

aero-notes



”

Estimados accionistas:

Bienvenidos a este último número de *aeronotes*. Como verán en el apartado dedicado a los resultados del ejercicio (págs. 2-5), nuestro Grupo continúa progresando. Nuestra cartera de pedidos ha crecido hasta alcanzar un nivel récord de 6.386 aviones, el beneficio por acción ha aumentado un 61%, a 2,99 euros, y nuestro flujo de caja libre fue positivo, situándose en 2.000 millones de euros. Gracias al mejor rendimiento, una vez más podemos aumentar el dividendo propuesto, a 1,20 euros por acción (supeditado a la aprobación de la junta general de accionistas). Con este incremento del 60% con respecto al ejercicio anterior, el dividendo se encuentra en la banda superior de nuestra política de dividendos y representa un ratio de distribución del 40%.

En las próximas semanas, con nuestra junta general de accionistas, las reuniones informativas en París y Múnich, visitas organizadas al Salón Aeronáutico de París y algunos otros eventos (véase página 8), tendremos numerosas ocasiones de reunirnos con ustedes, nuestros leales accionistas, y hablar directamente sobre nuestro rendimiento. ¡No dejen de aprovechar estas oportunidades! Nos encanta poder intercambiar opiniones con ustedes.

Atentamente,

Philippe Balducchi

Director de Relaciones con Inversores y
Comunicación Financiera de Airbus Group

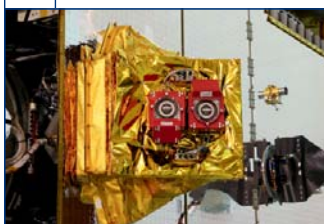
02



RESULTADOS DE AIRBUS GROUP EN 2014

“Mejora de la rentabilidad y la generación de tesorería.”

06



UNA NUEVA OLEADA ELÉCTRICA

“Propulsión eléctrica completa para misiones de alta potencia.”

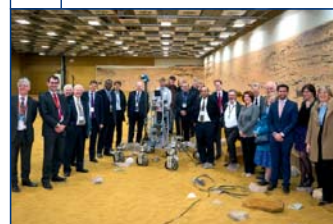
07



REDUCCIÓN DEL RUIDO

“Tiene sentido, tanto desde un punto de vista comercial y medioambiental.”

08



ACCIONISTAS

“Participe en nuestros eventos.”



El 22 de diciembre de 2014 se entregó el primer A350 XWB a Qatar Airways, como estaba previsto.



[Entrevista con Harald Wilhelm sobre los resultados del ejercicio 2014](#) ←



”

“En 2014 logramos una mejora significativa en rentabilidad y generación de tesorería gracias a una cartera de pedidos récord y un fuerte comportamiento operativo en la mayoría de las áreas. Entregamos más aviones comerciales que nunca en la historia, entre ellos el primer A350, y nuestros pedidos netos volvieron a duplicar con creces el número de entregas. Debido a la fuerte demanda de aviones de pasillo único, hemos decidido aumentar la producción de nuestra familia A320 a 50 aviones al mes a partir de 2017. Al mismo tiempo, hemos decidido reducir temporalmente la producción del A330 a seis aviones al mes en 2016. Y algo muy importante, confirmamos el umbral de rentabilidad del A380 para 2015. Estamos centrados en abordar diversos retos operativos, entre ellos el aumento de la cadencia de producción del A350 y del A400M y sus costes respectivos, las primeras entregas del A320neo, reforzar las ventas de helicópteros y continuar con la reconfiguración de nuestra cartera de defensa y espacio.”

Tom Enders
CEO de Airbus Group

RÉCORD DE AIRBUS GROUP EN INGRESOS, EBIT* Y CARTERA DE PEDIDOS EN 2014

Airbus Group ha dado a conocer sus sólidos resultados de 2014, que reflejan un mejor rendimiento operativo con un récord en entregas de aviones comerciales, ingresos y cartera de pedidos.

