



Nota de Prensa

Mejora del comportamiento: EADS publica sus resultados de los nueve primeros meses de 2011

- Aumento de las previsiones del ejercicio sobre pedidos, ingresos, EBIT* antes de partidas no recurrentes y Cash Flow Libre
- Los pedidos recibidos aumentan un 63%, a 93.900 millones de euros, en los nueve primeros meses de 2011; la cartera de pedidos alcanza un nivel record de 503.000 millones de euros
- Los ingresos aumentan un 4%: 32.700 millones de euros
- El EBIT* antes de partidas no recurrentes aumenta un 29%: 1.100 millones de euros
- Fuerte Cash Flow Libre antes de la adquisición de Vector Aerospace de unos 600 millones de euros, algo menos que el año pasado
- El Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes aumenta un 86%: 565 millones de euros
- Cargo de 200 millones de euros vinculado a la entrada en servicio del A350 XWB prevista para el primer semestre de 2014

Leiden, 10 de noviembre de 2011 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) anuncia unos resultados de los nueve primeros meses mejores de lo esperado. El ímpetu del negocio de aviones comerciales sigue siendo vigoroso a pesar de las recientes turbulencias en el entorno macroeconómico, pero, como se preveía, los mercados de defensa del mundo occidental se ven sometidos a presiones. En los nueve primeros meses de 2011, los pedidos recibidos ⁽⁵⁾ han alcanzado los 93.900 millones de euros. La cartera de pedidos de EADS se ha situado en el nivel récord de 503.000 millones de euros. Los ingresos han ascendido a 32.700 millones de euros. El EBIT* antes de partidas no recurrentes, de unos 1.100 millones de euros, se ha visto impulsado principalmente por mejoras operacionales en las actividades comerciales de Eurocopter y Airbus, así como por un cierto escalonamiento favorable en Airbus y en Sedes Centrales. El EBIT* declarado se ha elevado a 885 millones de euros. La generación de cash flow ha permanecido fuerte,

conduciendo a una posición de Tesorería Neta de 11.400 millones de euros después de adquisiciones.

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

“La evolución de los programas grandes, especialmente del A350, sigue contando con la máxima atención del equipo directivo.”

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

En los nueve primeros meses, los **ingresos** de EADS han aumentado un 4%, a 32.700 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 31.600 millones de euros). Este crecimiento se ha visto impulsado por Airbus Commercial, Eurocopter y Astrium. Las entregas físicas han seguido en un nivel elevado, con 374 aviones en Airbus Commercial, 323 helicópteros en Eurocopter y el 46º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes (EBIT* ajustado)** –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 ha situado en torno a 1.100 millones de euros (primeros nueve meses de 2010: 800 millones de euros) para EADS y en unos 400 millones de euros para Airbus (nueve primeros meses de 2010: en torno a 300 millones de euros). El aumento en comparación con el año pasado se debe principalmente a mejoras operacionales en Airbus y Eurocopter y a un cierto escalonamiento favorable en Airbus y en Sedes Centrales.

El **EBIT* declarado** de EADS se ha situado en 885 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 784 millones de euros). Con la entrada en servicio del A350 XWB prevista ahora en el primer semestre de 2014, Airbus Commercial contabilizó un cargo de 200 millones de euros para este programa en el tercer trimestre. El EBIT* declarado incluye una partida positiva no recurrente debida a la terminación del programa A340 de 192 millones de euros. El desajuste en dólares estadounidenses y la revaluación del balance han tenido un efecto negativo en el EBIT* de EADS de unos 50 millones de euros al final de septiembre. En los nueve primeros meses,

Eurocopter ha registrado un cargo neto de unos 120 millones de euros, con 60 millones en el tercer trimestre. Estos cargos netos corresponden principalmente a programas públicos y al SHAPE.

