



## Nota de Prensa

### **Los ingresos y los beneficios siguen aumentando: EADS registra unos vigorosos resultados en los nueve primeros meses (9m) de 2012**

- EADS, en la senda para lograr sus previsiones de ingresos y beneficios en 2012
- Los ingresos aumentan un 14%, a 37.300 millones de euros
- El EBIT\* antes de partidas no recurrentes aumenta un 82%, situándose en 1.900 millones de euros
- El Beneficio Neto\* antes de partidas no recurrentes<sup>(4)</sup> aumenta a 1.100 millones de euros; el Beneficio Neto se duplica con creces, elevándose a 903 millones de euros
- El Cash Flow Libre antes de adquisiciones, de -3.200 millones de euros, refleja el carácter diferido de las entregas y el perfil de pagos de los gobiernos
- Nuevos contratos de cobertura de 27.000 millones de euros realzan la estabilidad financiera

Leiden, 8 de noviembre de 2012 – EADS (símbolo en bolsa: EAD) logró unos vigorosos resultados económicos en los nueve primeros meses de 2012. Los pedidos recibidos<sup>(5)</sup> en los nueve primeros meses alcanzaron la cifra de 50.400 millones de euros, impulsados por una sólida actividad de pedidos en Eurocopter, Astrium, Cassidian y Airbus Military y un continuo ímpetu en Airbus Commercial. Al final de septiembre, la cartera de pedidos de EADS<sup>(5)</sup> se situaba en 547.500 millones de euros, mostrando resistencia y proporcionando visibilidad en el actual entorno macroeconómico. Los ingresos ascendieron a 37.300 millones de euros. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes, de unos 1.900 millones de euros, se benefició de un fuerte comportamiento subyacente.

El EBIT\* declarado se elevó a 1.600 millones de euros, cifra notablemente superior al nivel de 2011. La posición de Tesorería Neta se situó en 8.100 millones de euros.

“Nuestro comportamiento en los nueve primeros meses muestra un crecimiento de los ingresos de dos dígitos y un fuerte aumento de la rentabilidad. Esto último refleja, entre otras cosas, nuestra continua atención a la gestión y ejecución de programas”, afirma Tom Enders, Consejero Delegado de EADS. “No obstante, no nos quedaremos sin retos operacionales en el futuro próximo, sobre todo en Eurocopter y Airbus. Y,

durante el resto del año, haremos un fuerte hincapié en la generación de tesorería. Las entregas de aviones son la clave.”

En los nueve primeros meses de 2012, los **ingresos** de EADS aumentaron un 14%, a 37.300 millones de euros (9m 2011: 32.700 millones €), impulsados por el crecimiento en todas las Divisiones. Las empresas recientemente adquiridas en 2011 aportaron unos 1.000 millones de euros a este crecimiento. Hasta el final de septiembre, las entregas físicas se mantenían en un nivel elevado, con 405 aviones en Airbus Commercial y 300 helicópteros en Eurocopter. En septiembre, Astrium logró el 51º lanzamiento consecutivo con éxito del Ariane 5.

El **EBIT\* antes de partidas no recurrentes** –un indicador que registra el margen subyacente del negocio excluyendo los gastos o beneficios no recurrentes derivados de movimientos en las provisiones o efectos de los tipos de cambio– se situó en torno a 1.900 millones de euros (9m 2011: en torno a 1.100 millones €) para EADS y en torno a 1.200 millones de euros para Airbus (9m 2011: en torno a 400 millones €). El incremento en comparación con el mismo período del año pasado se debe a mejoras operacionales en Airbus Commercial, incluyendo volúmenes favorables y mejores precios. El crecimiento de Astrium se debe a mejoras en productividad y a la integración de Vizada. En Eurocopter, a pesar de un mix desfavorable de productos y mayores gastos de Investigación y Desarrollo, el EBIT\* antes de partidas no recurrentes es estable. Como se preveía, la rentabilidad de Cassidian en 2012 se ve afectada por la transformación del negocio y la globalización.

