Nota de Prensa

Fuerte ímpetu comercial: EADS publica sus resultados del primer semestre de 2011

- Los pedidos recibidos aumentan un 89%, elevándose a 58.100 millones de euros
- Un éxito clave: American Airlines da su apoyo a las familias A320 y A320neo
- Los ingresos aumentan un 8%, situándose en 21.900 millones de euros
- EBIT* antes de partidas no recurrentes: 720 millones de euros
- Cash Flow Libre antes de la adquisición de Vector Aerospace de unos 250 millones de euros
- Beneficio Neto: 109 millones de euros

Leiden, 29 de julio de 2011 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) publica unos sólidos resultados del primer semestre de 2011 en un entorno de un continuo y fuerte ímpetu comercial. En los seis primeros meses de 2011, los pedidos recibidos(4) se elevaron a 58.100 millones de euros. La cartera de pedidos de EADS, situada en más de 453.000 millones de euros, sigue siendo una sólida base para futuras entregas. Los ingresos se han elevado a 21.900 millones de euros. El EBIT* antes de partidas no recurrentes, de unos 720 millones de euros, se ha beneficiado de un buen comportamiento subyacente, especialmente en Airbus Commercial. El EBIT* declarado se sitúa en 563 millones de euros. La Tesorería Neta se sitúa en 11.000 millones de euros. La evolución de los programas grandes, las presiones presupuestarias en los mercados institucionales, de helicópteros y defensa, así como la volatilidad de las monedas, son objeto de seguimiento.

“Nuestros resultados económicos del primer semestre de 2011 reflejan la fuerte demanda en el sector de la aviación comercial. En cuanto a pedidos, en el Salón Aeronáutico de París hemos batido récords, en especial gracias al A320neo. El reciente pedido histórico de American Airlines se añade a esta notable historia de éxito a medida que el fuerte ímpetu comercial

continúe más allá de Le Bourget. Por otra parte, hemos ampliado nuestra cartera de servicios y nuestra presencia mundial con la adquisición de Vector Aerospace y hemos formulado una oferta para la compra de Satair A/S en Dinamarca", afirma Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. "Evidentemente, la evolución de nuestros programas grandes merece la máxima atención de nuestro equipo directivo, especialmente respecto al A350 XWB".

En los seis primeros meses, los **ingresos** de EADS han aumentado un 8%, elevándose a 21.900 millones de euros (primer semestre de 2010: 20.300 millones de euros). Este crecimiento se debe principalmente a efectos de volumen en Airbus Commercial y Astrium. Las entregas han continuado en un nivel elevado, con 258 aviones en Airbus Commercial, 205 helicópteros en Eurocopter y el 44º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5. En los seis primeros meses, Airbus Military ha registrado unos ingresos de 412 millones de euros en el programa A400M.

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 sitúa en unos 720 millones de euros (primer semestre de 2010: unos 640 millones de euros) para EADS y en unos 310 millones de euros para Airbus (primer semestre de 2010: alrededor de 260 millones de euros). El EBIT* se beneficia del buen comportamiento subyacente en los programas tradicionales de Airbus y en Eurocopter. También ha incluido un efecto invariable del A380 en comparación con el año pasado.

El **EBIT* declarado** de EADS se sitúa en 563 millones de euros (primer semestre de 2010: 406 millones de euros).

El **Beneficio Neto** se sitúa en 109 millones de euros (primer semestre de 2010: 185 millones de euros), equivalente a un beneficio por acción de 0,13 euros (BPA en el primer semestre de 2010: 0,23 euros). Se ha beneficiado del buen comportamiento del EBIT*, pero se ha visto lastrado por revaluaciones contables derivadas de los tipos de cambio. El resultado económico se sitúa en -366 millones de euros (primer semestre de 2010: -109 millones de euros). El resultado por intereses, de -97 millones de euros (primer semestre de 2010: -114 millones de euros), ha mejorado gracias a un mejor saldo medio en efectivo. A su vez, la partida de otros resultados financieros ha sufrido un considerable deterioro, situándose en -269 millones de euros (primer semestre de 2010: 5 millones de euros). La principal variación se debe a la revaluación negativa en la contabilización de los activos líquidos en dólares estadounidenses y libras esterlinas, debido al deterioro de los tipos de cambio spot al final de junio en comparación con el final de diciembre de 2010. Por otra parte, la variación neta en el valor

razonable de las coberturas de cash-flow ha tenido un efecto positivo de 2.300 millones de euros en el patrimonio neto de EADS.

