



## Nota de Prensa

### **El año arranca con firmeza: EADS comunica sus resultados del primer trimestre de 2011**

- Exitosa introducción del A320neo en el mercado
- Los ingresos aumentan un 10%, a 9.900 millones de euros
- EBIT\* antes de partidas no recurrentes: unos 230 millones de euros
- Cash Flow Libre de 300 millones de euros
- Beneficio neto: -12 millones de euros, afectado por efectos de revaluación negativa del dólar
- Posición récord de Tesorería Neta de 12.200 millones de euros

Leiden, 13 de mayo de 2011 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) publica unos resultados alentadores para el primer trimestre de 2011, mientras que la recuperación de la economía mundial sigue prestando soporte al crecimiento del tráfico de pasajeros. Sobre la base de este ímpetu positivo, Airbus está analizando un nuevo aumento en su tasa de producción de aviones de pasillo único, que actualmente está previsto aumente a 40 aviones al mes para el primer trimestre de 2012. Se espera pronto una decisión en este sentido. En los tres primeros meses de 2011, los pedidos recibidos<sup>(4)</sup> han ascendido a 6.300 millones de euros. La cartera de pedidos de EADS, que supera los 422.000 millones de euros, proporciona una sólida plataforma para futuras entregas. Los beneficios del primer trimestre reflejan el habitual modelo estacional de nuestras actividades institucionales. Los ingresos se han elevado a 9.900 millones de euros. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes, de unos 230 millones de euros, se ha beneficiado del buen comportamiento subyacente de los programas tradicionales y de un escalonamiento de costes favorable en Airbus Commercial. El EBIT\* declarado se ha situado en 192 millones de euros. La posición de Tesorería Neta, que se eleva a 12.200 millones de euros gracias a una sólida gestión de tesorería en el primer trimestre, sigue siendo un activo clave para promover el crecimiento en el futuro. Se prevé que la repercusión de los acontecimientos en Japón y el norte de África en el mercado de aviones

comerciales sea de naturaleza transitoria. Estos desarrollos están siendo gestionados activamente, al tiempo que se hace un seguimiento de las presiones presupuestarias en los mercados institucionales, de helicópteros y de defensa, y de la volatilidad actual.

“Nuestros resultados del primer trimestre reflejan un buen comienzo de 2011. El precoz éxito de mercado del A320neo valida las significativas perspectivas que tenemos para este programa, y la adquisición de Vector Aerospace en Canadá es un paso importante para la expansión de nuestra oferta de servicios. También hemos firmado la modificación del contrato A400M, que proporciona una sólida base para seguir progresando en este importante programa”, señala Louis Gallois, Consejero Delegado de EADS. “Aunque avanzando con el A350 XWB, en el que se han logrado varios hitos críticos, este decisivo programa sigue requiriendo nuestra máxima atención.”

En el primer trimestre, los **ingresos** de EADS han aumentado un 10%, a 9.900 millones de euros (primer trimestre de 2010: 9.000 millones). Este crecimiento se debe principalmente a efectos de mix en Airbus Commercial y Astrium. Las entregas han permanecido en un nivel elevado, con 119 aviones en Airbus Commercial, 81 helicópteros en Eurocopter y el 42º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5. En el primer trimestre, Airbus Military ha registrado unos ingresos de 165 millones de euros, sobre la base de hitos, para el programa A400M. Su producción en serie ha comenzado y la certificación civil está prevista para 2011. El 7 de abril de 2011, las Naciones Clientes y EADS concluyeron las negociaciones sobre la modificación del contrato del A400M. La modificación contractual aplica los cambios que fueron acordados en principio por las Naciones Clientes y EADS el 5 de marzo de 2010.