El **Beneficio Neto** se ha duplicado con creces, alcanzando los 421 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 198 millones de euros), equivalente a un beneficio por acción de 0,52 euros (BPA en los nueve primeros meses de 2010: € 0.24). La mejora se ve impulsada por el Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes⁽⁴⁾, que ha aumentado a 565 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 304 millones de euros) gracias a mejores beneficios operacionales.

El resultado financiero asciende a -212 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: -452 millones de euros). El resultado por intereses de -9 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: -176 millones de euros) ha mejorado gracias a una partida positiva no recurrente de 120 millones de euros debida a la terminación del programa A340. Además, la posición media de tesorería neta en 2011 supera el nivel de 2010. A su vez, otros resultados financieros asciende a -203 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: -276 millones de euros). Esta línea incluye, entre otras cosas, una revaluación negativa de opciones de EADS por unos 60 millones de euros y la relajación de provisiones descontadas por un importe negativo de unos 110 millones de euros.

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

El **Cash Flow Libre** de los nueve meses se ha beneficiado de un buen comportamiento operacional y de los pedidos recibidos en el segmento comercial. El cash flow bruto de explotación refleja la mejora de la rentabilidad subyacente. El Cash Flow Libre antes de financiación a clientes se ha situado en -27 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 882 millones de euros). El Cash Flow Libre después de financiación a clientes se ha situado en 155 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 791 millones de euros). Antes de la adquisición de Vector Aerospace, el Cash Flow Libre se situaba en 587 millones de euros, cifra algo inferior a la del año pasado debido al deterioro del capital circulante. El capital circulante refleja una aceleración de existencias en Airbus debido al nuevo escalonamiento de algunas entregas en el tercer trimestre y a la aceleración progresiva hasta la tasa de 38 al mes en la producción de aviones de pasillo único, que ya se ha logrado. Este efecto negativo de las existencias en el cash flow debería disminuir en el cuarto trimestre. Entretanto, la aceleración de las existencias se ha visto parcialmente mitigada por mayores pagos anticipados en Airbus y Astrium. La financiación a clientes ha generado una tesorería de unos 180 millones de euros en los nueve

primeros meses, dado que la apetencia en el mercado de arrendadores y bancos sigue activa a pesar de las recientes inquietudes. El nivel de inversiones se ajusta al de 2010; sin embargo, EADS espera que aumente a final de año.

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se ha elevado a la sólida cifra de 11.400 millones de euros (final de 2010: 11.900 millones de euros). Refleja asimismo una aportación en efectivo a activos de pensiones de 300 millones de euros y una compra en efectivo de acciones minoritarias de Dornier/DADC a Daimler AG.

Los **pedidos recibidos**⁽⁵⁾ de EADS han aumentado un 63%, a 93.900 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 57.700 millones de euros), habiéndose beneficiado del fuerte y continuo ímpetu comercial. Al final de septiembre de 2011, la **cartera de pedidos**⁽⁵⁾ del Grupo se situaba en el nivel record de 503.000 millones de euros (final de 2010: 448.500 millones de euros), respaldando el crecimiento de la cifra de negocios de EADS en el futuro. La cartera de pedidos de Airbus Commercial se ha visto reducida por un efecto negativo de revaluación de unos 2.700 millones de euros debido al leve deterioro del tipo de cambio spot de cierre del dólar desde el final de 2010. La cartera de pedidos de defensa ha descendido a 54.500 millones de euros (final de 2010: 58.300 millones de euros).

Al final de septiembre de 2011, EADS tenía 128.038 empleados, incluyendo 2.426 empleados de la adquisición de Vector Aerospace (final de 2010: 121.691).

Perspectiva

EADS aumenta sus últimas previsiones sobre pedidos, ingresos, EBIT* antes de partidas no recurrentes y Cash Flow Libre dadas en julio. En 2011, Airbus debería entregar entre 520 y 530 aviones comerciales y sus pedidos brutos deberían rondar los 1.500. Los ingresos de EADS en 2011 deberían experimentar un aumento superior al 4% en comparación con los 45.800 millones de euros de 2010.