Durante los nueve primeros meses de 2012, EADS aceleró su actividad de coberturas e implantó contratos nuevos por valor de 27.000 millones de euros a un tipo de cambio medio de 1 EUR = 1,29 USD, que realza la estabilidad del comportamiento financiero del Grupo. Al final de septiembre, la cartera total de coberturas de EADS se situaba en 86.400 millones de dólares.

El **EBIT\* declarado** de EADS aumentó un 82%, a 1.615 millones de euros (9m 2011: 885 millones €), impulsado por la mejora del EBIT\* antes de partidas no recurrentes.

En los nueve primeros meses de 2012, el desajuste del dólar y la revaluación del balance tuvieron un efecto positivo de unos 70 millones de euros en el EBIT\*.

El cargo de 124 millones de euros para el A350 XWB permanece invariable en comparación con el primer semestre de 2012 mientras Airbus avanza con el calendario modificado, que se comunicó en julio. No obstante, el programa sigue representando un desafío.

Airbus está progresando, según lo previsto, en la solución técnica para el amarre de las alas del A380. Los cargos totales registrados hasta ahora en 2012 ascienden a 200 millones de euros. Airbus sigue teniendo previsto realizar 30 entregas del A380 en 2012, lo que significa que el cargo total relativo al amarre de las alas del A380 alcanzará en torno a 260 millones de euros en el ejercicio.

A raíz de la decisión de Hawker Beechcraft (HBC) de cerrar todas sus líneas de reactores y a pesar de los esfuerzos de EADS por buscar activamente un comprador para HBC en conjunto, incluyendo los reactores, el cierre del programa ha dado lugar a un cargo extraordinario de 76 millones de euros en el tercer trimestre.

El **Beneficio Neto** experimentó un pronunciado ascenso, elevándose a 903 millones de euros (9m 2011: 421 millones €), equivalente a un beneficio por acción de 1,10 euros (BPA 9m 2011: 0,52 euros). El Beneficio Neto\* antes de partidas no recurrentes<sup>(4)</sup> aumentó a 1.100 millones de euros (9m 2011: 607 millones €) en línea con el fuerte comportamiento subyacente.

El resultado financiero se situó en -337 millones de euros (9m 2011: -212 millones €). El resultado por intereses, de -237 millones de euros (9m 2011: -9 millones €), se deterioró en comparación con el nivel de 2011, principalmente debido a menos ingresos por intereses en reflejo de la evolución de los tipos de interés. Además, el resultado por intereses en 2011 se benefició de una partida positiva no recurrente de 120 millones de euros debida a la terminación del programa A340.

Otros resultados financieros, de -100 millones de euros (9m 2011: -203 millones €) incluye un mejor efecto de una revaluación de tipos de cambio en comparación con el mismo período de nueve meses de 2011. Esta línea incluye también la aplicación de provisiones descontadas.

Los gastos de **Investigación y Desarrollo (I+D) autofinanciado** permanecieron prácticamente estables en 2.145 millones de euros (9m 2011: 2.151 millones €).

El **Cash Flow Libre** antes de adquisiciones ascendió a -3.235 millones de euros (9m 2011: 587 millones €). El comportamiento operacional mejoró significativamente en comparación con el mismo período del año pasado. Sin embargo, se vio afectado negativamente por un significativo deterioro transitorio del capital circulante, que refleja el carácter diferido de las entregas y los significativos esfuerzos de aceleración industrial, especialmente en Airbus y Eurocopter. Además, los perfiles de pago de los gobiernos y los logros de hitos tienen carácter diferido, especialmente en el caso de Cassidian.

En los nueve primeros meses de 2012 se proporcionó un bajo nivel de financiación a clientes, de -97 millones de euros, que demuestra la continua

apetencia de financiación basada en activos y el continuo apoyo de las agencias de crédito a la exportación para las entregas.