Los gastos de **Investigación y Desarrollo autofinanciado (I+D)** han aumentado a 1.409 millones de euros (primer semestre de 2010: 1.301 millones de euros), principalmente a causa de desarrollos del A350 XWB en Airbus.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes ha mejorado, situándose en -286 millones de euros (primer semestre de 2010: -470 millones de euros), gracias a un mejor rendimiento operacional a pesar del escalonamiento desfavorable en Eurocopter y Cassidian. La mejora se ve impulsada por el capital circulante. Un nivel superior de pagos anticipados recibidos de clientes, especialmente en Airbus, y la mejor gestión del capital circulante se ven reducidos parcialmente por la aceleración en existencias, especialmente en Airbus y Astrium. El nivel de desembolsos es similar al de 2010. La financiación a clientes ha generado una tesorería de unos 100 millones de euros en los seis primeros meses gracias a que el interés de los arrendadores y del mercado bancario se mantiene activo. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes se ha situado en -184 millones de euros (primer semestre de 2010: -737 millones de euros). Antes de la adquisición de Vector Aerospace, el Cash Flow Libre es positivo, en torno a 250 millones de euros.

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se sitúa en 11.000 millones de euros (ejercicio 2010: 11.900 millones de euros), y sigue siendo una base sólida para las necesidades operativas del Grupo así como para su crecimiento en el futuro. También refleja una aportación en efectivo a activos de pensiones de 300 millones de euros y una compra al contado de participaciones minoritarias en Dornier/DADC. EADS ha comprado estas participaciones minoritarias a Daimler AG.

La cifra de **pedidos recibidos**(4) del Grupo, de 58.100 millones de euros (primer semestre de 2010: 30.800 millones de euros) se ha beneficiado principalmente de un entorno de continuo y fuerte tráfico de pasajeros combinado con la fortaleza de la realzada cartera de productos de EADS. Al final de junio de 2011, la **cartera de pedidos**(4) de EADS se situaba en 453.800 millones de euros (ejercicio 2010: 448.500 millones de euros), proporcionando una sólida base para su crecimiento futuro. La cartera de pedidos de Airbus Commercial se ha visto afectada por una revaluación negativa de unos 28.000 millones de euros debida al deterioro del tipo spot del dólar estadounidense desde finales de 2010. La cartera de pedidos de defensa se ha situado en 55.600 millones de euros (ejercicio 2010: 58.300 millones de euros).

Al final de junio de 2011, EADS tenía 123.975 **empleados** (ejercicio 2010: 121.691).

Perspectiva

EADS confirma o mejora los diversos componentes de sus previsiones para 2011 basadas en la hipótesis de un tipo de cambio spot de 1 EUR = 1,35 USD al cierre del ejercicio. En 2011, Airbus debería entregar de 520 a 530 aviones comerciales. Gracias al constante ímpetu comercial, Airbus prevé que sus pedidos brutos sean superiores a 1.000. Los ingresos de EADS en 2011 deberían ser superiores a los de 2010.

EADS prevé que en 2011 el EBIT* antes de partidas no recurrentes permanezca prácticamente estable en comparación con el nivel de 2010, en unos 1.300 millones de euros. El EBIT* del segundo semestre de Airbus, antes de partidas no recurrentes, será claramente positivo aunque inferior al del primer semestre debido a mayores gastos de I+D y a un mix menos favorable.

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. A un cambio de 1 EUR = 1,35 USD, EADS prevé que el BPA de 2011 supere el nivel de 0,68 euros de 2010; a un cambio de 1 EUR = 1,45 USD, puede ser inferior al nivel de 2010.

EADS está aumentando sus previsiones de Cash Flow Libre. Actualmente se prevé que el Cash Flow Libre se sitúe en torno a 1.000 millones de euros antes de cualquier posible inversión para adquisiciones.

En 2012, el Grupo espera una mejora significativa de su EBIT* antes de partidas no recurrentes gracias a mayores volúmenes, mejores precios y mejoras en el comportamiento del A380 en Airbus.

