

aero-notes



”

Chers Actionnaires,

Nous sommes heureux de vous présenter ce nouveau numéro d'aero-notes. Comme vous pourrez le constater à la lecture de nos résultats annuels (p.2-5), notre Groupe continue de progresser. Notre carnet de commandes a atteint un niveau record avec une prise de commande de 6 386 appareils. Le bénéfice par action s'est élevé à 2,99 euros, en hausse de 61 %, et le flux de trésorerie disponible s'est élevé à 2 milliards d'euros. Grâce à l'amélioration des performances, nous sommes de nouveau en mesure d'augmenter le dividende proposé, à 1,20 euro par action (sous réserve d'approbation par l'Assemblée générale annuelle). Avec cette augmentation de 60 % par rapport à l'année précédente, le dividende est dans le haut de la fourchette de notre politique de dividende et correspond à un taux de distribution des bénéfices de 40 %.

Dans les prochaines semaines, lors de notre Assemblée générale annuelle, nos réunions d'information à Paris et à Munich, les visites organisées au Salon du Bourget, ainsi que nos autres événements (voir p.8), nous aurons de nombreuses occasions de vous rencontrer et de discuter de notre performance avec vous, nos fidèles actionnaires. N'hésitez pas à vous saisir de ces opportunités d'échanges : nous nous réjouissons à l'avance de vous rencontrer.

Sincèrement,

Philippe Balducchi

Directeur des Relations Investisseurs et
de la Communication Financière d'Airbus Group

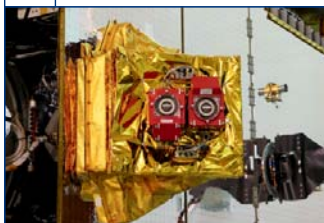
02



RÉSULTATS 2014 D'AIRBUS GROUP

“Amélioration de la rentabilité et de la génération de trésorerie.”

06



UNE NOUVELLE VAGUE ÉLECTRIQUE

“Propulsion 100 % électrique pour les missions à forte puissance.”

07



RÉDUIRE LE BRUIT

“C'est nécessaire, tant pour l'environnement que pour l'activité professionnelle.”

08



ESPACE ACTIONNAIRES

“Participez à nos événements.”



Le 22 décembre 2014, le premier A350 XWB a été livré à Qatar Airways.



[Interview avec Harald Wilhelm sur les résultats annuels 2014](#)



AIRBUS GROUP ENREGISTRE UN CHIFFRE D'AFFAIRES, UN EBIT* ET UN CARNET DE COMMANDES RECORDS EN 2014

»

« Nous avons nettement amélioré la rentabilité et la génération de trésorerie en 2014 grâce à une solide performance opérationnelle et un carnet de commandes record à la fin de l'année. Nous avons livré un nombre d'appareils commerciaux plus élevé que jamais, dont le premier A350, et nos commandes nettes ont représenté, une fois de plus, plus du double du nombre de livraisons. En raison d'une forte demande pour les monocouloirs, nous avons décidé d'augmenter la production de la famille des A320 à 50 appareils par mois à partir de 2017. Parallèlement, nous avons décidé de réduire temporairement la production d'A330 à 6 appareils par mois en 2016. Mais le plus important est que nous confirmons que le seuil de rentabilité pour l'A380 sera atteint en 2015. Nous sommes mobilisés pour faire face aux différents défis opérationnels, notamment la montée en cadence et les coûts de l'A350 et de l'A400M, les premières livraisons de l'A320neo, pour stimuler les ventes d'hélicoptères et continuer à restructurer notre portefeuille dans la Défense et l'Espace ».

Tom Enders
Président exécutif d'Airbus

Airbus Group a publié de solides résultats pour 2014, reflétant une amélioration de la performance opérationnelle, avec des chiffres records en matière de livraisons d'appareils commerciaux, de chiffre d'affaires et de carnet de commandes.