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 alrededor de 230 millones de euros (primer trimestre de 2010: unos 150 millones) para EADS y en unos 160 millones de euros para Airbus (primer trimestre de 2010: unos 80 millones). Se ha beneficiado del buen comportamiento subyacente de los programas tradicionales de Airbus así como de las actividades empresariales básicas de las demás Divisiones. También ha incluido unos efectos de escalonamiento favorables, especialmente de costes no de serie en Airbus Commercial, que deberían revertirse a lo largo del año, y un efecto invariable del A380 en comparación con el año pasado.

El **EBIT\* declarado** de EADS se ha situado en 192 millones de euros (primer trimestre de 2010: 83 millones).

El **Beneficio (pérdida) Neto** se ha situado en -12 millones de euros (primer trimestre de 2010: 103 millones), equivalente a un beneficio por acción de -

0,01 euros (BPA en el primer trimestre de 2010: 0,13 euros). El resultado financiero asciende a -197 millones de euros (primer trimestre de 2010: 77 millones). El resultado por intereses, de -47 millones de euros, se mantiene prácticamente estable respecto al nivel de 2010 (primer trimestre de 2010: -53 millones). Por otra parte, la partida de otros resultados financieros ha sufrido un considerable deterioro interanual, de 280 millones de euros, situándose en -150 millones de euros (primer trimestre de 2010: 130 millones). 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 marzo en comparación con el final de diciembre de 2010. El cambio en el valor temporal de las opciones de las coberturas de EADS también ha dado lugar a una valoración negativa.

Por otra parte, la variación neta en el valor razonable de las coberturas de cash flow ha tenido un efecto positivo de 1.800 millones de euros en el patrimonio neto de EADS.

Los gastos de **Investigación y Desarrollo autofinanciado (I+D)** han aumentado a 650 millones de euros (primer trimestre de 2010: 572 millones), principalmente a causa de desarrollos del A350 XWB en Airbus.

El **Cash Flow Libre** antes de financiación a clientes ha mejorado, situándose en 208 millones de euros (primer trimestre de 2010: -972 millones), gracias a un mejor rendimiento operacional. La mejora del capital circulante, de 1.200 millones de euros, se debe a un mayor nivel de pagos anticipados recibidos, minorada parcialmente por una aceleración en existencias, especialmente en Airbus. El nivel de desembolsos ha aumentado levemente en comparación con el año pasado, como se preveía, a medida que continúa la aceleración en el programa A350 XWB. La financiación a clientes ha generado una tesorería de unos 100 millones de euros en el primer trimestre, a medida que sigue adquiriendo ímpetu el interés de los arrendadores y del mercado bancario. El Cash Flow Libre después de financiación a clientes ha ascendido a 309 millones de euros (primer trimestre de 2010: -1.124 millones).

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se ha situado en 12.200 millones de euros (ejercicio 2010: 11.900 millones), y sigue siendo una base sólida para las necesidades operativas del Grupo así como para su crecimiento en el futuro.

La cifra de **pedidos recibidos**<sup>(4)</sup> del Grupo, de 6.300 millones de euros, es inferior a la del año pasado (primer trimestre de 2010: 14.400 millones), que incluyó un elevado nivel de pedidos de aviones comerciales para el A330 y el A350 XWB en Airbus. La cifra de pedidos recibidos en el primer trimestre de 2011 se muestra neta de 68 cancelaciones y conversiones de aviones comerciales. Al final de marzo de 2011, la **cartera de pedidos**<sup>(4)</sup> de EADS se situaba en 422.400 millones de euros (ejercicio 2010: 448.500 millones),

proporcionando una buena visibilidad para el futuro. La cartera de pedidos pendientes de Airbus Commercial se ha visto reducida por un efecto negativo de revaluación de alrededor de 22.000 millones de euros debido al deterioro del tipo de cambio spot del dólar estadounidense desde el final de 2010. La cartera de pedidos de defensa permanece casi estable, en 57.000 millones de euros (ejercicio 2010: 58.300 millones).

Al final de marzo de 2011, EADS tenía 122.899 **empleados** (ejercicio 2010: 121.691).

