estratégico de Airbus para internacionalizar su presencia industrial y crear asociaciones mundiales fuera del territorio europeo. En 2009, el carguero A330 de Airbus realizó su vuelo inaugural.

## Airbus Military

Los ingresos de Airbus Military ascendieron a 2.235 millones de euros en 2009 (ejercicio 2008: 2.759 millones). La mejora en la actividad de aviones de reabastecimiento y del segmento de aviones

medios y ligeros se vio sobradamente contrarrestado por un menor reconocimiento de ingresos en el programa A400M. El constante progreso de las constructivas negociaciones entre EADS y las Naciones de Lanzamiento, incluyendo el nivel de detalle acordado desde el cuarto trimestre de 2009 ha permitido a EADS dejar a finales de 2009 la contabilización según el método de "early stage accounting" y evaluar las provisiones por pérdidas en el proceso de cierre a finales del año. También ha influido en la mejora el exitoso primer vuelo del A400M (con sus implicaciones para hitos vinculados al programa, como la entrega del primer avión), junto con una visibilidad considerablemente superior de los costes totales previstos de producción. Las nuevas provisiones para pérdidas del A400M se han basado en las estimaciones del equipo directivo de EADS, dado que aún no se han ultimado las previstas modificaciones contractuales con las naciones clientes de lanzamiento. Si se produjeran cambios sustanciales en esta nueva evaluación, el rendimiento futuro de EADS podría verse considerablemente afectado.

El EBIT\* de Airbus Military ascendió a -1.754 millones de euros (ejercicio 2008: -493 millones), afectado principalmente por la repercusión del programa A400M con la provisión de -1.800 millones de euros.

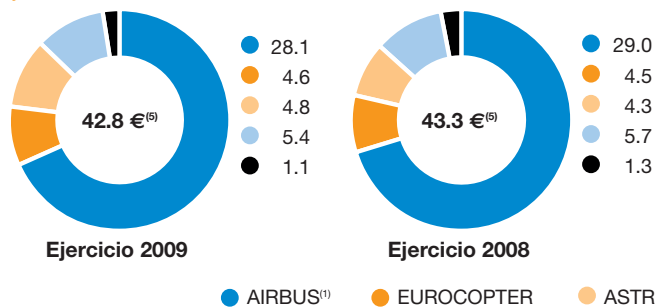
Airbus Military se aseguró un significativo hito con el primer vuelo del avión de transporte A400M. Además, confirmó su posición de liderazgo en el negocio mundial de aviones de reabastecimiento con nuevos pedidos de Arabia Saudí, así como con el exitoso trabajo de conversión y vuelos de prueba del primer avión A330 MRTT que se entregará a Australia.

En 2009, Airbus Military registró 18 nuevos pedidos brutos (10 pedidos netos). La cartera de pedidos de Airbus Military se situó en 20.700 millones de euros (final de 2008: 22.300 millones).

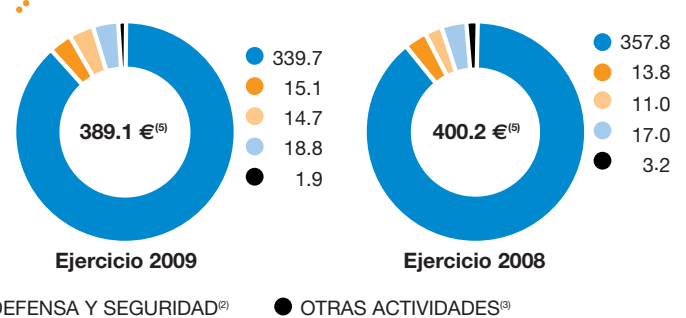


## EADS POR DIVISIONES

INGRESOS (en miles de millones de euros)



CARTERA DE PEDIDOS<sup>(4)</sup> (en miles de millones de euros)



1) Airbus ahora presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial (comprende EFW y la ya completada reorganización de aeroestructuras) y Airbus Military incluye la antigua División Aviones de Transporte Militar así como toda la actividad del A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División. Las cifras de 2008 y las cifras de los tres primeros trimestres de 2009 se han reexpresado para reflejar los cambios, salvo en el caso de la planta de Augsburg transferida de DS.

2) Ingresos de la planta de Augsburg incluidos en Defensa & Seguridad en el ejercicio 2008, con 438 millones de euros. Desde 2009, la planta de Augsburg está integrada en Premium AEROTEC.

3) A partir de 2009, EADS EFW se consolida en las cuentas de Airbus (las cuentas de 2008 se han ajustado). Otras Actividades ahora comprende ATR, EADS Sogerma, EADS Norteamérica y un 30% de DAHER-SOCATA por el método de la participación. Otras Actividades no es una división independiente de EADS.