El nivel de inversiones de capital siguió aumentando, especialmente en Airbus debido al A350 XWB así como a aumentos en la tasa de producción de aviones de pasillo único y de largo alcance. Incluye una capitalización de gastos de desarrollo, principalmente para el programa A350 XWB.

El cash flow del cuarto trimestre debería reflejar la reversión de necesidades de capital circulante impulsadas por entregas y pagos de clientes institucionales.

El Cash Flow Libre después de financiación a clientes se situó en -3.376 millones de euros (9m 2011: 155 millones €).

La **posición de Tesorería Neta** de EADS se situó en 8.100 millones de euros (final de 2011: 11.700 millones €), reflejando, asimismo, una aportación en efectivo a activos de pensiones de 331 millones de euros, así como el pago de dividendos de unos 370 millones de euros.

Los **pedidos recibidos**<sup>(5)</sup> de EADS se situaron en 50.400 millones de euros (9m 2011: 93.900 millones €) y fueron alentadores en todas las Divisiones. Los pedidos recibidos en los nueve primeros meses de 2011 incluían pedidos extraordinarios contabilizados en el Salón Aeronáutico de París, especialmente para el A320neo.

Al final de septiembre 2012, la **cartera de pedidos**<sup>(5)</sup> del Grupo se situaba en 547.500 millones de euros (final de 2011: 541.000 millones €), proporcionando una sólida plataforma para el crecimiento de cara al futuro.

La cartera de pedidos de defensa se situaba en 51.100 millones de euros (final de 2011: 52.800 millones €).

Al final de septiembre de 2012, EADS tenía una plantilla de 137.415 **empleados** (final de 2011: 133.115).

## **Perspectiva**

Como base para las previsiones de EADS en 2012, EADS prevé que la economía mundial y el tráfico aéreo aumenten de acuerdo con los pronósticos independientes actuales y no espera ninguna distorsión importante a causa de la actual crisis del euro.

Dado que los resultados de EADS en los nueve primeros meses confirman su tendencia de crecimiento y mejora, el Grupo reafirma sus previsiones de beneficios para 2012 con mayor confianza.

En 2012, Airbus debería entregar unos 580 aviones comerciales, entre ellos los 30 aviones A380 previstos.

Los pedidos brutos deberían ser superiores al número de entregas, en la banda de 600 a 650 aviones.

Sobre la base de una hipótesis de tipo de cambio de 1 EUR = 1,30 USD, los ingresos de EADS en 2012 deberían crecer más de un 10%.

Sobre la base del sólido comportamiento operativo subyacente del Grupo, EADS prevé que el EBIT\* antes de partidas no recurrentes del Grupo en 2012 se sitúe en torno a 2.700 millones de euros.

En consecuencia, y con un tipo impositivo previsto para el ejercicio algo inferior al 30%, el BPA\* de EADS en 2012, antes de partidas no recurrentes<sup>(4)</sup>, debería ser de aproximadamente 1,95 euros (ejercicio 2011: 1,39 €).

De cara al futuro, el comportamiento del EBIT\* declarado y del BPA\* de EADS dependerá de la capacidad del Grupo para cumplir en programas complejos como los de helicópteros militares, 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.

Sobre la base de la previsión de entregas de 30 A380 y presumiendo que no se produzca ningún cambio en el perfil de pagos de los gobiernos, EADS trata de que su Cash Flow Libre alcance un punto de equilibrio después de financiación a clientes y antes de adquisiciones.

### **Divisiones de EADS: Ímpetu comercial continuo en Airbus, buenas cifras de pedidos recibidos en Eurocopter, Astrium y Cassidian**

Los ingresos consolidados de **Airbus** aumentaron un 14%, situándose en 25.621 millones de euros (9m 2011: 22.411 millones). El EBIT\* consolidado de Airbus aumentó un 184%, elevándose a 837 millones de euros (9m 2011: 295 millones €).