Los **pedidos recibidos**⁽⁵⁾ del Grupo en 2014 ascendieron a 166.400 millones de euros (ejercicio 2013: 216.400 millones de euros⁽¹⁾), y el valor de la **cartera de pedidos**⁽⁵⁾ ascendía a la cifra récord de 857.500 millones de euros a final de año (final de 2013: 680.600 millones de euros⁽¹⁾). Airbus recibió pedidos netos de 1.456 aviones comerciales (ejercicio 2013: 1.503 pedidos netos), con una ratio neto de pedidos a entregas (*Book-to-Bill*) superior a 2 y una cartera de pedidos de 6.386 aviones a final de año. Los pedidos netos recibidos por Airbus Helicopters se situaron en 369 unidades (ejercicio 2013: 422 unidades), incluyendo un ajuste de cartera de 33 NH90. En términos de valor, los pedidos recibidos por Airbus Defence and Space aumentaron un 4%, impulsados por el constante y fuerte ímpetu de sistemas espaciales y por un buen flujo de pedidos de aviones militares ligeros y medios (L&M).

Los **ingresos** del Grupo aumentaron un 5%, alcanzando la cifra récord de 60.700 millones de euros (ejercicio 2013: 57.600 millones de euros⁽¹⁾). Los ingresos del área de aviación comercial aumentaron un 7%, impulsados por el incremento global de las entregas a la cifra récord de 629 aviones (ejercicio 2013: 626 aviones) y un mix más favorable en las entregas, incluyendo 30 A380 frente a los 25 de 2013. En el cuarto trimestre se entregó el primer A350 XWB a Qatar Airways, como estaba previsto, y se implementaron los principios contables de la NIC 11 a contratos limitados de clientes de lanzamiento. Los ingresos de Airbus Helicopters aumentaron un 4%, principalmente gracias a programas gubernamentales, incluyendo el aumento de la cadencia de producción en la actividad del NH90. Las entregas de helicópteros se situaron en 471 unidades (ejercicio 2013: 497 unidades), incluyendo la exitosa entrada en servicio del H175 en el cuarto trimestre, tras las del H145 y del H135 anteriormente en el año. Los ingresos de Airbus Defence and Space permanecieron estables en general, con un total de ocho entregas del A400M a cuatro naciones y seis lanzamientos del Ariane 5 durante el año.



Airbus Helicopters da a conocer su novedoso H160.



PERSPECTIVA

Como base para sus previsiones con respecto a 2015, Airbus Group prevé que la economía mundial y el tráfico aéreo crezcan de acuerdo con los pronósticos independientes actuales y no espera distorsiones importantes.

Las entregas de Airbus deberían ser ligeramente superiores a las de 2014, y se espera nuevamente un aumento en la cartera de pedidos de aviones comerciales.

En 2015, antes de fusiones y adquisiciones, Airbus Group espera un aumento de los ingresos y tiene como objetivo un ligero aumento del EBIT* antes de partidas no recurrentes.

Basándose en su plan actual de aumento de la cadencia de producción industrial, Airbus Group tiene el objetivo de alcanzar el umbral de rentabilidad en el Flujo de caja libre en 2015 antes de fusiones y adquisiciones.

Airbus Group tiene como objetivo seguir aumentando su BPA y su dividendo por acción en 2015.

El **EBIT* antes de partidas no recurrentes**⁽²⁾ del Grupo –un indicador que registra el margen subyacente del negocio, excluyendo los gastos o beneficios no recurrentes derivados de movimientos en las provisiones en relación con programas y reestructuraciones o efectos de los tipos de cambio– mejoró hasta los 4.066 millones de euros (ejercicio 2013: 3.537 millones de euros⁽¹⁾). El EBIT* antes de partidas no recurrentes del área de aviación comercial aumentó a 2.529 millones de euros (ejercicio 2013: 2.214 millones de euros⁽¹⁾), reflejando un sólido comportamiento subyacente. El EBIT* antes de partidas no recurrentes de Airbus Helicopters experimentó un ligero aumento, hasta 413 millones de euros (ejercicio 2013: 397 millones de euros), pese a mayores gastos de investigación y desarrollo (I+D) y a un mix de ingresos menos favorable. El EBIT* antes de partidas no recurrentes del área de Defence and Space se mantuvo estable en 920 millones de euros (ejercicio 2013: 911 millones de euros⁽¹⁾). Los gastos de **I+D autofinanciado** del Grupo ascendieron a un total de 3.391 millones de euros (ejercicio 2013: 3.118 millones de euros⁽¹⁾). La ratio de rentabilidad sobre ventas para el EBIT* antes de partidas no recurrentes del Grupo mejoró, situándose en 6,7% (ejercicio 2013: 6,1%⁽¹⁾).