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) Cifra total incluye consolidación de sedes centrales.

# Eurocopter



En 2009, los ingresos de la División Eurocopter aumentaron un 2%, hasta 4.570 millones de euros (ejercicio 2008: 4.486 millones). En total, se entregaron 558 helicópteros, frente a los 588 de 2008. El EBIT\* de la División descendió a 263 millones de euros (ejercicio 2008: 293 millones). Las aportaciones positivas de servicios y las iniciativas de ahorro en costes se vieron contrarrestadas por los mayores gastos de I+D, presión en los márgenes en el programa NH90 y un efecto negativo de los tipos de cambio.

En diciembre de 2009, Eurocopter realizó el vuelo inaugural del helicóptero civil EC-175 según el calendario programado. El pedido francés de 22 nuevos helicópteros de transporte táctico NH90 y el pedido brasileño de 50 EC725

son ejemplos de la fuerte actividad en el negocio militar. Asimismo, Eurocopter reforzó su negocio de servicios con la creación de nuevos Centros de Servicios en Hong Kong y Dallas. También firmó importantes contratos de servicios con el Ejército alemán y la Royal Air Force británica.

La tendencia de las reservas durante el año mostró una notable desaceleración, con 344 pedidos netos registrados frente a los 715 de 2008. Sin embargo, 2009 fue un año récord para los helicópteros militares, reconduciendo a una cartera de pedidos con un valor muy superior al nivel de 2008. La cartera de pedidos de Eurocopter alcanzó los 15.100 millones de euros (a final de 2008: 13.800 millones de euros) por 1.303 helicópteros (a final de 2008: 1.515 helicópteros).



# Defensa & Seguridad



Los ingresos de la División Defensa & Seguridad (DS) en 2009 descendieron hasta 5.363 millones de euros (ejercicio 2008: 5.668 millones) debido a la segregación de la actividad de aeroestructuras de Augsburg, que pasó al segmento Airbus. En los mismos términos, los ingresos reflejan crecimiento por un mayor volumen del Tramo 2 y por las entregas de exportación en Eurofighter, así como de la actividad de apoyo logístico integral.

El EBIT\* aumentó un 10%, hasta 449 millones de euros (ejercicio 2008: 408 millones). En 2009, DS registró crecimiento en programas básicos y se aseguró hitos significativos en futuras áreas de alto crecimiento. Las naciones socias de Eurofighter adjudicaron el contrato del Tramo 3a para la producción de 112 aviones. DS siguió manteniendo su posición de liderazgo en sistemas de seguridad nacional, consiguiendo el contrato para la seguridad de todas las fronteras de Arabia Saudí. Avanzó en sus actividades UAV, dando soporte al despliegue por parte del Ejército francés del sistema Harfang UAV en Afganistán, completando el estudio de reducción de riesgos para el UAV europeo Talarion y probando con éxito el demostrador Barracuda UAV. Al final de 2009, la cartera de pedidos de la División se situaba en 18.800 millones de euros (a final de 2008: 17.000 millones de euros).

# Astrium



Astrium registró un fuerte crecimiento de los ingresos (incremento del 12%) en todas sus actividades en 2009. Sus ingresos ascendieron a 4.799 millones de euros (ejercicio 2008: 4.289 millones). El EBIT\* mejoró un 12%, hasta alcanzar 261 millones de euros (ejercicio 2008: 234 millones), principalmente gracias a una aceleración de la productividad en satélites de observación de la Tierra, en el proceso de fabricación de Ariane 5 y a un rentable crecimiento en servicios de telecomunicaciones. Sin embargo, este resultado se vio parcialmente contrarrestado por un efecto desfavorable de conversión por el descenso de la libra esterlina frente al euro en los servicios de Paradigm.

Para Astrium, 2009 fue un año récord en todos los sectores. En satélites de telecomunicaciones, la División se hizo con una cuarta parte del mercado mundial, incluyendo un pedido por valor de más de 500 millones de euros de SES Astra. La unidad de negocio Astrium Services se expandió y evolucionó; SkyNet 5



pasó su hito de servicio operacional, con el reconocimiento de Astrium como su proveedor más fiable por parte del Ministerio de Defensa británico. A lo largo del año, Astrium entregó siete lanzadores Ariane 5 y comenzó el desarrollo del Ariane 5 ME (Midlife Evolution). Al final de diciembre de 2009, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 14.700 millones de euros (a final de 2008: 11.000 millones de euros).