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

EADS prevé que el Beneficio por Acción (BPA) de 2011 antes de partidas no recurrentes se sitúe en aproximadamente 0,9 euros, por encima del nivel de 2010 (0,86 euros). De cara al futuro, el comportamiento del EBIT* declarado y del Beneficio por Acción (BPA) de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para cumplir en los programas A400M, A380 y A350 XWB de acuerdo con los compromisos contraídos con sus clientes. El EBIT* declarado y el BPA también dependen de las fluctuaciones de los tipos de cambio. Según

lo anteriormente anunciado, a un cambio de 1 EUR = 1,35 USD, el BPA de 2011 debería superar el nivel de 0,68 euros de 2010 y, a un cambio de 1 EUR = 1,45 USD, puede ser inferior.

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

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

Divisiones de EADS: fuerte demanda comercial en Airbus y Eurocopter, presión en el negocio institucional por los recortes del gasto público como se preveía

Los ingresos consolidados de **Airbus**, de 22.411 millones de euros, registran un aumento del 3% en comparación con el mismo período del año pasado (nueve primeros meses de 2010: 21.740 millones de euros). El EBIT* consolidado de Airbus ha permanecido estable en 295 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 296 millones de euros).

Los ingresos de Airbus Commercial se han elevado a 21.120 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 20.446 millones de euros). Las entregas alcanzaron los 376 aviones comerciales a efectos de reconocimiento de ingresos, como el año pasado. En comparación con el año pasado, los ingresos de Airbus Commercial se han beneficiado de efectos favorables de mix y precios. En el tercer trimestre se cancelaron dos arrendamientos operativos de largo alcance, desencadenando reconocimiento de ingresos y margen. Las entregas de algunos aviones se han reprogramado durante el tercer trimestre. Sin embargo, las expectativas anualizadas sobre entregas siguen siendo las mismas. El EBIT* declarado de Airbus Commercial se ha elevado a 306 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 328 millones de euros). En comparación con el año pasado, el EBIT* de Airbus Commercial antes de partidas no recurrentes, de unos 380 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: unos 280 millones de euros) se ha beneficiado de una cierta mejora operacional incluyendo un efecto favorable de precios sin subidas, así como un escalonamiento favorable. La mejora interanual se ve parcialmente reducida por el deterioro de los tipos de las coberturas de unos 220 millones de euros y mayores gastos de I+D, especialmente para el programa A350 XWB.

Los ingresos de Airbus Military han aumentado un 13%, a 1.747 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 1.540 millones de euros), impulsados por un mayor reconocimiento de ingresos para el A400M y los aviones de reabastecimiento. El EBIT* de Airbus Military ha mejorado a 5 millones de

euros (nueve primeros meses de 2010: -35 millones de euros). Los resultados de los nueve primeros meses del año pasado se vieron afectados por algunos costes negativos del A400M.

Al final de septiembre, Airbus Commercial tenía registrados 1.038 pedidos netos y había entregado 374 aviones comerciales, de los cuales 16 correspondían al A380. El tercer trimestre ha estado marcado por compromisos clave de clientes de todo el mundo. Air France-KLM firmó un contrato para 60 A350 XWB y Lufthansa hizo pedidos de aviones y estableció compromisos que incluían 30 A320neo y dos A380. Qantas y Airbus firmaron el mayor pedido en la historia de la aviación australiana en octubre, para 110 aviones de la familia A320. Airbus confirmó su estrategia de servicios con la consumación de las adquisiciones de la danesa Satair A/S y la estadounidense Metron Aviation, proveedora de soluciones avanzadas para la gestión del tráfico aéreo.

El programa A350 XWB está progresando. La fabricación y el pre-montaje del A350-900 están avanzando en todos los centros de pre-montaje final. El comienzo de la línea de montaje final está previsto para el primer trimestre de 2012 y la puesta en servicio está programada para el primer semestre de 2014, dando lugar a un cargo en el EBIT* de 200 millones de euros.

