

**Airbus Group anuncia sus sólidos resultados de los nueve primeros meses de 2015**

- El comportamiento financiero correspondiente al período de nueve meses permite al Grupo confirmar sus previsiones para el ejercicio
- Ingresos de 43.000 millones de euros; el EBIT\* antes de partidas no recurrentes aumenta un 8%, hasta los 2.800 millones de euros
- El beneficio por acción aumenta un 35%, a 2,42 euros
- Fortaleza del mercado de aviación comercial, con una ratio de pedidos a ingresos (*book-to-bill*) superior a 1
- La tasa de producción de aviones de pasillo único aumentará a 60 al mes a mediados de 2019
- El Consejo de Administración aprueba una recompra de acciones por valor de 1.000 millones de euros que concluirá a mediados de 2016\*\*

Ámsterdam, 30 de octubre de 2015 – Airbus Group (símbolo en bolsa: AIR) ha dado a conocer sus sólidos resultados de los nueve primeros meses y ha confirmado sus previsiones para 2015.

"Hemos vuelto a incrementar los ingresos, la rentabilidad y la generación de tesorería debido a un buen comportamiento operativo. Estamos en la senda para lograr nuestras previsiones para el ejercicio completo", afirma Tom Enders, consejero delegado de Airbus Group. "El saneado mercado de aviación comercial, la solidez de nuestra cartera de pedidos y la capacidad de la cadena de suministro nos permiten elevar la tasa de producción de aviones de pasillo único a 60 al mes a mediados de 2019. Estamos muy centrados en la ejecución de programas en vista de los importantes retos operativos que afrontamos con el aumento de la cadencia de producción del A350 y del A400M y con el A320neo. Sobre la base del progreso operativo, las desinversiones materializadas y la posición de tesorería esperada este año, el Consejo ha decidido lanzar una recompra de acciones por valor de 1.000 millones de euros, que comenzará de inmediato y concluirá al final de junio de 2016".

Los **pedidos recibidos**<sup>(1)</sup> del Grupo en los primeros nueve meses de 2015 aumentaron un 42%, hasta los 112.000 millones de euros (9m 2014: 79.000 millones de euros), mientras que el valor de la **cartera de pedidos**<sup>(1)</sup> se elevaba a 967.000 millones de euros a 30 de septiembre de 2015

(final de 2014: 858.000 millones de euros). Airbus recibió pedidos netos por 815 aviones comerciales (9m 2014: 791 pedidos netos) incluyendo 87 aviones de la familia A330. El objetivo del ejercicio completo de una ratio de pedidos a ingresos (*book-to-bill*) superior a 1 está asegurado. Airbus Helicopters recibió 181 pedidos netos (9m 2014: 208 unidades) tras la cancelación de 50 helicópteros del sector público. Los pedidos nuevos comprendieron 38 H175 y 67 H145. Los pedidos recibidos por Airbus Defence and Space aumentaron un 3% en términos de valor, incluyendo más satélites y cuatro A330 MRTT para Corea del Sur en el tercer trimestre.

Los **ingresos** del Grupo aumentaron un 6%, hasta los 43.000 millones de euros (9m 2014: 40.500 millones de euros), reflejando el fortalecimiento del dólar estadounidense y un *mix* favorable en Airbus. Los ingresos del área de aviación comercial aumentaron un 8%, con la entrega de 446 aviones<sup>(6)</sup> (9m 2014: 443 unidades), incluyendo 19 A380 y cinco A350 XWB. Pese al menor número de entregas, de 237 unidades (9m 2014: 295 unidades), los ingresos del área de helicópteros aumentaron un 4%, debido principalmente a la mayor actividad en programas gubernamentales y servicios. Los ingresos de defensa y espacio permanecieron prácticamente estables a pesar de la desconsolidación de los ingresos de las actividades de lanzadores, con la creación de la primera fase de la *joint venture* (JV) Airbus Safran Launchers.

El **EBIT\* antes de partidas no recurrentes**<sup>(3)</sup> 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– aumentó un 8%, hasta los 2.804 millones de euros (9m 2014: 2.590 millones de euros). El EBIT\* antes de partidas no recurrentes del área de aviación comercial aumentó un 25%, alcanzando los 2.226 millones de euros (9m 2014: 1.780 millones de euros), impulsado por la mejora operativa, con una fuerte aportación del programa A380. También reflejó un escalonamiento de costes favorable, incluyendo los de investigación y desarrollo (I+D) y los de soporte del A350. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes del área de helicópteros se situó en 241 millones de euros (9m 2014: 241 millones de euros), con el menor número de entregas y un *mix* desfavorable compensados por la actividad en servicios y progresos en el plan de transformación. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes de defensa y espacio aumentó hasta los 431 millones de euros (9m 2014: 370 millones de euros), impulsado por una buena ejecución de programas y por su plan de transformación.

Los gastos de **I+D autofinanciado** del Grupo descendieron a 2.287 millones de euros (9m 2014: 2.376 millones de euros).

El aumento de la cadencia de producción industrial del A350 está progresando y Finnair se ha convertido en el tercer operador en octubre. A medida que aumenta la tasa de producción, la atención se centra en el comportamiento de la cadena de suministro, el control del nivel de trabajo pendiente y la convergencia de los costes recurrentes con el objetivo. El reto sigue ahí. El programa de vuelos de prueba del A320neo con el motor Pratt & Whitney ha experimentado varias interrupciones. La certificación y las primeras entregas continúan estando previstas para el cuarto trimestre de 2015. La atención se centra en la entrega de un avión maduro y en el aumento de la cadencia de producción industrial. En el A380 se espera alcanzar el umbral de rentabilidad para 2015. Los vuelos de prueba del helicóptero H160 están progresando según el calendario establecido para la entrada en servicio prevista en 2018. En los nueve primeros meses de 2015 se entregaron cinco aviones de transporte A400M. La atención continúa puesta en la ejecución del programa A400M, y en abordar los retos de sus capacidades militares y del aumento de la cadencia de producción industrial.