Les **prises de commandes**⁽⁹⁾ du Groupe en 2014 se sont élevées à 166,4 milliards d'euros (2013 : 216,4 milliards d'euros⁽¹⁾), et le **carnet de commandes**⁽⁹⁾ représentait 857,5 milliards d'euros à la fin de l'exercice (fin 2013 : 680,6 milliards d'euros⁽¹⁾). Airbus a reçu 1 456 commandes nettes d'avions commerciaux (2013 : 1 503 commandes nettes), avec un ratio commandes nettes / livraisons supérieur à deux et un carnet de commandes de 6 386 appareils à la fin de l'année. Les prises de commandes chez Airbus Helicopters portent sur 369 unités (2013 : 422 unités), incluant un ajustement dans le carnet de commandes de 33 NH90. La valeur des prises de commandes d'Airbus

Defence and Space a progressé de 4 %, avec un fort dynamisme des activités spatiales et un bon niveau de commandes d'avions militaires Moyens et Légers.

Le **chiffre d'affaires** du Groupe a augmenté de 5 % pour atteindre le niveau record de 60,7 milliards d'euros (2013 : 57,6 milliards d'euros⁽¹⁾). Le chiffre d'affaires de Commercial Aircraft progresse, pour sa part, de 7 %, reflétant la hausse globale des livraisons à 629 appareils (2013 : 626 livraisons) et un mix plus favorable des livraisons, avec 30 A380 contre 25 en 2013. Au 4^e trimestre, le premier A350 XWB a été livré à Qatar Airways, et les normes comptables IAS 11 ont été mises en œuvre pour un nombre limité de contrats de compagnies de lancement. Le chiffre d'affaires de la division Helicopters a progressé de 4 %, principalement grâce à des programmes gouvernementaux, avec la montée en puissance de l'activité NH90. Au total, les livraisons d'hélicoptères ont totalisé



Airbus Helicopters dévoile son tout nouveau H160.



PERSPECTIVES

Pour établir ses perspectives en 2015, Airbus Group table sur des taux de croissance de l'économie mondiale et du trafic aérien international conformes aux prévisions indépendantes qui prévalent et sur l'absence de perturbation majeure.

Les livraisons d'Airbus devraient être légèrement supérieures à 2014 et une augmentation du carnet de commandes des avions commerciaux est à nouveau anticipée.

En 2015, avant les fusions et acquisitions (M&A), Airbus Group anticipe une augmentation des revenus et une légère hausse de son EBIT* avant éléments non récurrents.

Sur la base de ses perspectives actuelles en matière de montée en cadence industrielle, Airbus Group vise un flux de trésorerie disponible avant fusions & acquisitions équilibré en 2015.

Airbus Group prévoit une augmentation supplémentaire de son bénéfice par action et de son dividende par action en 2015.

471 unités (2013 : 497 unités), avec notamment l'entrée en service réussie de l'H175 au quatrième trimestre, après celle de l'H145 et de l'H135 au cours de l'exercice. Le chiffre d'affaires de Defence and Space a été globalement stable, avec un total de huit livraisons d'A400M à quatre pays, ainsi que six lancements d'Ariane 5 au cours de l'exercice.

L'EBIT* avant éléments non récurrents⁽²⁾

du Groupe est un indicateur de la marge commerciale sous-jacente à l'exception des charges ou bénéfices non récurrents significatifs induits par les variations des provisions pour les programmes ou les restructurations, ou des effets de change. Il s'est amélioré en passant à 4 066 millions d'euros (2013 : 3 537 millions d'euros⁽¹⁾). L'EBIT* avant éléments non récurrents de Commercial Aircraft a augmenté pour atteindre 2 529 millions d'euros (2013 : 2 214 millions d'euros⁽¹⁾), démontrant une solide performance sous-jacente. L'EBIT* avant éléments non récurrents d'Helicopters a légèrement augmenté à 413 millions d'euros (2013 : 397 millions d'euros), en dépit des dépenses de Recherche & Développement (R&D) plus élevées et d'un mix de revenus moins favorable. L'EBIT* avant éléments non récurrents de Defence and Space est resté stable à 920 millions d'euros (2013 : 911 millions d'euros⁽¹⁾). **Les dépenses de R&D autofinancées** du Groupe ont atteint un montant de 3 391 millions d'euros (2013 : 3 118 millions d'euros⁽¹⁾). Le RoS de l'EBIT* avant éléments non récurrents du Groupe s'est amélioré pour atteindre 6,7 % (2013 : 6,1 %⁽¹⁾).