El **EBIT* declarado**⁽²⁾ aumentó un 54%, hasta los 4.040 millones de euros (ejercicio 2013: 2.624 millones de euros⁽¹⁾), con un bajo nivel de partidas no recurrentes netas que representaron un total de –26 millones de euros, compuesto por:

- Un cargo neto de 551 millones de euros

en el cuarto trimestre debido a retrasos en el programa A400M, como se expuso en la presentación de resultados de los nueve primeros meses de 2014. La secuencia de las mejoras paulatinas de las capacidades militares y las entregas correspondientes se encuentran en fase de negociación con los clientes, para reflejar la base modificada del programa y el nuevo calendario de entregas. En el último trimestre de 2014, el equipo directivo revisó la evolución del programa, impulsada sobre todo por los retos de funcionalidad militar y el aumento de la cadencia de producción industrial junto con las correspondientes acciones de mitigación. El equipo directivo ha puesto en marcha acciones significativas para asegurar las

entregas futuras y el programa continúa siendo objeto de una estrecha vigilancia.

- Una aportación positiva de 142 millones de euros por el desajuste de pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance.
- Un total de 383 millones de euros en plusvalías correspondientes a la desinversión del 8% de la participación de la Compañía en Dassault Aviation y la venta de la participación en Patria.

En enero de 2015, Airbus Group y Safran completaron la fase inicial de la integración de sus respectivas actividades de lanzadores espaciales. La *Joint Venture* Airbus Safran Launchers ha iniciado su fase operativa y se centrará principalmente en el desarrollo del

AIRBUS GROUP (en millones de euros)	2014	2013 ⁽¹⁾	Variación
Ingresos de esta cifra, Defensa	60.713 10.993	57.567 10.791	+5% +2%
EBIT* antes de partidas no recurrentes⁽²⁾	4.066	3.537	+15%
EBIT*⁽²⁾	4.040	2.624	+54%
Gastos de Investigación y Desarrollo	3.391	3.118	+9%
Beneficio Neto⁽³⁾	2.343	1.473	+59%
Beneficio por Acción (BPA)⁽³⁾	2,99 €	1,86 €	+61%
Flujo de caja libre	2.002	– 827	–
Dividendo por Acción⁽⁴⁾	1,20 €	0,75 €	+60%
Pedidos recibidos⁽⁵⁾	166.430	216.418	–23%

Durante 2014, Airbus Defence and Space lanzó seis Ariane 5, completando con ello 63 lanzamientos exitosos consecutivos.



“Fuerte comportamiento operativo”, Tom Enders, CEO de Airbus Group.



El A320neo realizó su primer vuelo en septiembre de 2014, según lo previsto.



nuevo lanzador Ariane 6 y en la continuación de la producción de los lanzadores Ariane 5. En la segunda fase, todas las actividades y los activos industriales restantes de Airbus Group y Safran relacionados con lanzadores espaciales civiles y lanzadores militares quedarán integrados en la *Joint Venture*. Dada la dimensión relativa de los negocios que aportarán Airbus Group y Safran, respectivamente, Safran realizará una contraprestación económica de 800 millones de euros a Airbus Group con el fin de que se alcance la participación accionarial al 50% en la *Joint Venture* en la segunda fase. Los términos y condiciones principales de la implementación de la segunda fase, entre ellos los ajustes habituales, especialmente en relación con las posiciones de capital circulante y la naturaleza y la fecha de la contraprestación, todavía han de ser ultimados por las partes.