Los ingresos de Airbus Commercial se elevaron a 24.725 millones de euros (9m 2011: 21.120 millones €). En comparación con el año pasado, los ingresos de Airbus Commercial se beneficiaron de efectos favorables de volúmenes, mix y precios. Se registraron 403 entregas con reconocimiento de ingresos, frente a las 405 entregas físicas, dado que dos aviones se entregaron en arrendamiento operativo.

El EBIT\* de Airbus Commercial antes de partidas no recurrentes aumentó significativamente, a 1.150 millones de euros (9m 2011: en torno a 380 millones €). Se benefició de un mejor comportamiento operacional que incluía efectos favorables de volumen y precios netos de subidas. Hubo un pequeño efecto favorable de la apreciación del tipo de cambio del dólar estadounidense en las coberturas del Grupo que vencían hasta el final de septiembre.

El EBIT\* declarado de Airbus Commercial también aumentó significativamente, elevándose a 816 millones de euros (9m 2011: 306 millones €). Incluye el cargo registrado en el primer semestre de 2012 para el A350 WXB, la actualización de la provisión para el amarre de las alas del A380 y un cargo para el cierre del programa de Hawker Beechcraft. Se benefició de un efecto de cambio positivo.

Los ingresos de Airbus Military, de 1.194 millones de euros, descendieron en comparación con el año pasado (9m 2011: 1.747 millones €) principalmente debido a un menor reconocimiento de ingresos en el A400M así como a ingresos más bajos en aviones de reabastecimiento.

El EBIT\* de Airbus Military experimentó una leve mejora, situándose en 8 millones de euros (9m 2011: 5 millones €), en reflejo de menos gastos de I+D.

Durante los nueve primeros meses de 2012, Airbus Commercial registró 382 pedidos netos de aviones (9m 2011: 1.038 unidades). La cifra de ventas de 2011 incluía contratos anunciados en el Salón Aeronáutico de París, en el que Airbus logró un récord en el sector gracias al A320neo, aún no igualado por la competencia.

Airbus siguió beneficiándose de una excelente demanda tanto para el A320 como para el A320neo, con pedidos significativos procedentes de la empresa arrendadora china ICBC Financial Leasing Co. Ltd. y de Philippine Airlines durante el tercer trimestre. Airbus realizó buenos progresos con el programa de pruebas de vuelo del A320 'Sharklet', y AirAsia recibirá la entrega del primer avión equipado con los dispositivos de ahorro de combustible a final de año.

Tras el pedido de Cathay Pacific para el A350-1000, Singapore Airlines anunció en octubre su intención de hacer un pedido de 20 A350-900 y cinco A380. Thai Airways International recibió la entrega de su primer A380 en septiembre, convirtiéndose en la novena compañía aérea del mundo en operar con el avión de dos pisos.

El desafiante programa A350 XWB sigue progresando. Tanto el avión para pruebas estáticas, como el MSN 1, el primer avión para vuelos, se encuentran en proceso de montaje y se ha logrado con éxito el *power-on* de la sección frontal del fuselaje. La perforación para las alas está en marcha. Airbus mantiene el objetivo de realizar el primer vuelo a mediados de 2013 y la puesta en servicio en el segundo semestre de 2014. El comportamiento de la cadena de suministros sigue representando un desafío.

Durante los nueve primeros meses de 2012, Airbus Military registró 30 pedidos y entregó 11 aviones. El ratio libros/facturación en Airbus Military se situó en más de 1 en los nueve primeros meses, impulsado por el crecimiento en los mercados de exportación.

El programa de vuelos de prueba del A400M continúa, habiendo acumulado más de 3.800 horas de vuelo al final de septiembre. Se ha identificado la causa de los recientes problemas técnicos del motor. La Initial Operating Capability del A400M está prevista para el primer trimestre de 2013 con una configuración que se acordará con OCCAR, permitiendo la primera entrega a Francia en el segundo trimestre de 2013. Para el año próximo hay otras tres entregas previstas.