Divisiones de EADS: fuerte ímpetu comercial, recuperación lenta en helicópteros, modelo habitual de estacionalidad en el negocio institucional

Los ingresos consolidados de **Airbus**, de 15.312 millones de euros, registran un aumento del 11% en comparación con el mismo período del año pasado (primer semestre de 2010: 13.853 millones de euros). El EBIT* consolidado de Airbus ha mejorado, situándose en 202 millones de euros (primer semestre de 2010: 104 millones de euros).

Los ingresos de Airbus Commercial se elevan a 14.464 millones de euros (primer semestre de 2010: 12.965 millones de euros). Las entregas, de 258 aviones comerciales (primer semestre de 2010: 250 aviones, siendo cinco de ellos aviones de pasillo único sin reconocimiento de ingresos),

incluyen diez A380. En comparación con el año pasado, los ingresos de Airbus Commercial se han beneficiado de efectos favorables de volumen y de precios. El EBIT* declarado de Airbus Commercial ha descendido a 223 millones de euros (primer semestre de 2010: 241 millones de euros). En comparación con el año pasado, el EBIT* de Airbus Commercial antes de partidas no recurrentes, de alrededor de 330 millones de euros (primer semestre de 2010: unos 270 millones de euros) se ha beneficiado de un volumen favorable y de una mejora en precios, neta de subidas. La mejora interanual se ve parcialmente reducida por un deterioro de tipos en las coberturas de unos 160 millones de euros y gastos de I+D más altos, especialmente en el A350 XWB.

Los ingresos de Airbus Military han aumentado un 10%, a 1.112 millones de euros (primer semestre de 2010: 1.007 millones de euros), impulsados por un mayor reconocimiento de ingresos en el A400M este año. El EBIT* de Airbus Military ha mejorado, situándose en 3 millones de euros (primer semestre de 2010: -61 millones de euros). En el primer semestre de 2010, los resultados se vieron afectados por un efecto negativo de tipos de cambio vinculado a la revaluación de la provisión para el A400M –un contrato que registraba pérdidas– así como una menor recuperación de costes fijos.

Hasta finales de junio de 2011, Airbus Commercial había registrado 777 pedidos brutos. En el mismo período, se registraron 137 cancelaciones, situando el total de pedidos netos en 640 aviones. Airbus ha logrado un nuevo récord en el Salón Aeronáutico de París 2011, con pedidos y compromisos para 730 aviones comerciales. De ellos, 667 correspondían al A320neo (nueva opción de motor), que se ha convertido en el avión superventas de la historia con más de 1.000 unidades vendidas desde su lanzamiento en diciembre de 2010. Además, American Airlines ha dado un espaldarazo a las familias A320 y A320neo con su último pedido de aviones comerciales, que marca un récord.

Airbus está avanzando en el programa A350 XWB. La fabricación y el pre-montaje del A350-900 continúan. La puesta en servicio sigue prevista para finales de 2013, con un calendario que continúa representando un desafío.

Siguiendo sugerencias de clientes, Airbus y Rolls Royce están desarrollando conjuntamente una versión realzada del A350-1000 con motores Trent XWB más potentes. La puesta en servicio está prevista para mediados de 2017. Al mismo tiempo, dado que más clientes del A350-800 se están pasando a la versión -900 mayor, la fecha de puesta en servicio del -800 se ha ajustado a mediados de 2016, permitiendo que se preste más atención a los dos modelos mayores, en la línea de la demanda del mercado.

En los seis primeros meses, Airbus Military ha entregado cinco aviones medianos y ligeros así como los dos primeros aviones A330 Multi-Role Tanker Transport a la Royal Australian Air Force. El programa A400M

continúa con su plan de vuelos de prueba y a finales de junio había acumulado más de 1.800 horas de vuelo. Se están investigando los recientes incidentes del motor.

A 30 de junio de 2011, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 407.100 millones de euros (ejercicio 2010: 400.400 millones de euros). Los pedidos de Airbus Commercial se situaban en 386.100 millones de euros (ejercicio 2010: 378.900 millones de euros), cifra que corresponde a 3.934 unidades que representan en torno a siete años de producción plena (ejercicio 2010: 3.552 aviones). Se ha visto reducida por un efecto negativo de revaluación de unos 28.000 millones de euros debido al deterioro del tipo de cambio spot del dólar estadounidense desde el final de 2010. Airbus Military ha obtenido otro pedido nuevo para el CN235, que sitúa la cartera de pedidos en 235 aviones. La cartera de pedidos de Airbus Military ha permanecido prácticamente estable, en 22.100 millones de euros (ejercicio 2010: 22.800 millones de euros).