### **Perspectiva**

EADS confirma 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 y sus pedidos brutos deberían superar la cifra de entregas. 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 creciente volumen y la mejora de precios en Airbus Commercial quedan básicamente contrarrestados por el deterioro de tipos en las coberturas, el creciente gasto en I+D y un mix menos favorable de actividades en Cassidian.

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. Se prevé que el Cash Flow Libre sea positivo.

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: crecimiento continuo del tráfico de pasajeros, signos de recuperación en el mercado de helicópteros civiles y presión en los presupuestos para defensa europeos**

Los ingresos consolidados de **Airbus**, de 7.013 millones de euros, aumentan un 12% en comparación con el mismo período del año pasado (primer trimestre de 2010: 6.264 millones). El EBIT\* consolidado de Airbus ha ascendido a 115 millones de euros (primer trimestre de 2010: € 7 millones).

Los ingresos de Airbus Commercial se han elevado a 6.707 millones de euros (primer trimestre de 2010: 5.989 millones). Las entregas de 119 aviones comerciales (primer trimestre de 2010: 122 aviones, 119 de ellos con reconocimiento de ingresos) incluyen cuatro A380. En comparación con el año pasado, los ingresos de Airbus Commercial se han beneficiado de un efecto favorable de mix. Airbus Commercial ha declarado un aumento del EBIT\*, a 125 millones de euros (primer trimestre de 2010: 6 millones). Frente al año pasado, el EBIT\* de Airbus Commercial EBIT\* antes de partidas no recurrentes, de unos 170 millones de euros (primer trimestre de 2010: unos 80 millones) se ha beneficiado de efectos favorables de mix y de una mejora en precios, neta de subidas. El comportamiento subyacente incluye asimismo efectos favorables de escalonado, especialmente costes no de serie que deberían revertirse a medida que avance el año. La mejora interanual se reduce parcialmente por un deterioro de tipos en las coberturas de unos 110 millones de euros y mayores gastos de I+D, especialmente en el A350 XWB.

Los ingresos de Airbus Military han aumentado un 13%, a 434 millones de euros (primer trimestre de 2010: 384 millones), impulsados por un reconocimiento de ingresos de 165 millones de euros en el A400M (primer trimestre de 2010: 0 millones). El EBIT\* de Airbus Military ha permanecido estable en un millón de euros (primer trimestre de 2010: 1 millón).

Airbus ha registrado 69 pedidos comerciales brutos en el primer trimestre, que incluían diez A380. En el mismo período, se registraron 68 cancelaciones. El precoz éxito de mercado del A320neo (nueva opción de motor) continúa, con compromisos por más de 330 aviones tan sólo cuatro meses después del lanzamiento del programa. En respuesta a su excelente acogida en el mercado, Airbus ha adelantado la fecha de puesta en servicio a octubre de 2015.

Continúan los avances en el A350 XWB, con su mayor panel de fibra de carbono del fuselaje completado. El comienzo de la línea de ensamblaje final sigue previsto para final de año y la entrada en servicio para el segundo semestre de 2013, pero el programa continúa representando un desafío.

Airbus Military ha entregado tres aviones C295 a México, Chile y Portugal. Se ha registrado un nuevo CN235 para Yemen. La modificación del contrato del A400M se firmó a principios de abril. Continúan los vuelos de prueba, y en febrero el programa comenzó la producción en serie. El primer avión A330 Multi-Role Tanker Transport (MRTT) para la Royal Saudi Air Force ha completado con éxito su vuelo inaugural.

A 31 de marzo de 2011, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 374.900 millones de euros (ejercicio 2010: 400.400 millones). La cartera de pedidos pendientes de Airbus Commercial ascendía a 353.600 millones de euros (ejercicio 2010: 378.900 millones), cifra que representa

3.434 unidades (ejercicio 2010: 3.552 aviones). Se ha visto reducida por un efecto negativo de revaluación de unos 22.000 millones de euros debido al deterioro del tipo spot de cierre del dólar estadounidense desde el final de 2010. Este nivel de pedidos pendientes respalda una significativa reactivación del volumen a medio plazo en esta gama de producto. La cartera de pedidos de Airbus Military incluye 239 aviones. Se ha mantenido estable en 22.500 millones de euros (ejercicio 2010: 22.800 millones).