El **Beneficio Neto**⁽⁹⁾ se elevó a 2.343 millones de euros (ejercicio 2013: 1.473 millones de euros⁽¹⁾), mientras que el **beneficio por acción** (BPA) aumentó a 2,99 euros (ejercicio 2013: 1,86 euros⁽¹⁾). El beneficio neto y el BPA experimentaron un fuerte incremento a pesar del resultado financiero de -778 millones de euros (ejercicio 2013: -610 millones de euros⁽¹⁾), que comprendió un efecto de cambio negativo de 341 millones de euros relacionado con el debilitamiento del euro en el cuarto trimestre. El **Flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones** mejoró considerablemente, situándose en 1.109 millones de euros (ejercicio 2013: -811 millones de euros⁽¹⁾), reflejando un fuerte comportamiento en el cuarto trimestre así como los esfuerzos de todo el Grupo a lo largo del año para mejorar el flujo de caja, y el

producto de las desinversiones impulsó más aún el **Flujo de caja libre** hasta los 2.002 millones de euros (ejercicio 2013: -827 millones de euros). La **posición de tesorería neta** al final de 2014 se situaba en 9.100 millones de euros (final de 2013: 8.500 millones de euros⁽¹⁾) tras el pago de dividendo de 2013 de 587 millones de euros y una aportación de 462 millones de euros al plan de pensiones. La posición de tesorería bruta a 31 de diciembre de 2014 se situaba en 16.400 millones de euros.

Sobre la base de un beneficio por acción (BPA) de 2,99 euros, el Consejo de Administración de Airbus Group propondrá a la junta general de accionistas el pago de un dividendo para el ejercicio 2014 de 1,20 euros por acción el día

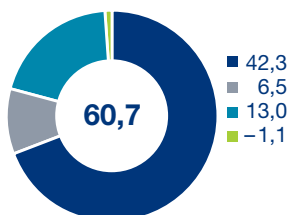
3 de junio de 2015 (ejercicio 2013: 0,75 euros por acción). La fecha de registro será el 2 de junio de 2015. “Para reflejar el buen avance financiero que realizamos el año pasado así como las perspectivas para 2015, proponemos un pago con arreglo al nivel máximo de nuestra política de dividendo. 1,20 euros por acción, implica un crecimiento del 60% en comparación con 2013 y un ratio de distribución del 40%”, señala Harald Wilhelm, director financiero de Airbus Group.



La nota de prensa completa con los resultados 2014 de Airbus Group está disponible en: www.airbusgroup.com y en la aplicación para el iPad Airbus Group Investors

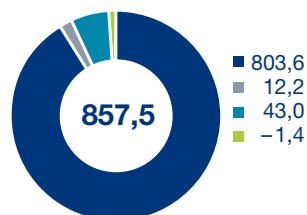
RESULTADOS DEL GRUPO POR DIVISIONES

Ingresos
(en miles de millones de euros)



2014

Cartera de pedidos⁽⁵⁾
(en miles de millones de euros)



31 DE DICIEMBRE DE 2014

- Commercial Aircraft
- Helicopters
- Defence and Space
- Sedes Centrales / Eliminaciones / Otros

* Airbus Group 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 la antigua EADS, la combinación de Airbus así como pérdidas por deterioro de valor.

1) Las cifras de 2013 se han reexpresado para reflejar la aplicación de las NIIF 10 y 11. En los casos necesarios, las cifras de Divisiones también se han reexpresado para reflejar la nueva estructura del Grupo desde el 1 de enero de 2014.

2) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.

3) Airbus Group 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) Para su aprobación por la Junta General Anual de 2015.

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



A350 XWB



H175



A330 MRTT



[Vídeo resumen
destacados 2014](#) ←

AIRBUS

- Primera entrega del A350 XWB a Qatar Airways en diciembre, según el compromiso adquirido. Aumento constante de la cadencia de producción, prestando siempre atención a los costes recurrentes
- A380: 30 entregas en 2014. En línea para alcanzar el umbral de rentabilidad financiera en 2015
- Fuerte ímpetu comercial: ratio neto de pedidos a ingresos (*book to bill*) superior a 2 en 2014
- Cartera de pedidos récord: 6.386 aviones al final de 2014
- El comportamiento del EBIT antes de partidas no recurrentes, impulsado por una mejora operativa pese a gastos de I+D más altos