En el primer semestre de 2011, los ingresos de **Eurocopter** se han elevado a 2.171 millones de euros (primer semestre de 2010: 2.109 millones de euros). En total, se han entregado 205 helicópteros (primer semestre de 2010: 249 helicópteros). El EBIT* de la División ha aumentado un 32%, a 94 millones de euros (primer semestre de 2010: 71 millones de euros). El aumento de los ingresos y del EBIT* se debe a un efecto favorable de mix en las entregas comerciales y a las actividades de soporte. En el segundo trimestre se registró un cargo neto de 60 millones de euros (segundo trimestre de 2010: 70 millones de euros) relativo a un ajuste de costes a la terminación del NH90 así como a un cargo relacionado con el programa de transformación SHAPE.

En el segundo trimestre se han logrado dos hitos que son importantes para ampliar la presencia mundial de Eurocopter. La adquisición de la canadiense Vector Aerospace Corporation por unos 460 millones de euros se consumó el 30 de junio. De acuerdo con la estrategia de Visión 2020 del Grupo, esta adquisición respaldará el crecimiento de las actividades de soporte y servicios en los mercados civil y público y también aumentará la presencia de EADS en Norteamérica y Reino Unido. Además, Eurocopter y Kazajstán han firmado un acuerdo de cooperación y distribución para formalizar el alcance comercial e industrial para el montaje y la adaptación de helicópteros EC145.

En el segundo trimestre se ha firmado un contrato para mejorar 12 helicópteros de transporte táctico NH90 de las Fuerzas Armadas alemanas, destinados a misiones de evacuación sanitaria avanzada, y se ha cumplido la entrega inicial a Italia de la versión naval del NH90, que se convierte en el tercer operador de helicópteros de la fragata de la OTAN.

En los seis primeros meses, la tendencia de los pedidos netos ha mejorado, con 192 helicópteros frente a 140 pedidos netos de hace un año. Los mercados de helicópteros ligeros y estadounidense se están recuperando. La cartera de pedidos de Eurocopter ha experimentado un leve descenso, a 14.100 millones de euros (ejercicio 2010: 14.600 millones de euros) con 1.109 helicópteros (ejercicio 2010: 1.122 helicópteros).

Los ingresos de **Astrium** en los seis primeros meses de 2011 han aumentado un 11%, a 2.347 millones de euros (primer semestre de 2010: 2.110 millones de euros) debido a una mayor actividad en lanzadores y satélites, pese a un menor volumen en servicios. El EBIT* ha descendido ligeramente, a 103 millones de euros (primer semestre de 2010: 106 millones de euros), dado que el mayor volumen y la productividad en lanzadores y satélites se han visto contrarrestados con creces por la menor actividad en servicios.

Durante el segundo trimestre, Ariane 5 realizó su 44º lanzamiento consecutivo con éxito, poniendo más de diez toneladas en la órbita geoestacionaria por primera vez. Astrium sigue trabajando en su programa de transformación, el AGILE, para aumentar la eficiencia. La implantación dará lugar a algunos costes no recurrentes y a más I+D en el segundo semestre.

Los pedidos recibidos han alcanzado la cifra de 1.700 millones de euros en el primer semestre (primer semestre de 2010: 2.700 millones de euros). Los pedidos del segundo trimestre incluyen un satélite de telecomunicaciones para MEASAT, la operadora de Malasia. En observación de la Tierra, Astrium ha sido seleccionado contratista principal para el satélite óptico Sentinel 4 como parte del programa GMES destinado a proporcionar información sobre variables atmosféricas. Además, Astrium ha sido nombrado contratista principal para el Galileo Full Operational Capability Ground Control Segment (GCS), que cubre la prestación de servicios GCS para la explotación del sistema global de navegación por satélite de Europa. A finales de junio de 2011, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 15.000 millones de euros (ejercicio 2010: 15.800 millones de euros).

Cassidian ha generado unos ingresos de 2.133 millones de euros en los seis primeros meses (primer semestre de 2010: 2.183 millones de euros). Su EBIT* ha descendido a 89 millones de euros (primer semestre de 2010: 110 millones de euros). Cassidian está empezando a sentir las primeras presiones del entorno del negocio, en constante cambio. Los ingresos y el EBIT* del primer semestre reflejan los cambios en el mix del negocio. La tendencia de los ingresos y del EBIT* se ajusta a las expectativas. Los gastos de I+D corresponden principalmente a sistemas aéreos no tripulados (UAS) y comunicaciones seguras.