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

Los ingresos de Otras Actividades (ATR, EADS Sogerma, EADS North America y 30% de DAHER-SOCATA por el método de la participación) descendieron a 1.096 millones de euros principalmente por los cambios en el perímetro de consolidación. El EBIT\* de Otras Actividades descendió a 21 millones de euros. Las ganancias en productividad en Sogerma quedaron contrarrestadas por efectos negativos de cambio en ATR y un EBIT\* más bajo en EADS North America.

La proactiva gestión de la cartera de pedidos en ATR dio lugar a 53 entregas de aviones en 2009. En diciembre de 2009, el Ejército estadounidense adjudicó el quinto contrato anual para el Light Utility Helicopter a EADS North America. Con este contrato, el pedido total se eleva a 178 aviones.

Para acceder a la nota de prensa completa y seguir las noticias del Grupo, visite [www.eads.com](http://www.eads.com)







Dauphin AS365

# Un helicóptero para cada necesidad

La División Eurocopter de EADS, creada en 1992, es el líder mundial en la fabricación de helicópteros para los mercados civil y de servicios públicos, con una cuota de mercado del 52% en dichos sectores. En conjunto, los productos de Eurocopter representan un 30% de la flota mundial de helicópteros. Su fuerte presencia mundial está asegurada por 18 filiales repartidas por los cinco continentes y una extensa red de distribuidores, agentes autorizados y centros de mantenimiento. Actualmente hay en funcionamiento más de 10.500 helicópteros de Eurocopter con más de 2.800 clientes en más de 140 países.

La huella industrial global y la amplia gama de productos y servicios de Eurocopter constituyen todo un triunfo en este difícil período económico. La caída en los mercados corporativo, de turismo y de socorro médico (EMS, siglas en inglés), habituales compradores de helicópteros pequeños, se ha compensado por un mercado estable del petróleo y del gas debido a nuevos trabajos de prospección, y además por un potente mercado militar.

Eurocopter trata de reforzar su posición de mercado aumentando sus actividades de servicios y

desarrollando su presencia en mercados de potencial crecimiento. En 2009, Eurocopter registró importantes pedidos de servicios y apoyo en Alemania, Reino Unido y Brasil y siguió extendiendo su presencia mundial en Reino Unido, Japón, EE.UU., Australia, Brasil, Singapur y Tailandia. Se establecieron centros de servicios al cliente en Hong Kong y Dallas (EE.UU.). En 2009, centrándose en pedidos gubernamentales y de servicios, Eurocopter pudo incrementar su cartera de pedidos en más de 1.000 millones de euros.

## Poniéndose en forma para el futuro

En 2009, Eurocopter lanzó un programa interno denominado SHAPE para adaptar la compañía al nuevo contexto económico manteniendo al mismo tiempo un crecimiento sostenible. Para el final de 2011 tiene un objetivo de ahorro de 200 millones de euros anuales en comparación con la base de costes proyectada. SHAPE incluye la aportación de Eurocopter a Future EADS, el programa de integración del Grupo EADS, y tiene los objetivos siguientes:

- 1. Ahorrar** en tesorería (corto plazo), reducir costes para economizar 200 millones de euros al año y reducir las existencias, todo ello con objeto de generar liquidez destinada a futuras inversiones de la compañía.
- 2. Mejorar** la productividad y la eficiencia, implantar procesos más rápidos y simplificados.
- 3. Invertir** en nuevos proyectos de helicópteros, tales como el X4 (sucesor del Dauphin), el Aerial Armed Scout ofertado al

Ejército de Estados Unidos junto con Lockheed Martin, y el Future Transport Helicopter. Además, Eurocopter dará impulso a las tecnologías de medio ambiente, seguridad y rentabilidad de costes en provecho de sus clientes.

Con estos objetivos, combinados con una fuerte reserva de pedidos, Eurocopter está bien situada para hacer frente a los retos de los años venideros.



# Programas y Productos



El EC175, el último miembro de la gama de Eurocopter, realizó su vuelo inaugural oficial en diciembre de 2009. Este helicóptero de la clase de siete toneladas ha sido desarrollado y fabricado en cooperación con China Aeronautics Industries Group Corp. (AVIC), socio de Eurocopter desde hace muchos años. Encaja perfectamente en la gama de Eurocopter, entre el AS365 Dauphin (4/5 toneladas) y el AS332/EC225 Super Puma (9/11 toneladas). Ya existen pedidos de 114 unidades del EC175 en total, cursados por 14 clientes. Las primeras entregas están programadas para 2012. Eurocopter espera vender 800 EC175 en el transcurso de los próximos veinte años.