En el primer trimestre de 2011, los ingresos de **Eurocopter** se han elevado a 823 millones de euros (primer trimestre de 2010: 798 millones). Se han hecho entregas por un total de 81 helicópteros (primer trimestre de 2010: 86 helicópteros). El EBIT\* de la División se sitúa en 31 millones de euros (primer trimestre de 2010: 26 millones) debido a un efecto favorable de mix. La aceleración del gasto en I+D tendrá efectos retroactivos en 2011.

Eurocopter ha participado en HeliExpo 2011 en Orlando (Florida), donde presentó el EC145 T2 lleno de innovaciones, la nueva generación del EC145 bimotor, así como una evolución exhaustiva de su línea de productos con nuevas versiones mejoradas de cuatro de los helicópteros ligeros, medianos y pesados de la Compañía. Eurocopter también firmó contratos y cartas de intenciones para 68 helicópteros, que indican los primeros signos de una recuperación, especialmente en el mercado civil estadounidense. Esos nuevos contratos y cartas de intenciones incluyen 15 EC175 con la operadora rusa UTair. Los encargos netos acumulados al final del trimestre alcanzaban 99 pedidos para nuevos helicópteros, superando el nivel de 84 pedidos netos del año pasado.

En marzo, Eurocopter anunció la firma de un acuerdo con Vector Aerospace Corporation para la adquisición de dicha empresa. La adquisición de Vector, un importante proveedor mundial de servicios MRO para helicópteros multiplataforma y para motores de aviones y helicópteros, representa un paso clave en la expansión de la huella mundial de servicios de Eurocopter, de acuerdo con los objetivos estratégicos de EADS expuestos en su Visión 2020. La consumación definitiva está sujeta a algunas aprobaciones reglamentarias pendientes y a adquirir las acciones necesarias para cumplir el límite legal. La cartera de pedidos de Eurocopter ha permanecido estable en 14.500 millones de euros (ejercicio 2010: 14.600 millones), con 1.140 helicópteros (ejercicio 2010: 1.122 helicópteros).

Los ingresos de Astrium en los tres primeros meses de 2011 han aumentado un 27%, a 1.171 millones de euros (primer trimestre de 2010: 924 millones) al igual que lo ha hecho el EBIT\*, a 52 millones de euros (primer trimestre de 2010: 41 millones), reflejando un fuerte comienzo del año impulsado por un sólido comportamiento operacional. La mejora interanual se debe a un mayor volumen en lanzadores y satélites de observación de la Tierra y de telecomunicaciones. El aumento del EBIT\* se ha visto reducido por un

menor volumen en servicios de geoinformación, que están experimentando una desaceleración en el actual entorno empresarial. La División sigue trabajando en AGILE, su programa de transformación, para aumentar la eficiencia y prepararse para un desafiante entorno competitivo. La puesta en marcha de AGILE dará lugar a algunos costes no recurrentes y mayores gastos de I+D en los próximos trimestres.

Astrium lanzó el vehículo de suministro no tripulado (ATV) "Johannes Kepler" en el trimestre, marcando el 42º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5. El ATV, construido por Astrium, llevó a cabo una maniobra automática perfecta de atraque en la Estación Espacial Internacional.

Los pedidos recibidos han alcanzado los 781 millones de euros en el primer trimestre (primer trimestre de 2010: 1.234 millones), incluyendo dos contratos de exportación, un satélite de observación de la Tierra para Vietnam y un contrato para equipar el Centro de Integración de Satélites y Pruebas de Kazajstán. Al final de marzo de 2011, la cartera de pedidos de Astrium se situaba en 15.300 millones de euros (ejercicio 2010: 15.800 millones).