En los nueve primeros meses, Airbus Military ha entregado 12 aviones, entre ellos dos aviones Multi-Role Tanker Transport A330 a la Royal Australian Air Force. El avión de transporte militar A400M ha pasado otras importantes pruebas de vuelo a medida que avanza hacia su certificación. Se ha detectado la causa de los problemas del motor encontrados anteriormente este año, y se han hecho importantes progresos para resolver estos problemas. Los vuelos de prueba continúan a capacidad máxima para el logro puntual de la certificación. Además, el Future Strategic Transport Aircraft de la Royal Air Force está en la fase de vuelos de prueba para su puesta en servicio después de que se hayan logrado las certificaciones civil y militar en el trimestre.

Al final de septiembre de 2011, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 456.800 millones de euros (final de 2010: 400.400 millones de euros). La cartera de pedidos de Airbus Commercial se elevaba a 436.400 millones de euros (final de 2010: 378.9 millones de euros), comprendiendo 4.216 unidades que representan más de siete años de plena producción (final de 2010: 3.552 aviones). Se ha visto reducida por un efecto negativo de revaluación de unos 2.700 millones de euros debido al leve deterioro del tipo spot de cierre del dólar estadounidense desde el final de 2010. Airbus Military ha registrado dos pedidos nuevos, que sitúan la cartera de pedidos en 231 aviones. La cartera de pedidos de Airbus Military se situaba en 21.700 millones de euros (final de 2010: 22.800 millones de euros).

Los ingresos de **Eurocopter** han aumentado un 12%, a 3.458 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 3.085 millones de euros). Las entregas han alcanzado un total de 323 helicópteros (nueve primeros meses de 2010: 367 helicópteros). El EBIT* de la División ha aumentado un 30%, hasta 157 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 121 millones de euros). El aumento de los ingresos y del EBIT* en comparación con el año pasado se debe a un efecto favorable de mix en entregas comerciales y actividades de soporte así como a un mejor rendimiento operacional. Los ingresos incluyen asimismo 96 millones de euros del efecto de la adquisición de Vector Aerospace. En el período de nueve meses se ha registrado un cargo neto de unos 120 millones de euros, 60 millones de ellos en el tercer trimestre. Estos cargos netos corresponden principalmente a programas públicos y al programa de transformación SHAPE. La cifra de 2010 incluía un cargo neto de 70 millones de euros.

Eurocopter se está beneficiando de una recuperación del sector civil en helicópteros ligeros y medios, impulsada por EE.UU. y Europa del Este. En conjunto, la tendencia de los pedidos netos durante los nueve primeros meses ha mejorado en comparación con el mismo período del año pasado, encabezada por la renovada fortaleza de los mercados de petróleo y gas. En total, en el tercer trimestre se han contabilizado 67 helicópteros, 43 de los cuales corresponden al Ecureuil. En septiembre de 2011 se firmó otro pedido adicional importante para 20 EC225 por parte de la canadiense CHC Helicopter, pero aún no está reflejado en la cartera de pedidos. En los nueve primeros meses, Eurocopter ha registrado pedidos netos de 259 helicópteros frente a los 230 pedidos netos del mismo período del año pasado. La División ha alcanzado un importante hito nuevo en su senda de innovación, iniciando vuelos de prueba de un demostrador de helicópteros híbrido AS350.

La cartera de pedidos de la División ha descendido a 13.900 millones de euros (final de 2010: 14.600 millones de euros) con 1.058 helicópteros (final de 2010: 1.122 helicópteros).

Los ingresos de **Astrium** en los nueve primeros meses de 2011 han aumentado un 7%, elevándose a 3.440 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 3.226 millones de euros), impulsados por una mayor actividad en lanzadores y satélites pero con menos volumen en servicios. En el tercer trimestre se entregaron cuatro satélites de telecomunicaciones de Astrium. El EBIT* ha aumentado un 4%, a 165 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 158 millones de euros), con mayores volúmenes y productividad en satélites, defensa y lanzadores pero reducido por el descenso en la actividad de servicios.