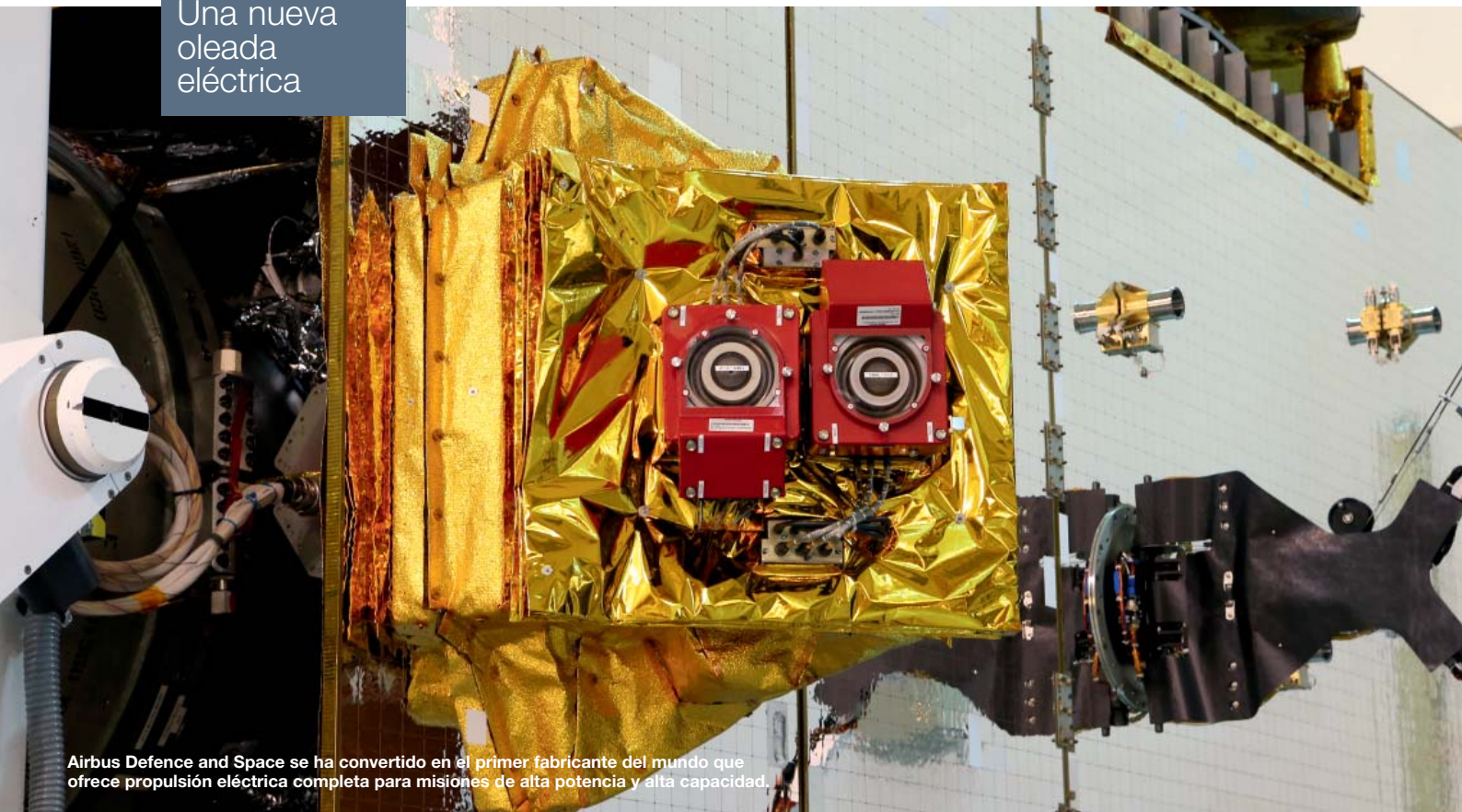
AIRBUS HELICOPTERS

- 402 helicópteros comerciales netos registrados en 2014 (incluyendo ocho H175, 32 Super Puma)
- Se ha introducido en el mercado un producto nuevo con dos versiones nuevas, incluyendo la exitosa entrada en servicio del H175 en diciembre de 2014, con la entrega a dos clientes. Situación del Super Puma resuelta
- Crecimiento de los ingresos impulsado principalmente por programas del sector público
- Rentabilidad estable pese a gastos de I+D más altos y un *mix* menos favorable