L'EBIT* reporté⁽²⁾ a augmenté de 54 %, à 4 040 millions d'euros (2013 : 2 624 millions d'euros⁽¹⁾), avec un faible niveau d'éléments non récurrents à -26 millions d'euros, qui se composent :

- d'une charge nette au 4^e trimestre de 551 millions due aux retards sur le programme A400M comme indiqué aux résultats des neuf premiers mois de 2014. Le planning des améliorations militaires progressives et des livraisons associées est actuellement en cours de négociation avec les clients, pour refléter la situation du programme et le calendrier des livraisons révisés. Au cours du dernier trimestre 2014, la direction a passé en revue l'évolution du programme, principalement en raison des

défis liés aux fonctionnalités militaires et à la montée en cadence, ainsi que les mesures correctives. D'importantes mesures ont été lancées en vue de garantir les futures livraisons, et le programme fait l'objet d'un suivi rigoureux ;

- d'une contribution positive de 142 millions d'euros, liée à l'écart de paiement avant livraison en dollars et aux réévaluations bilanciales ;
- d'un total de 383 millions d'euros lié aux plus-values issues de la cession de 8 % de la participation de la société dans Dassault Aviation et de la vente de la participation dans Patria.

En janvier 2015, Airbus Group et Safran ont finalisé la phase initiale d'intégration de leurs activités respectives dans les lanceurs spatiaux.

AIRBUS GROUP (en millions €)	2014	2013 ⁽¹⁾	Variation
Chiffre d'affaires	60 713	57 567	+5 %
dont activités de défense	10 993	10 791	+2 %
EBIT* avant éléments non récurrents⁽²⁾	4 066	3 537	+15 %
EBIT*⁽²⁾	4 040	2 624	+54 %
Dépenses de Recherche et Développement	3 391	3 118	+9 %
Résultat net⁽³⁾	2 343	1 473	+59 %
Bénéfice par action (BPA)⁽³⁾	2,99 €	1,86 €	+61 %
Flux de trésorerie disponible	2 002	- 827	-
Dividende par action⁽⁴⁾	1,20 €	0,75 €	+60 %
Prises de commandes⁽⁵⁾	166 430	216 418	-23 %



La co-entreprise Airbus Safran Launchers est maintenant entrée dans sa phase opérationnelle et s'attachera principalement au développement de la nouvelle fusée Ariane 6 et à la continuité de la production d'Ariane 5. Dans une seconde phase, toutes les activités restantes et les actifs industriels d'Airbus Group et de Safran, traitant des lanceurs spatiaux civils et militaires, seront intégrés dans cette co-entreprise. Compte tenu de la taille relative des activités apportées respectivement par Airbus Group et Safran, une compensation économique de 800 millions d'euros sera faite par Safran à Airbus Group, dans le but d'atteindre un actionnariat à parts égales dans cette co-entreprise. Les termes et les conditions de la mise en œuvre de la seconde phase, intégrant les ajustements habituels, en particulier au niveau du fonds de roulement, et de la nature et de la date de versement de la compensation, sont encore en cours de finalisation entre les parties.

Le **résultat net**⁽⁹⁾ s'élève à 2 343 millions d'euros (2013 : 1 473 millions d'euros⁽¹⁾), avec une augmentation du **bénéfice par action** à 2,99 euros (2013 : 1,86 euro⁽¹⁾). Le résultat net et le bénéfice par action ont fortement progressé en dépit du résultat financier à -778 millions d'euros (2013 : -610 millions d'euros⁽¹⁾) qui incluait une valorisation du taux de change négative de 341 millions d'euros engendrée par l'affaiblissement de l'euro au quatrième trimestre. Le **flux de trésorerie disponible avant fusions et acquisitions** s'est fortement relevé à 1 109 millions d'euros (2013 : -811 millions d'euros⁽¹⁾), traduisant une forte performance au 4^e trimestre et les efforts déployés pour améliorer le flux de trésorerie du Groupe durant l'année. Les produits de cessions

ont d'autant plus stimulé le flux de trésorerie à 2 002 millions d'euros (2013 : -827 millions d'euros). La **position de trésorerie nette** fin 2014 s'élevait à 9,1 milliards d'euros (fin 2013 : 8,5 milliards d'euros⁽¹⁾), après la prise en compte de 587 millions d'euros au titre du paiement du dividende 2013 et de 462 millions d'euros de cotisations versées au régime de retraites. La position de trésorerie brute au 31 décembre 2014 s'élevait à 16,4 milliards d'euros.