Los pedidos recibidos han alcanzado los 2.300 millones de euros en los nueve primeros meses. Los pedidos del tercer trimestre incluyen el satélite de telecomunicaciones Eutelsat 3B. También en el tercer trimestre, el Ariane

5 ha registrado su 46º lanzamiento consecutivo con éxito, que subraya una vez más la sólida fiabilidad del sistema. La Agencia Espacial Europea ha aceptado técnicamente la validación en órbita de los dos primeros satélites Galileo construidos bajo la dirección de Astrium. Tras el éxito del lanzamiento, ambos satélites están operando nominalmente en la actualidad. Astrium ha suscrito un acuerdo para adquirir Vizada por 960 millones de dólares, con el fin de realzar su negocio de servicios. Se espera que las aprobaciones reglamentarias se concedan en los próximos meses.

Astrium sigue trabajando en su programa de transformación, denominado AGILE, para aumentar la eficiencia y la competitividad. El programa ya está ocasionando mayores costes de I+D y debería dar lugar a algunos costes no recurrentes en el último trimestre. Al final de septiembre de 2011, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 14.700 millones de euros (final de 2010: 15.800 millones de euros).

Cassidian ha generado unos ingresos de 3.419 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 3.470 millones de euros). El EBIT* ha descendido a 170 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 204 millones de euros). Como se ha comunicado en ocasiones anteriores, la División se está enfrentando a un evolutivo entorno de negocio. La perspectiva permanece invariable desde el primer semestre de 2011. La producción del Tramo 3A del Eurofighter está garantizada hasta 2017. La nueva organización de Cassidian está en marcha y ya ha comenzado la implantación del programa de transformación. Se prevé que en el cuarto trimestre se registren costes no recurrentes relacionados con ello. Los ingresos y el EBIT* al final de septiembre se ajustan a las expectativas, con el habitual patrón de estacionalidad que aporta mucha actividad al cuarto trimestre.

Los pedidos recibidos al final de septiembre alcanzaban los 2.600 millones de euros. Cassidian sigue haciendo progresos en sistemas aéreos no tripulados (UAS): A mediados de octubre, Cassidian adquirió SurveyCopter para seguir abordando el segmento táctico del mercado UAS. El primer EuroHawk UAS, un programa conjunto de Cassidian y Northrop Grumman, ha llevado a cabo su vuelo ferry en Alemania, donde se integrará el sistema de misiones de inteligencia de señales para las Fuerzas Aéreas del país y se realizarán los vuelos de prueba. Por otra parte, continúan las campañas de Eurofighter India y Suiza.

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

Los ingresos de Otras Actividades han aumentado un 3%, a 833 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: 805 millones de euros). EADS North America ha mejorado gracias a una aceleración en los Light Utility Helicopters (LUH) y a entregas a la Guardia Costera estadounidense.

En Sogerma, las subidas de precios y la mayor actividad en asientos de cabina han compensado el ajuste del perímetro de consolidación tras la adquisición de Vector Aerospace por Eurocopter. Los aumentos se han reducido parcialmente por menos entregas en ATR, que ya se reactivaron en el tercer trimestre, como estaba previsto. El EBIT* de Otras Actividades se ha situado en 20 millones de euros (nueve primeros meses de 2010: -6 millones de euros), incluyendo aumentos en ATR y Sogerma así como una ganancia por la desinversión de Defense Security and Systems Solutions (DS3) en EADS North America que se consumió en mayo.