En los tres primeros meses de 2011, los ingresos de **Cassidian** han alcanzado los 878 millones de euros (primer trimestre de 2010: 928 millones). Además del habitual efecto de estacionalidad, los ingresos reflejan un escalonamiento desfavorable del volumen de Eurofighter así como menores volúmenes en Comunicaciones Seguras. El EBIT\* ha descendido a 8 millones de euros (primer trimestre de 2010: 21 millones). El gasto en I+D de 53 millones de euros se centra principalmente en sistemas aéreos no tripulados (UAS) y comunicaciones seguras.

Como ya se había anunciado, Cassidian está empezando a sentir las primeras presiones de la situación de los presupuestos para defensa en los países de origen, tanto en términos de retraso en pedidos recibidos como por el I+D que se mantiene en un nivel elevado. El Gobierno alemán ha pospuesto la comunicación sobre sus planes de reforma de defensa hasta más adelante este año. Por su parte, Cassidian sigue preparando su programa de transformación y desarrollando su estrategia de crecimiento mundial, especialmente en seguridad. En el primer trimestre, Cassidian y Atlas Elektronik anunciaron la fundación de Signalis, el principal proveedor mundial de soluciones de seguridad marítima.

Los pedidos recibidos se han situado en 821 millones de euros (primer trimestre de 2010: 964 millones). Los pedidos incluían un contrato para EMIRAJE Systems, una *joint venture* de Cassidian y C4 Advanced Solutions, para la primera fase del sistema de comando y control (ECCS) de Emiratos Árabes Unidos. Al final de marzo de 2011, la cartera de pedidos de la División permanecía en el sólido nivel de 16.700 millones de euros (ejercicio 2010: 16.900 millones).

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

Los ingresos de Otras Actividades han permanecido estables en 246 millones de euros (primer trimestre de 2010: 246 millones) debido a que la aceleración en las entregas del Light Utility Helicopter (LUH) en comparación con el año pasado y mayores ingresos en Sogerma contrarrestaron menos entregas en ATR. El EBIT\* de Otras Actividades se situó en -3 millones de euros (primer trimestre de 2010: -1 millón), reflejando el nivel más bajo de entregas en ATR, ajustado a las expectativas, mitigado por la recuperación del negocio de mantenimiento, reparación y revisión de motores de avión en Sogerma.

Con 25 pedidos de aviones ya recibidos (primer trimestre de 2010: 8 aviones) y un continuo y fuerte ímpetu comercial, ATR empezó el año de forma prometedora. Las entregas en 2011 tienen efecto retroactivo, con entregas de sólo seis aviones en el primer trimestre (primer trimestre de 2010: 13 aviones).

En enero de 2011, EADS North America recibió un contrato de Lockheed Martin para suministrar su radar TRS-3D para el Littoral Combat Ship de la Armada estadounidense. Según los términos de su contrato, EADS North America entregará el primer radar a Lockheed Martin para su instalación en 2012.

A 31 de marzo de 2011, la cartera de pedidos de Otras Actividades se situaba en 2.600 millones de euros (ejercicio 2010: 2.500 millones). Los pedidos recibidos, de casi 400 millones de euros en el primer trimestre, reflejan una fuerte demanda de aviones de ATR en un entorno de precios elevados del combustible. Los pedidos pendientes de Sogerma se han beneficiado del aumento en las tasas de producción de Airbus y ATR.