Sur la base du bénéfice par action de 2,99 euros, le Conseil d'administration d'Airbus Group proposera lors de l'Assemblée générale annuelle le paiement d'un dividende de 1,20 euro par action pour 2014, le 3 juin 2015 (2013 : 0,75 euro par action). La date d'arrêté des

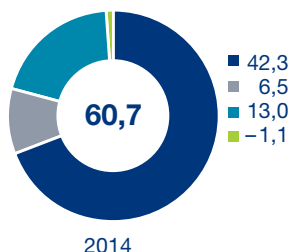
positions sera le 2 juin 2015. « Afin de refléter les progrès financiers réalisés l'année dernière et les perspectives 2015, nous proposons un paiement dans le haut de la fourchette de notre politique de dividendes déclarée. Un dividende à 1,20 euro par action implique une croissance de 60 % par rapport à 2013 et un taux de distribution des bénéfices de 40 % », a déclaré Harald Wilhelm, le directeur financier d'Airbus Group.



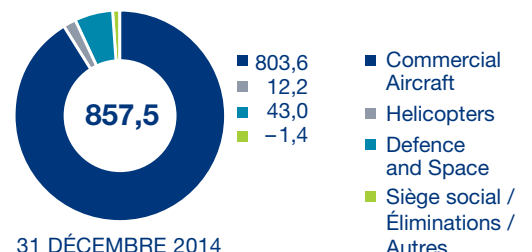
Retrouvez l'intégralité du communiqué Airbus Group 2014 sur www.airbusgroup.com et sur notre application iPad Airbus Group Investors

RÉSULTATS DU GROUPE PAR DIVISION

Chiffre d'affaires (en Mds €)



Carnet de commandes⁽⁵⁾ (en Mds €)



* Airbus Group utilise l'**EBIT avant amortissement des écarts d'acquisition et éléments exceptionnels** comme indicateur-clé de ses performances économiques. Le terme « éléments exceptionnels » désigne des éléments comme les dotations aux amortissements des ajustements à la juste valeur se rapportant à la fusion d'EADS, à la création de la société Airbus intégrée ainsi que les dépréciations constatées en résultat sur les écarts d'acquisition générés à l'occasion de ces transactions.

1) Les chiffres de l'exercice 2013 ont été retraités afin de refléter l'application des normes IFRS 10 et 11. Chaque fois que cela est nécessaire, les chiffres des divisions sont également retraités afin de refléter la nouvelle structure du Groupe depuis le 1^{er} janvier 2014.

2) Résultat opérationnel avant intérêts et impôts, écarts d'acquisition et éléments exceptionnels.

3) Airbus Group continue d'employer le terme « résultat net ». Celui-ci est identique au bénéfice pour la période imputable aux actionnaires de la société mère, selon les normes IFRS.

4) Projet de résolution soumis à l'Assemblée générale annuelle de 2015.

5) Les contributions des activités avions commerciaux aux prises de commandes et au carnet de commandes s'entendent sur la base des prix catalogue.