AIRBUS DEFENCE AND SPACE

- Recepción de pedidos impulsada por el gran ímpetu continuo en el área de espacio así como un buen flujo de pedidos de aviones militares ligeros y medios
- Ingresos estables impulsados por aviones militares y sistemas espaciales
- A400M: 8 aviones entregados a cuatro naciones en 2014 (4 a Francia, 2 a Turquía, 1 a Reino Unido y 1 a Alemania). Cargo neto no recurrente de -551 millones de euros registrado en el cuarto trimestre de 2014
- EBIT antes de partidas no recurrentes estable en general, como se preveía
- Avance del programa de reestructuración y de la cartera según el plan

Una nueva
oleada
eléctrica



Airbus Defence and Space se ha convertido en el primer fabricante del mundo que ofrece propulsión eléctrica completa para misiones de alta potencia y alta capacidad.

SATÉLITES DE PROPULSIÓN ELÉCTRICA

Airbus Defence and Space lleva más de diez años lanzando satélites de propulsión eléctrica. Pero este año se ha convertido en el primer fabricante del mundo que utiliza completamente la propulsión eléctrica para misiones que requieren mucha energía de carga y gran capacidad. La reciente firma de dos contratos clave con importantes operadores ha subrayado este liderazgo.

Cuando en 2017 se lance SES-12, se convertirá en el satélite europeo más potente. SES, un operador líder de telecomunicaciones mundial, podrá ofrecer dos misiones de gran capacidad con un único satélite. Poco antes ese mismo año también entrará en órbita Eutelsat 172B. Será el primer satélite de gran potencia en la categoría de tres toneladas. Estos dos satélites se distinguen de los demás porque ambos utilizarán exclusivamente propulsión eléctrica para elevar su órbita. Airbus Defence and Space ofrece opciones de propulsión eléctrica y química en todos sus productos.

”

“Una buena aproximación es un sistema híbrido, que utiliza la propulsión química –más poderosa y pesada– para elevar el satélite a la órbita deseada, y la eléctrica para mantener su posición en órbita.”

Hervé Gilibert,
Director de Ingeniería de
Space Systems en Airbus
Defence and Space.

El logro de Airbus Defence and Space ha sido introducir el uso de la “elevación eléctrica de órbita para misiones que requieren mucha energía de carga y gran capacidad”, señala Gérard Berger, ingeniero y Director de Marketing de Satélites de

Telecomunicaciones. En teoría, un satélite como el SES-12 –con el doble de capacidad que los eléctricos anteriores– necesitaría más de un año para llegar a su destino. Sin embargo, Airbus Defence and Space ha conseguido reducir el tiempo de transferencia orbital a alrededor de cuatro meses, gracias a la evolución de la tecnología de propulsión de plasma. “Utilizando el efecto escala, ofrecemos más potencia de carga útil en un satélite que equivale a dos misiones”, explica Berger. “Podemos hacer que la potencia eléctrica sea rentable en términos de masa y de precio.”

Estos logros allanan el camino para la plataforma de nueva generación que está desarrollando Airbus Defence and Space en el marco del programa Neosat con el apoyo de la Agencia Espacial Europea (ESA). El programa quiere contribuir a que la industria europea se haga con la mitad del mercado mundial de comunicaciones vía satélite en el periodo 2018-2030, a la vez que logra un ahorro del 30% por satélite en órbita.



El A380 genera la mitad del ruido al despegar y cuatro veces menos ruido al aterrizar que otros aviones de largo alcance.

REDUCIR LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

El ruido puede molestar a los pasajeros y a la población que vive y trabaja bajo la estela de un vuelo. Reducir la contaminación acústica es una medida que tiene sentido desde un punto de vista comercial y medioambiental.