Al final de septiembre 2012, la cartera de pedidos consolidada de Airbus estaba valorada en 502.700 millones de euros (final de 2011: 495.500 millones €).

La cartera de pedidos de Airbus Commercial se elevaba a 482.000 millones de euros (final de 2011: 475.500 millones €), con 4.414 unidades (final de 2011: 4.437 aviones), representando siete años de plena producción. Incluye una revaluación positiva de 1.000 millones de euros por una pequeña apreciación del tipo de cambio spot del dólar al cierre desde el final del ejercicio 2011.

La cartera de pedidos de Airbus Military comprendía 236 aviones por un valor de 21.800 millones de euros (final de 2011: 21.300 millones €).

Los ingresos en Eurocopter aumentaron un 19%, elevándose a 4.116 millones de euros (9m 2011: 3.458 millones €), debido principalmente a más entregas del Super Puma, una mayor actividad de soporte en reparaciones y revisiones y la inclusión completa de la consolidación del negocio de Vector Aerospace.

La entrega al gobierno alemán del primer lote de cuatro helicópteros Tigre con la configuración ASGARD para su empleo en Afganistán se realizó a su debido tiempo en el trimestre. Las entregas alcanzaron 300 helicópteros (9m 2011: 323 helicópteros).

El EBIT\* de la División aumentó significativamente, un 76%, elevándose a 277 millones de euros (9m 2011: 157 millones €). El EBIT\* de los nueve primeros meses de 2011 incluía un cargo neto de 120 millones de euros. Por lo tanto, el EBIT\* de Eurocopter antes de partidas no recurrentes fue estable en comparación con el nivel de 2011, dado que el mix favorable en las áreas comercial y de servicios, incluyendo Vector, se vio negativamente afectado por mayores ventas de defensa y más actividad de I+D.

La División sigue inmersa en complejas conversaciones con varios clientes del NH90 y el Tigre que están tratando de reducir las entregas, cuyo resultado aún está pendiente.

En estrecha colaboración con las autoridades investigadoras, Eurocopter está dedicando todo su esfuerzo a analizar y paliar las causas de los incidentes del Super Puma y el Ecureuil B3e.

Durante los nueve primeros meses de 2012, la cifra neta de pedidos recibidos por Eurocopter aumentó a 286 en comparación con los 259 pedidos netos del mismo período del año pasado. El valor de los pedidos aumentó significativamente respecto al año pasado, principalmente debido a un mix favorable en el EC175 y el Super Puma y a la consolidación de Vector Aerospace.

En el tercer trimestre, Eurocopter se aseguró pedidos importantes en el segmento de servicios para emergencias médicas de Med TransCorporation y en el segmento de seguridad civil para Kazajstán.

La cartera de pedidos de Eurocopter experimentó un leve descenso, a 13.300 millones de euros (final de 2011: 13.800 millones €), con 1.062 helicópteros (final de 2011: 1.076 helicópteros).

Los ingresos de **Astrium** en los nueve primeros meses de 2012 aumentaron un 14%, situándose en 3.934 millones de euros (9m 2011: 3.440 millones €), principalmente debido a la inclusión del grupo Vizada de reciente adquisición.

El EBIT\* aumentó un 16%, a 191 millones de euros (9m 2011: 165 millones €), pese a mayores gastos de I+D en comparación con el año pasado. El aumento del EBIT\* se debe a mejoras en márgenes gracias a ganancias en eficiencia y productividad resultantes del programa de transformación AGILE así como a una aportación positiva de Vizada.

Los pedidos recibidos por Astrium alcanzaron la cifra de 2.900 millones de euros en los nueve primeros meses de 2012 (9m 2011: 2.300 millones €), representando un aumento del 23% en comparación con el año pasado. Este comportamiento se vio impulsado por un sólido nivel de actividad en servicios.