A350 XWB



H175



A330 MRTT



AIRBUS

- Première livraison de l'A350 XWB à Qatar Airways en décembre conformément aux engagements. Montée en cadence de la production avec un suivi permanent des coûts récurrents
- A380 : 30 livraisons en 2014. En bonne voie vers un équilibre financier en 2015
- Fort dynamisme commercial : ratio commandes nettes / livraisons supérieur à 2 en 2014
- Carnet de commandes record : 6 386 appareils à la fin de l'année 2014
- Bonne performance de l'EBIT avant éléments non récurrents, due aux améliorations opérationnelles, en dépit des dépenses de Recherche et Développement (R&D) plus élevées

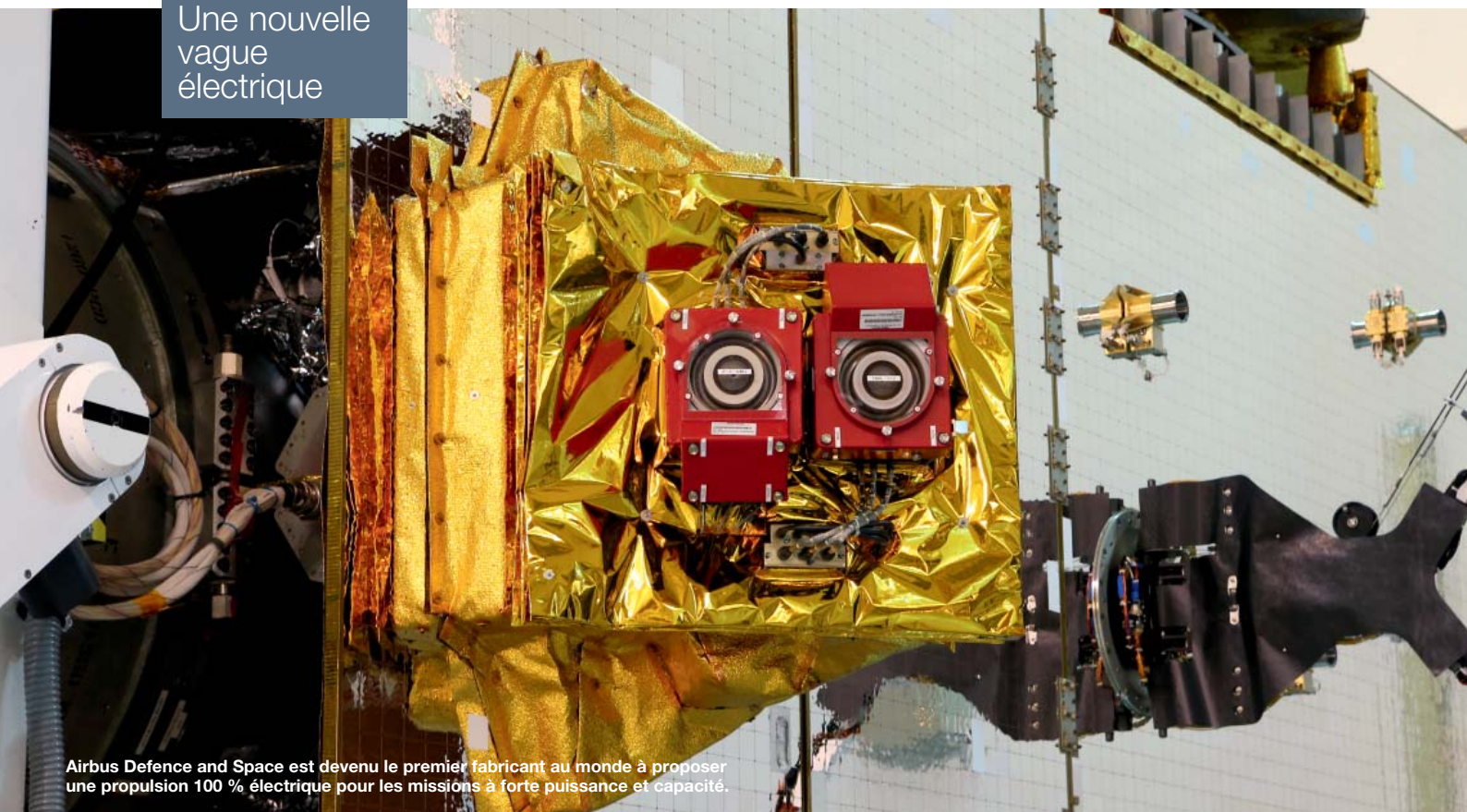
AIRBUS HELICOPTERS

- 402 commandes nettes d'hélicoptères commerciaux en 2014 (y compris 8 H175, 32 Super Puma)
- 1 nouvel appareil et deux nouvelles versions ont été introduits sur le marché, y compris la mise en service réussie du H175 en décembre 2014, livré à 2 clients. La situation du Super Puma a été résolue
- Progression du chiffre d'affaires, principalement grâce à des programmes gouvernementaux
- Rentabilité stable, malgré des dépenses de R&D plus élevées et un mix de revenus moins favorable