El Consejo Asesor para Investigación e Innovación sobre Aviación en Europa (ACARE) ha hecho un llamamiento para alcanzar una “reducción de 50% del ruido” en 2020, que se suma a la del 75% que el sector ha conseguido en los últimos 50 años. “A la larga, la física nos impone límites. No es posible conseguir grandes rebajas del nivel de ruido sin considerables cambios tecnológicos y de diseño combinados con esfuerzos concertados entre todos los interesados”, explica Michael Grünewald, Experto Ejecutivo de Innovación de Airbus Group para ruido y vibración.

La reducción de la contaminación acústica ha sido una prioridad en los productos más recientes de Airbus Helicopters. Este año se certificó el H145, que cuenta con el rotor antipar ‘Fenestron silencioso’. Airbus Helicopters el único fabricante del mundo que domina esta tecnología y, respecto a la versión anterior, ayuda a rebajar el ruido de certificación en 5dB.

Aún así, para reducir el ruido interno y externo, los equipos de Airbus Helicopters ya están planeando una nueva generación de productos. El concepto Blue Edge™ utiliza una pala de doble

barrido para el rotor principal muy distinta de las de hoy en día. Este desarrollo revolucionario se ha probado en vuelo y en algunos casos ha mostrado una reducción del ruido en el suelo de hasta 5dB respecto a la tecnología actual.

Airbus Helicopters también trabaja en las trayectorias de vuelo, en el marco de la iniciativa europea de Tecnología Conjunta Clean Sky, cuya meta es desarrollar tecnologías de aviación revolucionarias y eco-eficientes para 2020. Los nuevos procedimientos permiten al piloto seguir la trayectoria que limita mejor el impacto del ruido para la población en tierra.

El deseo de unir una moderna tecnología de reducción de ruidos con la capacidad de planificación que ofrece una gestión del tráfico aéreo de vanguardia han hecho que Airbus impulse *Quieter Flight Partnership* (Asociación para un Vuelo más Silencioso o QFP, por sus siglas en inglés). El proyecto, que afecta a los vuelos del A380 que entran y salen de Heathrow, fue elaborado conjuntamente por Airbus y British Airways (BA) tras el lanzamiento de la hoja de ruta ‘Ruido en la Aviación Sostenible’.

El A380 es una aeronave muy silenciosa, que genera sólo la mitad del ruido que otros aviones de su categoría en el despegue y hasta cuatro veces menos ruido durante el aterrizaje. Según explica Kevin Goddard, Director de la Hoja de Ruta para Aviación en el departamento de Asuntos Medioambientales de Airbus : “Trabajamos siguiendo los límites vigentes, de modo que cuando examinamos las salidas de los aviones tenemos que aceptar que no podemos variar nuestros parámetros horizontales. Sólo podemos modificar el empuje y la altura respecto al suelo. Con esto ya tenemos algo en lo que trabajar porque, cuanto más alto se encuentra un avión, más silencioso le parece a la gente en tierra.” La filial de gestión de tráfico aéreo de Airbus, ProSky, ha calculado que aumentando el ángulo de descenso, el avión permanece más alto durante más tiempo, reduciendo así la percepción del ruido.

Kevin Goddard está también seguro de que el trabajo conjunto del sector y los reguladores puede dar mejores resultados para las poblaciones cercanas a los aeropuertos.

JUNTA GENERAL ANUAL Y REUNIONES DE ACCIONISTAS

La Junta General Anual de Airbus Group tendrá lugar el **27 de mayo de 2015** en Ámsterdam. Para más detalles, los accionistas pueden consultar la página web del Grupo: www.airbusgroup.com ([Investors & Shareholders > General Meetings](#)), adicionalmente a la información que suministran las entidades depositarias.

Los inversores y accionistas privados también pueden asistir a una de las dos reuniones informativas para accionistas privados de Airbus Group que se celebrarán en París y Múnich.