Astrium demostró una fuerte ejecución de programas durante el tercer trimestre, logrando tres lanzamientos del Ariane 5 con los que completan su 51º éxito consecutivo. En el trimestre se lanzaron tres satélites construidos por Astrium y se completó con éxito la tercera misión del vehículo de transferencia automatizado (ATV).

Se espera que el Consejo Ministerial de la Agencia Espacial Europea (ESA), que se celebrará los días 20 y 21 de noviembre en Nápoles (Italia), proporcione perspectivas claras sobre el rumbo futuro de los programas espaciales europeos.



Al final de septiembre 2012, la cartera de pedidos de Astrium se elevaba a 13.800 millones de euros (final de 2011: 14.700 millones €).

Los ingresos de **Cassidian**, situados en 3.484 millones de euros (9m 2011: 3.419 millones €), se ajustan al nivel del año pasado, pero el EBIT\* descendió a 156 millones de euros (9m 2011: 170 millones €), como se preveía. La disminución de I+D autofinanciado se vio contrarrestada por inversiones continuas en globalización y transformación.

El nombramiento de un nuevo equipo en septiembre está concebido para reducir la complejidad, mejorar el comportamiento de los márgenes y reforzar la internacionalización.

Se lanzó una revisión exhaustiva de la estructura de costes y la mejora en la ejecución de programas, con vistas a concluirla antes de final de año.

La cartera de pedidos de Cassidian, que se elevó a 3.400 millones de euros en los nueve primeros meses, superó significativamente el nivel del año pasado (9m 2011: 2.600 millones €), a pesar de la desafiante coyuntura del mercado, impulsada principalmente por el rentable negocio de Eurofighter y MBDA.

Cassidian continúa explorando oportunidades de exportación para Eurofighter en Oriente Próximo y Asia.

Durante el tercer trimestre, Cassidian consumó la adquisición de Rheinmetall Airborne Systems. Además, la División completó la adquisición de una participación del 75,1% en el negocio de óptica de Carl Zeiss en octubre de 2012.

Al final de septiembre 2012, la cartera de pedidos de Cassidian había aumentado a 15.900 millones de euros (final de 2011: 15.500 millones €).

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

Los ingresos de Otras Actividades aumentaron un 28%, a 1.067 millones de euros (9m 2011: 833 millones €), principalmente debido a un aumento de volúmenes en EADS Norteamérica y ATR.

El EBIT\* de Otras Actividades descendió a 15 millones de euros (9m 2011: 20 millones €). El EBIT\* de los nueve primeros meses de 2011 incluía una ganancia de 10 millones de euros por la desinversión de Defense Security and Systems Solutions –DS3– en EADS Norteamérica.

Por consiguiente, el EBIT\* antes de partidas no recurrentes mejoró en 5 millones de euros gracias a mejoras en rentabilidad en el negocio de interiores de cabina de Sogerma y a mejoras en EADS Norteamérica.

ATR recibió 15 pedidos netos durante los nueve primeros meses de 2012 (9m 2011: 145, que incluían pedidos extraordinarios en el Salón Aeronáutico de París) y entregó 37 aviones (9m 2011: 30). Al final de septiembre, la cartera de pedidos de ATR comprendía 202 aviones.

En EADS Norteamérica se ha iniciado una demostración de vuelo para el programa de helicópteros Armed Aerial Scout del Ejército estadounidense.

Al final de septiembre 2012, la cartera de pedidos de Otras Actividades había descendido a 2.700 millones de euros (final de 2011: 3.000 millones €).

\* 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 2011, el Grupo –compuesto por Airbus, Astrium, Cassidian y Eurocopter– generó unos ingresos de 49.100 millones de euros con una plantilla de más de 133.000 empleados.