AIRBUS DEFENCE AND SPACE

- Prises de commandes en hausse grâce à un fort dynamisme des activités spatiales et un bon niveau de commandes d'avions militaires Moyens et Légers
- Chiffre d'affaires stable, lié aux avions militaires et aux systèmes spatiaux
- A400M : 8 appareils livrés à 4 pays en 2014 (4 en France, 2 en Turquie, 1 au Royaume-Uni et 1 en Allemagne). Charge exceptionnelle 551 millions d'euros au 4^e trimestre 2014
- EBIT avant éléments non récurrents globalement stable comme prévu
- Progression du programme de restructuration et du portefeuille de produits comme prévu

Une nouvelle
vague
électrique



Airbus Defence and Space est devenu le premier fabricant au monde à proposer une propulsion 100 % électrique pour les missions à forte puissance et capacité.

SATELLITES DE TÉLÉCOMMUNICATIONS À PROPULSION ÉLECTRIQUE

Depuis maintenant plus de dix ans, Airbus Defence and Space fabrique des satellites de télécommunications à propulsion électrique, utilisant ce mode pour le maintien à poste. Mais cette année, la Division est devenue le premier fabricant au monde à proposer une propulsion 100 % électrique pour les missions à forte puissance et capacité. La récente signature de deux contrats majeurs avec des opérateurs de premier rang mondial conforte son leadership sur ce segment clé du marché.

Lorsqu'il sera lancé en 2017, SES-12 deviendra le plus puissant satellite européen. SES, l'un des plus gros opérateurs de satellites de télécommunications au monde doté d'une flotte d'une cinquantaine de satellites, sera ainsi capable d'assurer deux missions importantes avec un seul satellite.

La même année, Eutelsat 172B entrera dans la danse. Il sera le premier satellite à haute puissance de la classe des 3 tonnes. Mais ces deux satellites se distingueront encore plus par leur mode de transfert d'orbite exclusivement électrique.

Airbus Defence and Space propose des options de propulsion électrique et chimique sur toute sa gamme de produits.

”

“La bonne approche, c'est un système hybride associant la propulsion chimique, plus puissante mais plus lourde pour le transfert d'orbite et la propulsion électrique pour le maintien à poste.”

Hervé Gilibert,
Directeur de l'Ingénierie
de Space Systems au sein
d'Airbus Defence and Space.

Introduire l'utilisation du « transfert d'orbite électrique pour les missions importantes de forte puissance et capacité » a été une nouveauté technologique, souligne Gérard

Berger, ingénieur et responsable marketing pour les satellites de télécommunications. En théorie, un satellite comme SES-12, dont la capacité équivaut au double des précédents satellites électriques, aurait besoin de plus d'un an pour atteindre sa destination. Mais avec l'évolution de la technologie de propulsion plasmique, Airbus Defence and Space a réussi à écourter d'environ quatre mois l'orbite de transfert pour les grandes missions. « Grâce à l'effet d'échelle, nous offrons plus de puissance de charge utile sur un satellite, équivalent à deux missions », explique Berger. « Nous pouvons rendre la puissance électrique abordable à la fois en matière de masse et de coût. »

Ces avancées ouvrent la voie à la plate-forme de nouvelle génération qu'Airbus Defence and Space développe actuellement dans le cadre du programme Neosat, soutenu par l'ESA. Ce programme entend permettre à l'industrie européenne de capter la moitié du marché mondial des satellites de communication d'ici 2018-30, tout en générant 30 % d'économies pour un satellite en orbite.



L'A380 génère moitié moins de bruit au décollage que certains autres gros porteurs et jusqu'à quatre fois moins à l'atterrissage.