➤ **30 de junio de 2015**, La Villette, París (Francia)

➤ **2 de julio de 2015**, Künstlerhaus, Lenbachplatz 8, Múnich (Alemania)

Si desea participar u obtener más información sobre estos y otros eventos, puede visitar nuestra web: www.airbusgroup.com ([Investors & Shareholders > Private Shareholders](#)), escribir a ir@airbus.com o llamar al teléfono de información para el accionista que figura en esta página.



AGENDA DEL ACCIONISTA

18 de mayo de 2015: Foro para accionistas privados (DSW), Fráncfort (Alemania)

21 de mayo de 2015: Visita para accionistas privados a MBDA, Schrobenhausen (Alemania)

10 de junio de 2015: Foro para accionistas privados (DSW), Berlín (Alemania)

15 al 20 de junio de 2015 : Salón Aeronáutico Le Bourget (París)

30 de junio de 2015 : Reunión informativa para accionistas privados, París (Francia)

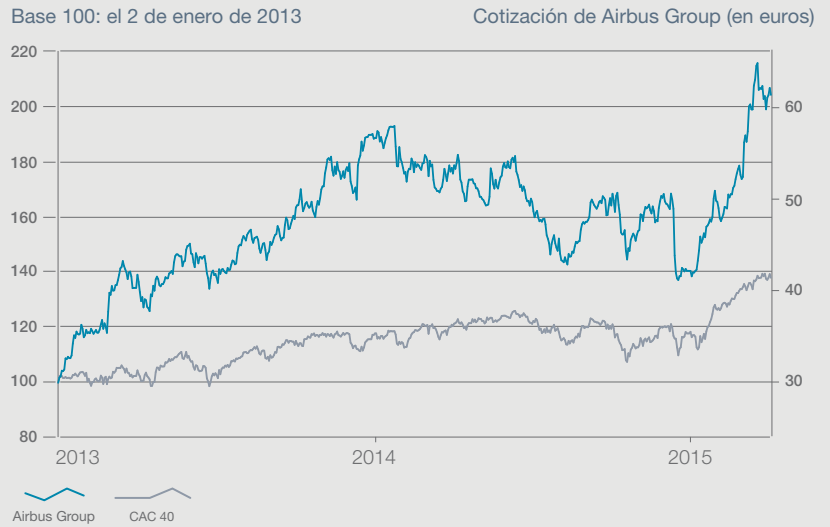
2 de julio de 2015 : Reunión informativa para accionistas privados, Múnich (Alemania)

31 de julio de 2015 : Publicación de los resultados del primer semestre de 2015

24 de septiembre de 2015: Foro para accionistas privados (SDK), Vilsbiburg (Alemania)

LA ACCIÓN DE AIRBUS GROUP

EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN hasta el 31 de marzo de 2015



EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN EN 2015 (Bolsa de Valores de París)

➤ Máximo: **63,86 euros** (el 16 de marzo de 2015)

➤ Mínimo: **41,53 euros** (el 2 de marzo de 2015)

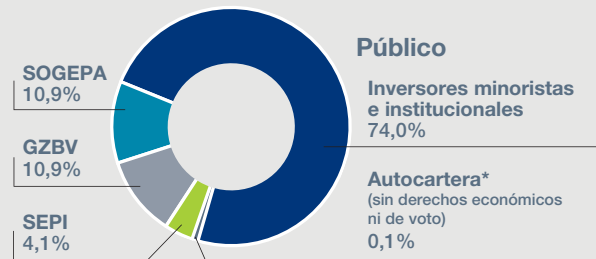
➤ Rentabilidad en el período: **46,17%**

➤ Al cierre, el 31 de marzo 2015: **60,44 euros**

➤ Dividendo bruto por acción: **1,20 euros***

*Para su aprobación por la Junta General Anual.

ESTRUCTURA DEL CAPITAL a 31 de marzo de 2015



*Acciones que serán amortizadas.

TOME PARTE EN NUESTROS ENCUENTROS Y EVENTOS CON ACCIONISTAS

Airbus Group realiza habitualmente reuniones informativas y visitas a sedes con inversores minoristas, según anuncia en la Agenda del Accionista.

Si desea tomar parte u obtener más información, puede telefonar al número de información para el accionista indicado más abajo o escribir a ir@airbus.com.