**Contactos:**

Martin Agüera	+49 175 227 4369
Rod Stone	+33 630 521 193
Matthieu Duvelleroy	+33 629 431 564
Gregor v. Kursell	+49 89 607 34255

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

 <http://twitter.com/EADSPress>

El **dossier** sobre los resultados económicos de EADS está disponible en [www.eads.com/prensa-dosieres-finanzas](http://www.eads.com/prensa-dosieres-finanzas)

Suscríbase a nuestro RSS Feed en [www.eads.com/RSS](http://www.eads.com/RSS). Más información sobre EADS –fotos, vídeos, archivos de sonido, documentos de información general– disponible en [www.eads.com/press](http://www.eads.com/press) y [www.eads.com/broadcast-room](http://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 Harald Wilhelm, Director Financiero, con analistas hoy a las 10:30 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 de los nueve primeros meses (9m) de 2012 (revisados)**

(Cifras en euros)

<b>Grupo EADS</b>	<b>9m 2012</b>	9m 2011	Variación
<b>Ingresos</b> , en millones de euros	<b>37.258</b>	32.687	+14%
de esta cifra, Defensa, en millones de euros	<b>7.355</b>	7.490	-2%
<b>EBITDA</b> <sup>(1)</sup> , en millones de euros	<b>2.938</b>	2.025	+45%
<b>EBIT</b> <sup>(2)</sup> , en millones de euros	<b>1.615</b>	885	+82%
<b>Gastos de Investigación y Desarrollo</b> , en millones de euros	<b>2.145</b>	2.151	0%
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(3)</sup> , en millones de euros	<b>903</b>	421	+114%
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(3)</sup>	<b>1.10</b>	0.52	0.58 €
<b>Cash Flow Libre (CFL)</b> , en millones de euros	<b>-3.376</b>	155	-
<b>Cash Flow Libre (CFL) antes de adquisiciones</b> , en millones de euros	<b>-3.235</b>	587	-
<b>Cash Flow Libre antes de financiación a clientes</b> , en millones de euros	<b>-3.279</b>	-27	-
<b>Pedidos recibidos</b> <sup>(5)</sup> , en millones de euros	<b>50.409</b>	93.907	-46%

<b>Grupo EADS</b>	<b>30 sep 2012</b>	31 dic 2011	Variación
<b>Cartera de Pedidos</b> <sup>(5)</sup> , en millones de euros	<b>547.476</b>	540.978	+1%
de esta cifra, Defensa, en millones de euros	<b>51.119</b>	52.775	-3%
<b>Posición de Tesorería Neta</b> , en millones de euros	<b>8.075</b>	11.681	-31%
<b>Empleados</b>	<b>137.415</b>	133.115	+3%

Notas a pie: consúltese la página 15.

por División	Ingresos			EBIT <sup>(2)</sup>		
(Cifras en millones de euros)	9m 2012	9m 2011	Variación	9m 2012	9m 2011	Variación
Airbus <sup>(6)</sup>	<b>25.621</b>	22.411	+14%	<b>837</b>	295	+184%
Airbus Commercial	<b>24.725</b>	21.120	+17%	<b>816</b>	306	+167%
Airbus Military	<b>1.194</b>	1.747	-32%	<b>8</b>	5	+60%
Eurocopter	<b>4.116</b>	3.458	+19%	<b>277</b>	157	+76%
Astrium	<b>3.934</b>	3.440	+14%	<b>191</b>	165	+16%
Cassidian	<b>3.484</b>	3.419	+2%	<b>156</b>	170	-8%
Sedes Centrales / Consolidación	<b>-964</b>	-874	-	<b>139</b>	78	-
Otras Actividades	<b>1.067</b>	833	+28%	<b>15</b>	20	-25 %
<b>Total</b>	<b>37.258</b>	32.687	+14%	<b>1.615</b>	885	+82%