RÉDUIRE LE BRUIT

Le bruit peut indisposer – non seulement les passagers, mais aussi les populations qui vivent et travaillent sous les couloirs aériens. Réduire le bruit est nécessaire, tant pour l'environnement que pour l'activité professionnelle.

Le Conseil Consultatif pour la Recherche Aéronautique en Europe (ACARE) impose « une baisse de 50 % des émissions sonores » d'ici 2020, en plus des 75 % de réduction déjà réalisée par l'industrie de l'aviation au cours des 50 dernières années. « Mais au bout d'un moment, les lois de la physique nous empêchent d'aller plus loin. Sans changements technologiques et conceptuels majeurs, soutenus par des efforts concertés de tous les partenaires, il sera impossible de faire beaucoup mieux qu'aujourd'hui », explique Michael Grünewald, expert en bruit et vibration au sein d'Airbus Group Innovations.

Sur les plus récents produits d'Airbus Helicopters, la réduction du bruit a été une priorité. Cette année, Airbus Helicopters a certifié l'H145, doté du rotor anticouple 'Quiet Fenestron'. Airbus Helicopters est le seul hélicoptériste au monde à maîtriser cette technologie, qui permet d'abaisser de 5 dB le niveau de bruit certifié par rapport au modèle précédent.

Dans leur souci de réduire le bruit à la fois intérieur et extérieur des appareils, les équipes d'Airbus Helicopters travaillent sur une nouvelle génération de produits. Le concept Blue Edge™ repose sur des pales de rotor principal en double flèche. Cette formule révolutionnaire, déjà expérimentée en vol, a permis d'obtenir, dans certains cas, jusqu'à 5 dB de bruit au sol en moins par rapport à la technologie actuelle.

En parallèle, Airbus Helicopters travaille sur les trajectoires, dans le cadre de l'initiative technologique conjointe « Clean Sky », qui vise à développer des technologies aéronautiques éco-efficaces de rupture d'ici 2020. Selon ces nouvelles procédures, le pilote peut suivre une trajectoire qui limite au maximum le bruit perçu au sol par la population.

Chez Airbus, le projet Quieter Flight Partnership (QFP) est né du souhait de combiner des technologies modernes de réduction acoustique avec les capacités de planification d'une gestion rationalisée du trafic aérien. Ce projet, qui comprend des vols d'un A380 de British Airways (BA) à partir d'Heathrow, a été initié conjointement

par Airbus et BA après le lancement de la feuille de route « Sustainable Aviation Noise ».

L'A380 est un avion exceptionnellement silencieux, générant moitié moins de bruit au décollage que certains autres gros-porteurs et jusqu'à quatre fois moins à l'atterrissage. Comme l'explique Kevin Goddard, responsable de l'Aviation Roadmap au sein d'Airbus Environmental Affairs : « Nous travaillons avec les contraintes actuelles : lorsque nous étudions les départs, nous devons accepter de ne pas pouvoir agir sur nos paramètres horizontaux ; nous ne pouvons jouer que sur les facteurs de poussée et hauteur. Mais cela nous donne matière à travailler car, plus l'avion est haut, plus il est silencieux pour les gens au sol ». La filiale ProSky d'Airbus spécialisée dans la gestion du trafic aérien a calculé qu'en accentuant l'angle de descente, les avions restent plus longtemps plus haut, limitant d'autant la signature sonore au sol.

Selon Kevin Goddard, industriels et régulateurs peuvent travailler ensemble pour obtenir les meilleurs résultats possibles au profit des communautés de riverains.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE ET RÉUNIONS ACTIONNAIRES AIRBUS GROUP

L'Assemblée générale annuelle d'Airbus Group se réunira à Amsterdam le **27 mai 2015**. Pour plus de détails sur les modalités de participation, veuillez consulter notre site internet ([Investors & Shareholders > General Meetings > Avis d'Information](#)), les banques de dépôt ne fournissant pas toujours ce type d'information.

Vous pouvez également assister à l'une des deux réunions d'information à l'attention des actionnaires individuels organisées à Paris et Munich.