Los preparativos del programa de transformación están en marcha y se prevé que dicho programa sea efectivo en el segundo semestre, con sus correspondientes costes no recurrentes. Pronto se anunciará una nueva organización.

Subrayando continuamente su compromiso con el Talarion, el sistema aéreo europeo no tripulado de próxima generación, Cassidian ha firmado un contrato con Turkish Aerospace Industries para establecer una estrecha cooperación en el programa. La Agencia de Compras de Defensa francesa (DGA) ha confirmado pedidos adicionales para el sistema DRAC para el Ejército francés. En el segundo trimestre, MBDA ha realizado el primer lanzamiento submarino del misil de crucero SCALP Naval, que llevó a cabo la DGA.

La cifra de pedidos recibidos se ha mantenido estable en 1.800 millones de euros (primer semestre de 2010: 1.900 millones de euros). La cartera de pedidos de la División se mantenía sólida al final de junio de 2011, en 16.500 millones de euros (ejercicio 2010: 16.900 millones de euros).

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

Los ingresos de Otras Actividades se han situado en 524 millones de euros (primer semestre de 2010: 554 millones de euros) debido a que la mayor actividad en Sogerma se ha visto contrarrestada con creces por menos entregas en ATR, que este año tienen efecto retroactivo. El EBIT* de Otras Actividades ha alcanzado la cifra de 12 millones de euros (primer semestre de 2010: 0 millones de euros), incluyendo una ganancia por una desinversión en EADS North America.

Para ATR, el Salón Aeronáutico de París ha marcado un hito histórico con el anuncio de 60 pedidos nuevos y 37 opciones, que confirman el éxito de la gama de productos mejorada, especialmente en un entorno de elevados precios del petróleo y sensibilización ecológica. Tras los últimos logros comerciales, el total de pedidos en firme se sitúa en 84 aviones en el primer semestre (primer semestre de 2010: 11 aviones). La cartera de pedidos se sitúa en 226 aviones. En los seis primeros meses, ATR ha entregado 17 aviones (primer semestre de 2010: 27 aviones). En mayo, EADS North America entregó el primero de seis helicópteros UH-72A Lakota a la Army National Guard de Dakota del Sur. A finales de junio, EADS North America había entregado 175 helicópteros Lakota al Ejército, la Guardia Nacional y la Armada estadounidenses.

A finales de junio de 2011, la cartera de pedidos de Otras Actividades había aumentado un 13%, a 2.800 millones de euros (ejercicio 2010: 2.500 millones de euros).

La mejora en el EBIT* de Sedes Centrales de EADS incluye un cierto escalonamiento favorable de costes que se revertirá en el segundo semestre.

* 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/EADSpress

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

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 Louis Gallois, Consejero Delegado y 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 del primer semestre de 2011 (revisados)
(Cifras en euros)

Grupo EADS	**1S 2011**	1S 2010	Variación
Ingresos, en millones	**21.936**	20.308	+8%
de esta cifra, Defensa, en millones	**4.924**	5.120	-4%
EBITDA [(1)], en millones	**1.344**	1.148	+17%
EBIT [(2)], en millones	**563**	406	+39%
Gastos de Investigación y Desarrollo, en millones	**1.409**	1.301	+8%
Beneficio Neto [(3)], en millones	**109**	185	-41%
Beneficio por Acción (BPA) [(3)]	**0,13**	0,23	-0,10€
Cash Flow Libre (CFL), en millones	**-184**	-737	-
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes, en millones	**-286**	-470	-
Pedidos Recibidos [(4)], en millones	**58.099**	30.768	+89%

Grupo EADS	**30 jun. 2011**	31 dic. 2010	Variación
Cartera de Pedidos [(4)], en millones	**453.834**	448.493	+1%
de esta cifra, Defensa, en millones	**55.579**	58.257	-5%
Posición de Tesorería Neta, en millones	**11.040**	11.918	-7%
Empleados	**123.975**	121.691	+2%

Notas a pie: consúltese la página 13.