ATR ha logrado un nuevo récord en anual en pedidos recibidos. Al final de septiembre, registraba pedidos en firme para 145 aviones (nueve primeros meses de 2010: pedidos de 63 aviones) más 72 opciones. Estos pedidos en firme representan más de un 80% de todos los pedidos de aviones regionales en la gama de 50 a 90 plazas desde el comienzo del año. La cartera de pedidos se sitúa en 274 aviones. En los nueve primeros meses, ATR ha entregado 30 aviones (nueve primeros meses de 2010: 35 aviones). En agosto, EADS North America atravesó el punto medio en entregas del helicóptero UH-72A Lakota del Ejército estadounidense. Más de la mitad de los 345 Lakotas previstos se han entregado ya al cliente, en los plazos y con los presupuestos previstos.

Al final de septiembre de 2011, la cartera de pedidos de Otras Actividades había aumentado un 27%, a 3.200 millones de euros (final de 2010: 2.500 millones de euros).

* * 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 2010, el Grupo –compuesto por Airbus, Astrium, Cassidian y Eurocopter– generó unos ingresos de 45.800 millones de euros con una plantilla de casi 122.000 empleados.

Contactos:

Alexander Reinhardt	+49 89 607 34066
Martin Agüera	+49 89 607 34735
Matthieu Duvelleroy	+33 1 42 24 24 25
Philipp Lehmann	+49 89 607 34287

www.eads.com



<http://twitter.com/EADSpres>

El **dossier** sobre los resultados económicos de EADS disponible en www.eads.com/prensa-dosieres-finanzas

Suscríbase a nuestro RSS Feed en www.eads.com/RSS. Más información sobre EADS –fotos, vídeos, archivos de sonido, documentos de información general– disponible en www.eads.com/press y www.eads.com/broadcast-room.

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 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 de 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 2011 (revisados)

(Cifras en euros)

Grupo EADS	9m 2011	9m 2010	<i>Variación</i>
Ingresos , en millones	32.687	31.554	+4%
de esta cifra Defensa, en millones	7.490	7.884	-5%
EBITDA ⁽¹⁾ , en millones	2.025	1.900	+7%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	885	784	+13%
Gastos de Investigación y Desarrollo , en millones	2.151	2.038	+6%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	421	198	+113%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,52	0,24	+0,28 €
Cash Flow Libre (CFL) , en millones	155	791	-80%
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes , en millones	-27	882	-
Pedidos recibidos ⁽⁵⁾ , en millones	93.907	57.722	+63%

Grupo EADS	30 sept. 2011	31 dic. 2010	<i>Variación</i>
Cartera de Pedidos ⁽⁵⁾ , en millones	502.971	448.493	+12%
de esta cifra Defensa, en millones	54.529	58.257	-6%
Posición de Tesorería Neta , en millones	11.399	11.918	-4%
Empleados	128.038	121.691	+5%

Notas a pie: consúltese la página 15.

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
	(Cifras en millones de euros)	9m 2011	9m 2010	Variación	9m 2011	9m 2010
Airbus ⁽⁶⁾	22.411	21.740	+3%	295	296	-0%
Airbus Commercial	21.120	20.446	+3%	306	328	-7%
Airbus Military	1.747	1.540	+13%	5	-35	-
Eurocopter	3.458	3.085	+12%	157	121	+30%
Astrium	3.440	3.226	+7%	165	158	+4%
Cassidian	3.419	3.470	-1%	170	204	-17%
Sedes Centrales / Consolidación	-874	-772	-	78	11	-
Otras Actividades	833	805	+3%	20	-6	-
Total	32.687	31.554	+4%	885	784	+13%

por División	Pedidos recibidos ⁽⁵⁾			Cartera de pedidos ⁽⁵⁾		
	(Cifras en millones de euros)	9m 2011	9m 2010	Variación	30 sept. 2011	31 dic. 2010
Airbus ⁽⁶⁾	85.485	47.949	+78%	456.788	400.400	+14%
Airbus Commercial	85.421	47.384	+80%	436.427	378.907	+15%
Airbus Military	408	626	-35%	21.672	22.819	-5%
Eurocopter	2.760	3.050	-10%	13.852	14.550	-5%
Astrium	2.328	3.803	-39%	14.687	15.760	-7%
Cassidian	2.604	2.581	+1%	16.144	16.903	-4%
Sedes Centrales / Consolidación	-893	-669	-	-1.696	-1.639	-
Otras Actividades	1.623	1.008	+61%	3.196	2.519	+27%
Total	93.907	57.722	+63%	502.971	448.493	+12%

Notas a pie: consúltese la página 15.