< El EC175 está destinado a misiones civiles y parapúblicas

La Armada estadounidense ha seleccionado el UH-72A LAKOTA (un derivado militar del EC145 comercial) como su Light Utility Helicopter (LUH) de nueva generación, del que encargarán hasta 345 aviones en un período de 10 años, con un valor superior a 2.000 millones de dólares a lo largo de todo el ciclo.

En marzo de 2010, las entregas de los UH-72A Lakota al Ejército y la Armada estadounidenses alcanzaban la centena, todas ellas según el calendario previsto o incluso adelantadas. En diciembre de 2009 se recibió un nuevo pedido por otros 51 Lakotas. Todas las entregas se han hecho desde las nuevas instalaciones de American Eurocopter en Columbus, Mississippi, donde se fabrica este helicóptero bimotor.

El Ejército estadounidense recibió su primer UH-72A en diciembre de 2006 >



La familia de helicópteros pesados de Eurocopter, el AS332 Super Puma/AS532 Cougar y sus derivados de última generación, EC225/EC725, ha acumulado cuatro millones de horas de vuelo en servicio. Hasta la fecha, hay 740 variantes civiles y militares de esta familia de productos en servicio con clientes de todo el mundo. La mayor parte presta servicio en instalaciones petrolíferas y de gas en las duras condiciones del Mar del Norte, en búsqueda y rescate (SAR) y en transporte VIP. También trabajan en exigentes misiones militares. Sólo en 2009 se vendieron un total de 81 helicópteros de esta familia de productos. Brasil ha hecho un pedido de 50 EC725.

< El EC225 es frecuentemente utilizado para operaciones de búsqueda y rescate

El demostrador de tecnología BLUECOPTER, presentado por primera vez en el Salón Aeronáutico de París en 2009, es el buque estrella de los esfuerzos de investigación del Grupo en rotores ecológicos.

Se trata de un proyecto conjunto de EADS Innovation Works y Eurocopter y cuenta con un sistema de propulsión eficiente en términos de consumo de combustible y de bajas emisiones. También dispone de un sistema de última tecnología para la depuración de gases de combustión. Un elemento de la participación de EADS en la iniciativa tecnológica europea conjunta Cielos Limpios para lograr los objetivos del Consejo Asesor para la Investigación Aeronáutica en Europa (ACARE) consiste en reducir el consumo de combustible en más de un 30% reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta un 40% y disminuir las emisiones de óxido de nitrógeno hasta un 53%.

El demostrador de tecnología Bluecopter se presentó por primera vez en el Salón Aeronáutico de Le Bourget >



Diseñado para modernas capacidades multimisión y de eficiencia en costes a lo largo de su ciclo de vida, el NH90 se ha desarrollado como un helicóptero multifuncional para aplicaciones tanto de transporte táctico (TTH) como navales (NFH). El programa ha sido desarrollado conjuntamente por Eurocopter con sus socios italianos y holandeses de Nato Helicopter Industries ("NHI"). Eurocopter tiene una participación del 62,5% en NHI. Con pedidos de 14 países para 23 versiones diferentes, la cartera de pedidos del NH90 al final de 2009 se situaba en 489 pedidos en firme. A principios de 2010 había una flota de 40 helicópteros en la versión de transporte táctico en servicio en cinco países. El primer NH90 naval se ha entregado a Países Bajos.

< El Ejército australiano recibió 4 entregas del NH90 en 2009

JUNTA GENERAL ANUAL 2010

Nos complace comunicar que la Junta General Anual de Accionistas tendrá lugar:

**el martes, 1 de junio de 2010, a las 14:00 horas en el Hotel Okura Amsterdam, Ferdinand Bolstraat 333, 1072 LH Amsterdam, Países Bajos**

La información detallada sobre la asistencia a la Junta General Anual se comunicará a través de publicaciones en prensa y estará disponible en nuestra página web [www.eads.com](http://www.eads.com) (Relaciones Inversores)

SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN PARA LOS ACCIONISTAS DE EADS

El servicio de administración de las acciones de EADS es gestionado actualmente por BNP Paribas Securities Services (BP25), filial al 100% de BNP Paribas, tras la adquisición de ARLIS el 1 de enero de 2010.