➤ **30 juin 2015**, La Villette, Paris, France

➤ **2 juillet 2015**, Künstlerhaus, Lenbachplatz 8, Munich, Allemagne

Si vous désirez participer ou en savoir plus sur ces événements, consultez notre site internet : www.airbusgroup.com ([Investors & Shareholders > Private Shareholders](#)). Vous pouvez également nous écrire à ir@airbus.com ou appeler le numéro Information Actionnaires indiqué ci-dessous.



AGENDA DES ACTIONNAIRES

18 mai 2015 : Réunion d'information des actionnaires individuels (DSW), Francfort, Allemagne

21 mai 2015 : Visite actionnaires du site de MBDA, Schrobenhausen, Allemagne

10 juin 2015 : Réunion d'information des actionnaires individuels (DSW), Berlin, Allemagne

15-20 juin 2015 : Salon Aéronautique du Bourget

30 juin 2015 : Réunion d'information des actionnaires individuels, Paris, France

2 juillet 2015 : Réunion d'information des actionnaires individuels, Munich, Allemagne

31 juillet 2015 : Résultats du premier semestre 2015

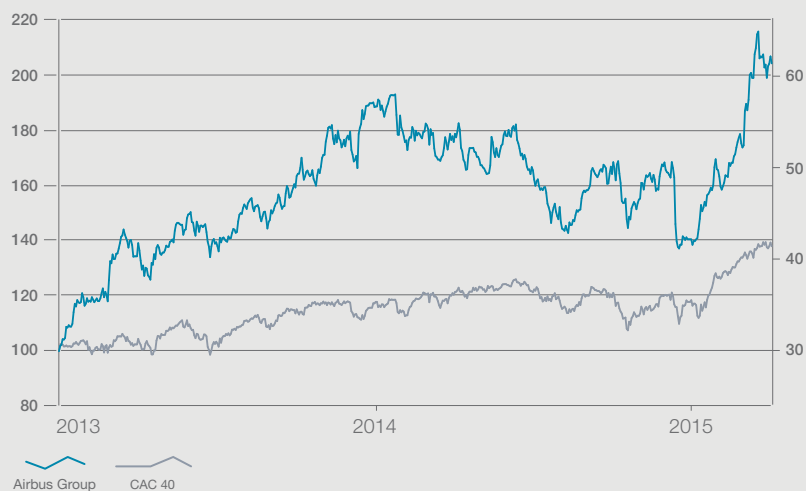
24 septembre 2015 : Réunion d'information des actionnaires individuels (SDK), Vilsbiburg, Allemagne

VOS ACTIONS AIRBUS GROUP

ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION au 31 mars 2015

Base 100 au 2 janvier 2013

Cours de l'action Airbus Group (en €)



ÉVOLUTION DU COURS DE L'ACTION EN 2015 (à la Bourse de Paris)

➤ Cours de clôture le plus haut : **63,86 €** (le 16 mars 2015)

➤ Cours de clôture le plus bas : **41,53 €** (le 2 mars 2015)

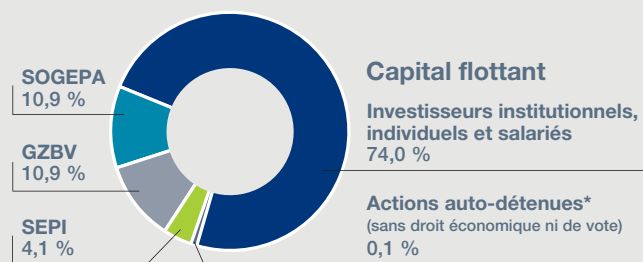
➤ Performance en 2015 : **46,17 %**

➤ Cours de clôture au 31 mars 2015 : **60,44 €**

➤ Dividende brut par action : **1,20 €***

*Soumis à l'approbation de l'Assemblée générale annuelle.

STRUCTURE DU CAPITAL au 31 mars 2015



*Actions destinées à être annulées.

PARTICIPEZ À NOS ÉVÉNEMENTS ACTIONNAIRES

Airbus Group propose régulièrement des réunions d'information et des visites de site à ses actionnaires individuels. Pour

y participer ou en savoir plus, appelez le numéro d'information actionnaires, ou écrivez à ir@airbus.com.