por División	Pedidos recibidos <sup>(5)</sup>			Cartera de Pedidos <sup>(5)</sup>		
(Cifras en millones de euros)	9m 2012	9m 2011	Variación	30 sep 2012	31 dic 2011	Variación
Airbus <sup>(6)</sup>	<b>40.659</b>	85.485	-52%	<b>502.680</b>	495.513	+1%
Airbus Commercial	<b>39.109</b>	85.421	-54%	<b>481.957</b>	475.477	+1%
Airbus Military	<b>1.691</b>	408	+314%	<b>21.821</b>	21.315	+2%
Eurocopter	<b>3.586</b>	2.760	+30%	<b>13.283</b>	13.814	-4%
Astrium	<b>2.866</b>	2.328	+23%	<b>13.804</b>	14.666	-6%
Cassidian	<b>3.406</b>	2.604	+31%	<b>15.928</b>	15.469	+3%
Sedes Centrales/ Consolidación	<b>-839</b>	-893	-	<b>-915</b>	-1.467	-
Otras Actividades	<b>731</b>	1.623	-55%	<b>2.696</b>	2.983	-10%
<b>Total</b>	<b>50,409</b>	93,907	-46%	<b>547,476</b>	540,978	+1%

Notas a pie: consúltese la página 15.

## EADS – Resultados del tercer trimestre (3T) de 2012

(Cifras en euros)

Grupo EADS	3T 2012	3T 2011	Variación
<b>Ingresos</b> , en millones de euros	<b>12.324</b>	10.751	+15%
<b>EBIT</b> <sup>(2)</sup> , en millones de euros	<b>537</b>	322	+67%
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(3)</sup> , en millones de euros	<b>309</b>	312	-1%
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(3)</sup>	<b>0,38</b>	0,38	0,00 €

por División	Ingresos			EBIT <sup>(2)</sup>		
	3T 2012	3T 2011	Variación	3T 2012	3T 2011	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Airbus <sup>(6)</sup>	<b>8.375</b>	7.099	+18%	<b>284</b>	93	+205%
Airbus Commercial	<b>8.140</b>	6.656	+22%	<b>268</b>	83	+223%
Airbus Military	<b>351</b>	635	-45%	<b>6</b>	2	+200%
Eurocopter	<b>1.345</b>	1.287	+5%	<b>78</b>	63	+24%
Astrium	<b>1.273</b>	1.093	+16%	<b>61</b>	62	-2%
Cassidian	<b>1.298</b>	1.286	+1%	<b>68</b>	81	-16%
Sedes Centrales/ Consolidación	<b>-313</b>	-323	-	<b>44</b>	15	-
Otras Actividades	<b>346</b>	309	+12%	<b>2</b>	8	-75%
<b>Total</b>	<b>12.324</b>	10.751	+15%	<b>537</b>	322	+67%

Los **ingresos en el tercer trimestre de 2012** aumentaron un 15% en comparación con el tercer trimestre de 2011, impulsados principalmente por mayores volúmenes y un efecto favorable de tipos de cambio en Airbus Commercial, así como la integración de Vizada en Astrium.

El **EBIT\* del tercer trimestre de 2012** mejoró un 67%, a 537 millones de euros, impulsado principalmente por Airbus Commercial y Eurocopter. En Airbus Commercial, el fuerte comportamiento subyacente y el efecto favorable de la mejora en los tipos de las coberturas compensaron con creces el cargo contabilizado para la cancelación del programa de Hawker Beechcraft de 76 millones de euros.

Notas a pie: consúltese la página 15.

### **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 aplicación de provisiones descontadas) y todos los efectos fiscales de las partidas mencionadas. El Beneficio Neto\* antes de partidas no recurrentes es el Beneficio Neto antes de partidas no recurrentes de fondo de comercio y extraordinarios, después de impuestos. Por consiguiente, el BPA\* antes de partidas no recurrentes es el BPA basado en el Beneficio Neto\* antes de partidas no recurrentes.
- 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) Los segmentos sobre los que se informa, Airbus Commercial y Airbus Military, forman la División Airbus. 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 12 de abril de 2012, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en [www.eads.com](http://www.eads.com).