por División	Ingresos			EBIT [2]		
(Cifras en millones de euros)	**1S 2011**	1S 2010	Variación	**1S 2011**	1S 2010	Variación
Airbus [5]	**15.312**	13.853	+11%	**202**	104	+94%
Airbus Commercial	**14.464**	12.965	+12%	**223**	241	-8%
Airbus Military	**1.112**	1.007	+10%	**3**	-161	-
Eurocopter	**2.171**	2.109	+3%	**94**	71	+32%
Astrium	**2.347**	2.110	+11%	**103**	106	-3%
Cassidian	**2.133**	2.183	-2%	**89**	110	-19%
Sedes Centrales / Consolidación	**-551**	-501	-	**63**	15	-
Otras Actividades	**524**	554	-5%	**12**	0	-
Total	**21.936**	20.308	+8%	**563**	406	+39%

por División	Pedidos recibidos [4]			Cartera de Pedidos [4]		
(Cifras en millones de euros)	**1S 2011**	1S 2010	Variación	**30 jun. 2011**	31 dic. 2010	Variación
Airbus [5]	**52.394**	24.542	+113%	**407.094**	400.400	+2%
Airbus Commercial	**52.086**	24.302	+114%	**386.101**	378.907	+2%
Airbus Military	**319**	285	+12%	**22.061**	22.819	-3%
Eurocopter	**1.736**	1.785	-3%	**14.116**	14.550	-3%
Astrium	**1.701**	2.667	-36%	**14.967**	15.760	-5%
Cassidian	**1.825**	1.856	-2%	**16.457**	16.903	-3%
Sedes Centrales / Consolidación	**-545**	-454	-	**-1.640**	-1.639	-
Otras Actividades	**988**	372	+166%	**2.840**	2.519	+13%
Total	**58.099**	30.768	+89%	**453.834**	448.493	+1%

Notas a pie: consúltese la página 13.

EADS – Resultados del segundo trimestre (2T) de 2011
(Cifras en euros)

Grupo EADS	**2T 2011**	2T 2010	Variación
Ingresos, en millones	**12.082**	11.358	+6%
EBIT [(2)], en millones	**371**	323	+15%
Beneficio Neto [(3)], en millones	**121**	82	+48%
Beneficio por Acción (BPA) [(3)]	**0,15**	0,10	0,05 €

por División	**Ingresos**			**EBIT** [(2)]		
(Cifras en millones de euros)	**2T 2011**	2T 2010	Variación	**2T 2011**	2T 2010	Variación
Airbus [(5)]	**8.299**	7.589	+9%	**87**	97	-10%
Airbus Commercial	**7.757**	6.976	+11%	**98**	235	-58%
Airbus Military	**678**	623	+9%	**2**	-162	-
Eurocopter	**1.348**	1.311	+3%	**63**	45	+40%
Astrium	**1.176**	1.186	-1%	**51**	65	-22%
Cassidian	**1.255**	1.255	0%	**81**	89	-9%
Sedes Centrales / Consolidación	**-274**	-291	-	**74**	26	-
Otras Actividades	**278**	308	-10%	**15**	1	+1.400%
Total	**12.082**	11.358	+6%	**371**	323	+15%

Notas a pie: consúltese la página 13.

Los **ingresos del segundo trimestre de 2011** han aumentado un 6% en comparación con el segundo trimestre de 2010, impulsados por mayores entregas en Airbus Commercial.

El **EBIT* del segundo trimestre de 2011** ha mejorado un 15%, a 371 millones de euros. El EBIT* de Airbus Commercial en el segundo trimestre se ha visto afectado por más partidas no recurrentes negativas en comparación con el segundo trimestre de 2010. El EBIT* de Airbus Commercial antes de partidas no recurrentes se ha visto perjudicado por el deterioro de tipos en las coberturas y mayores gastos de I+D, compensado en parte por una mejora operacional. El EBIT* de Airbus Military ha mejorado a 2 millones de euros en el segundo trimestre de 2011. Los resultados del segundo trimestre de 2010 se han visto afectados por un efecto negativo de tipos de cambio vinculado a la revaluación de la provisión para el A400M –un contrato que registraba pérdidas– así como por una menor recuperación de costes fijos

Eurocopter se ha beneficiado de un mix favorable; en los beneficios de Astrium ha influido negativamente la menor actividad de servicios.

El EBIT* de Sedes Centrales en el segundo trimestre ha incluido un escalonamiento favorable, que se revertirá más adelante en el año.

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

5) Tras la integración de 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 la ya completada reorganización de 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.