Datos de contacto:

**AIRLIS BNP - PARIBAS Securities Services - EADS Share Service**  
 9, rue du Débarcadère  
 93761 Pantin Cedex - France  
 Tel.: +33 (0) 1 57 43 35 00  
 Fax: +33 (0) 1 55 77 98 61

AGENDA DEL ACCIONISTA

- **19 DE ABRIL DE 2010:**  
 Reunión informativa para inversores en Hamburgo
- **14 DE MAYO DE 2010:**  
 Publicación de los resultados del primer trimestre 2010
- **18 DE MAYO DE 2010:**  
 Visita de los accionistas a la sede de Manching
- **1 DE JUNIO DE 2010:**  
 Junta General Anual, Ámsterdam
- **10 DE JUNIO DE 2010:**  
 Visita de los accionistas al Salón Aeronáutico ILA de Berlín
- **29 DE JUNIO DE 2010:**  
 Reunión informativa para accionistas en París
- **30 DE JULIO DE 2010:**  
 Publicación de los resultados del primer semestre de 2010
- **12 DE NOVIEMBRE DE 2010:**  
 Publicación de los resultados de los 9 primeros meses de 2010

TOME PARTE EN NUESTROS ACTOS PARA ACCIONISTAS

Si desea participar en alguno de nuestros actos para accionistas, puede llamar al número telefónico de información que indicamos a continuación. Dado que el número de participantes puede estar limitado, rogamos tenga en cuenta que las solicitudes se atenderán por riguroso orden de recepción.

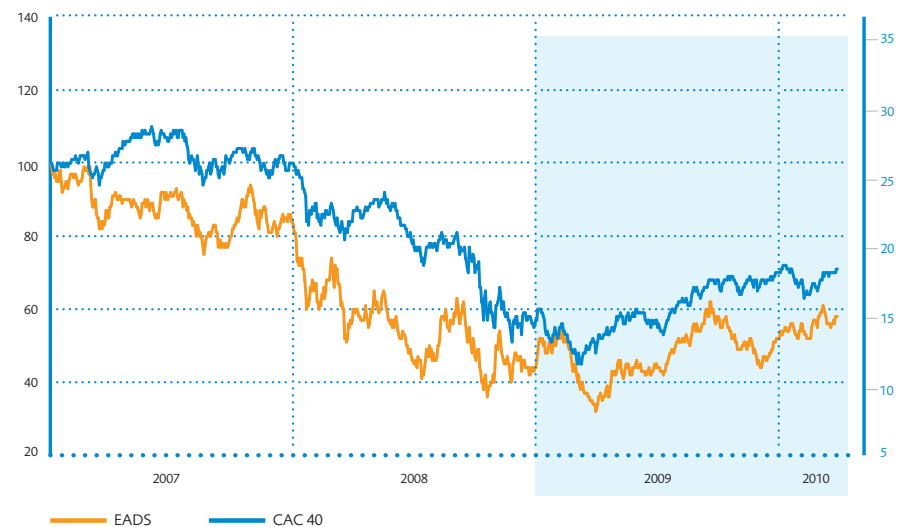
La acción de EADS

EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN

al 26 de marzo de 2010

Base 100: el 2 de enero de 2007

Cotización de EADS (en euros)

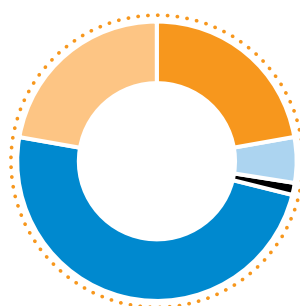


Perfil

Código ISIN	NL0000235190
Número de acciones en circulación el 31 de diciembre de 2009	816 105 061
Máximo en 2010 en la Bolsa de Valores de París	15,96 € el 5 de marzo
Mínimo en 2010 en la Bolsa de Valores de París	13,55 € el 15 de febrero
Beneficio por acción (BPA) 2009	-0,94 €

Estructura del capital

al 31 de diciembre de 2009



- 22,46% **Sogeade** Lagardère y Sogepa (sociedad estatal holding francesa)
- 22,46% **Daimler\***
- 5,48% **SEPI** (sociedad estatal holding española)
- 49,21% **Participación institucional, minorista y de empleados + Acciones mantenidas por el Estado francés fuera de la asociación contractual**
- 0,39% **Autocartera** (Acciones sin derechos económicos ni de voto)

\*El 9 de febrero de 2007 Daimler llegó a un acuerdo con un consorcio de inversores privados y públicos por el que se reducirá su participación en EADS en un 7,5%, si bien conservando sus derechos de voto sobre el 22,5% de las acciones de EADS.

Impreso en papel reciclado

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

LCOMFI

INFORMACIÓN PARA EL ACCIONISTA

[www.eads.com](http://www.eads.com) – [ir@eads.com](mailto:ir@eads.com)  
 Tel : +33 1 45 30 85 82

LLAMADA GRATUITA

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