EADS – Resultados del tercer trimestre (3T) de 2011
(Cifras en euros)

Grupo EADS	3T 2011	3T 2010	<i>Variación</i>
Ingresos , en millones	10.751	11.246	-4%
EBIT ⁽²⁾ , en millones	322	378	-15%
Beneficio Neto ⁽³⁾ , en millones	312	13	+2.300%
Beneficio por Acción (BPA) ⁽³⁾	0,38	0,02	+0,36 €

por División	Ingresos			EBIT ⁽²⁾		
(Cifras en millones de euros)	3T 2011	3T 2010	<i>Variación</i>	3T 2011	3T 2010	<i>Variación</i>
Airbus ⁽⁶⁾	7.099	7.887	-10%	93	192	-52%
Airbus Commercial	6.656	7.481	-11%	83	87	-5%
Airbus Military	635	533	+19%	2	126	-98%
Eurocopter	1.287	976	+32%	63	50	+26%
Astrium	1.093	1.116	-2%	62	52	+19%
Cassidian	1.286	1.287	-0%	81	94	-14%
Sedes Centrales / Consolidación	-323	-271	-	15	-4	-
Otras Actividades	309	251	+23%	8	-6	-
Total	10.751	11.246	-4%	322	378	-15%

Notas a pie: consúltese la página 15.

Los **ingresos del tercer trimestre de 2011** han descendido un 4% en comparación con el tercer trimestre de 2010. Los ingresos del tercer trimestre reflejan menos entregas de aviones en Airbus Commercial frente a las de 2010, pero una mayor actividad en Eurocopter, Airbus Military y Otras Actividades. Los ingresos de Eurocopter se han beneficiado de un mix favorable en helicópteros comerciales y del efecto relacionado con la adquisición de Vector Aerospace, de 96 millones de euros.

El **EBIT* del tercer trimestre de 2011** ha descendido un 15%, a 322 millones de euros. El EBIT* del tercer trimestre en Airbus Commercial permanece prácticamente estable en comparación con el año pasado; la mejora operacional –incluyendo mejores precios y un escalonamiento favorable– compensan menores volúmenes, el deterioro de las coberturas y menos partidas no recurrentes positivas. El EBIT* del tercer trimestre de 2011 refleja un mix favorable en helicópteros comerciales en Eurocopter y mejoras de la

productividad en Astrium. El EBIT* del tercer trimestre de 2010 en Airbus Military incluía un efecto de cambio no recurrente positivo vinculado a la revaluación de la provisión para el contrato A400M que registraba pérdidas.

Notas a pie:

- 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) El Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes es el Beneficio Neto del que se han deducido las partidas no recurrentes del EBIT*. Excluye otros resultados financieros (salvo la relajación del descuento en las provisiones), la partida no recurrente positiva en el resultado por intereses vinculados a la terminación del programa A340 y todos los efectos fiscales de las partidas mencionadas.
- 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) Tras la integración de la antigua División Aviones de Transporte Militar en la División Airbus, Airbus ahora presenta su información en dos segmentos: Airbus Commercial y Airbus Military. El perímetro de Airbus Commercial comprende EFW y aeroestructuras, pero excluye la actividad del A400M. Airbus Military incluye la antigua División Aviones de Transporte Militar así como toda la actividad con el A400M. Las eliminaciones se tratan a escala de División.

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 19 de abril de 2011, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en www.eads.com.