\* 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

**Nota para la prensa:**

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

Puede escuchar la **conferencia telefónica** de Hans Peter Ring, Director Financiero de EADS con **analistas** hoy a las 11:00 horas (horario central europeo) en el sitio web de EADS, [www.eads.com](http://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 trimestre (1T) de 2011 (no auditados)**  
(Cifras en euros)

<b>Grupo EADS</b>	<b>1T 2011</b>	<b>1T 2010</b>	<b>Variación</b>
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>9.854</b>	8.950	+10%
de esta cifra, Defensa, en millones	<b>1.951</b>	1.925	+1%
<b>EBITDA</b> <sup>(1)</sup> , en millones	<b>589</b>	457	+29%
<b>EBIT</b> <sup>(2)</sup> , en millones	<b>192</b>	83	+131%
<b>Gastos de Investigación y Desarrollo</b> , en millones	<b>650</b>	572	+14%
<b>Beneficio (pérdida) Neto</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>-12</b>	103	-
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(3)</sup>	<b>-0,01</b>	0,13	-0,14 €
<b>Cash Flow Libre (CFL)</b> , en millones	<b>309</b>	-1.124	-
<b>Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes</b> , en millones	<b>208</b>	-972	-
<b>Pedidos recibidos</b> <sup>(4)</sup> , en millones	<b>6.268</b>	14.382	-56%

<b>Grupo EADS</b>	<b>31 de marzo de 2011</b>	<b>31 de diciembre de 2010</b>	<b>Variación</b>
<b>Cartera de Pedidos</b> <sup>(4)</sup> , en millones	<b>422.362</b>	448.493	-6%
de esta cifra, Defensa, en millones	<b>56.950</b>	58.257	-2%
<b>Posición de Tesorería Neta</b> , en millones	<b>12.172</b>	11.918	+2%
<b>Empleados</b>	<b>122.899</b>	121.691	+1%

Notas a pie: consúltese la página 12.

por División	Ingresos			EBIT <sup>(2)</sup>		
	(Cifras en millones de euros)	1T 2011	1T 2010	Variación	1T 2011	1T 2010
Airbus <sup>(5)</sup>	<b>7.013</b>	6.264	+12%	<b>115</b>	7	+1.543%
Airbus Commercial	<b>6.707</b>	5.989	+12%	<b>125</b>	6	+1.983%
Airbus Military	<b>434</b>	384	+13%	<b>1</b>	1	0%
Eurocopter	<b>823</b>	798	+3%	<b>31</b>	26	+19%
Astrium	<b>1.171</b>	924	+27%	<b>52</b>	41	+27%
Cassidian	<b>878</b>	928	-5%	<b>8</b>	21	-62%
Sedes Centrales / Consolidación	<b>-277</b>	-210	-	<b>-11</b>	-11	-
Otras Actividades	<b>246</b>	246	0%	<b>-3</b>	-1	-
<b>Total</b>	<b>9.854</b>	8.950	+10%	<b>192</b>	83	+131%

por División	Pedidos recibidos <sup>(4)</sup>			Cartera de Pedidos <sup>(4)</sup>		
	(Cifras en millones de euros)	1T 2011	1T 2010	Variación	31 de marzo de 2011	31 de diciembre de 2010
Airbus <sup>(5)</sup>	<b>3.748</b>	11.158	-66%	<b>374.891</b>	400.400	-6%
Airbus Commercial	<b>3.647</b>	11.035	-67%	<b>353.574</b>	378.907	-7%
Airbus Military	<b>105</b>	146	-28%	<b>22.487</b>	22.819	-1%
Eurocopter	<b>779</b>	1.057	-26%	<b>14.506</b>	14.550	-0%
Astrium	<b>781</b>	1.234	-37%	<b>15.282</b>	15.760	-3%
Cassidian	<b>821</b>	964	-15%	<b>16.721</b>	16.903	-1%
Sedes Centrales / Consolidación	<b>-255</b>	-230	-	<b>-1.604</b>	-1.639	-
Otras Actividades	<b>394</b>	199	+98%	<b>2.566</b>	2.519	+2%
<b>Total</b>	<b>6.268</b>	14.382	-56%	<b>422.362</b>	448.493	-6%

Notas a pie: consúltese la página 12.

### **Notas a pie páginas 10 a 11:**

- 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](http://www.eads.com).