El **EBIT\* declarado**<sup>(3)</sup> aumentó un 14%, hasta los 2.946 millones de euros (9m 2014: 2.583 millones de euros, con las partidas no recurrentes ascendiendo a la cifra positiva de 142 millones de euros, comprendiendo:

- Un cargo neto de 360 millones de euros relacionado con el desajuste en los pagos en dólares previos a la entrega y la revaluación del balance impulsada por la fuerte devaluación del euro frente al dólar en comparación con tipos de cambio históricos
- Un cargo neto de 290 millones de euros correspondiente al programa A400M, que permanece invariable en comparación con los datos publicados sobre el primer semestre de 2015
- Una plusvalía neta de 748 millones de euros obtenida en la venta de una participación del 18,75% en Dassault Aviation<sup>(5)</sup> en el primer semestre de 2015
- Una plusvalía neta de 44 millones de euros correspondiente principalmente a desinversiones en Defence and Space

El **Beneficio Neto**<sup>(4)</sup> aumentó un 36%, hasta los 1.900 millones de euros (9m 2014: 1.399 millones de euros), mientras que el **beneficio por acción** (BPA) aumentó un 35%, a 2,42 euros (9m 2014: 1,79 euros). El resultado financiero se situó en -536 millones de euros (9m 2014: -

612 millones de euros) e incluía partidas no recurrentes por un total de -156 millones de euros correspondiente principalmente a la revaluación de instrumentos financieros.

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones** mejoró, situándose en -1.751 millones de euros (9m 2014: -2.090 millones de euros), pese al aumento de la cadencia de producción en programas, y reflejó el estricto control de tesorería y la estacionalidad del negocio de defensa e institucional. La aportación de unos 1.700 millones de euros en el primer semestre de 2015 correspondiente a la venta de acciones de Dassault Aviation impulsó el **flujo de caja libre** de los nueve primeros meses a la cifra de -112 millones de euros (9m 2014: -2.120 millones de euros). La **posición de tesorería neta** al final de septiembre de 2015 se situaba en 7.800 millones de euros (final de 2014: 9.100 millones de euros), tras un pago del dividendo de 2014 de 945 millones de euros (2013: 587 millones de euros). La posición de tesorería bruta a 30 de septiembre de 2015 se situaba en 17.200 millones de euros (final de 2014: 16.400 millones de euros).

### Perspectiva

Como base para sus previsiones con respecto a 2015, Airbus Group espera que la economía mundial y el tráfico aéreo crezcan de acuerdo con los pronósticos independientes actuales, sin 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 punto de equilibrio 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.

\* 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 y la combinación de Airbus, así como pérdidas por deterioro de valor.

\*\* Airbus Group SE ha nombrado un proveedor de servicios de inversión para la implementación de su recompra de acciones, de acuerdo con lo autorizado por la junta general anual celebrada el 27 de mayo de 2015. Según los términos del Contrato firmado el 30 de octubre de 2015, las partes acuerdan que el proveedor de servicios de inversión venderá un número determinado de acciones de Airbus Group SE, que representan un máximo de 1.000 millones de euros, a Airbus Group SE, que se compromete a comprarlas a precio de mercado, entre el 2 de noviembre de 2015 y el 30 de junio de 2016, con una garantía de que el precio final reflejará la media aritmética del precio medio ponderado (VWAP) diario a lo largo del período de ejecución de la transacción menos un descuento garantizado. El precio no será superior al precio máximo de compra autorizado por la junta general anual celebrada el 27 de mayo de 2015. Todas las acciones recompradas en virtud del Contrato serán canceladas.

## **Airbus Group**

Airbus Group es líder mundial en aeronáutica, espacio y servicios relacionados. En 2014, el Grupo –compuesto por Airbus, Airbus Defence and Space y Airbus Helicopters– generó unos ingresos de 60.700 millones de euros con una plantilla de unos 138.600 empleados.

## **Contactos para los medios de comunicación:**

Martin Agüera +49 (0) 175 227 4369

Rod Stone +33 (0) 6 30 521 993

## **Nota para la prensa: Retransmisión en directo en Internet de la conferencia telefónica de Airbus Group con analistas**

**Puede escuchar la conferencia telefónica** de Harald Wilhelm, director financiero con analistas sobre los **resultados de los nueve primeros meses de 2015** hoy a las 10:30 horas (CET) a través del sitio web de Airbus Group: [www.airbusgroup.com/9M2015](http://www.airbusgroup.com/9M2015). A su debido tiempo habrá una grabación de la conferencia disponible.

**Airbus Group – Resultados de los nueve primeros meses (9m) de 2015**  
(Cifras en euros)

<b>Airbus Group</b>	<b>9m 2015</b>	9m 2014	Variación
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>42.965</b>	40.497	+6%
de esta cifra Defensa, en millones	<b>7.476</b>	6.917	+8%
<b>EBITDA</b> <sup>(2)</sup> , en millones	<b>4.574</b>	4.022	+14%
<b>EBIT antes de partidas no recurrentes</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>2.804</b>	2.590	+8%
<b>EBIT</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>2.946</b>	2.583	+14%
<b>Gastos de Investigación y Desarrollo</b> , en millones	<b>2.287</b>	2.376	-4%
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(4)</sup> , en millones	<b>1.900</b>	1.399	+36%
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(4)</sup>	<b>2,42</b>	1,79	+35%
<b>Flujo de Caja Libre (FCF)</b> , en millones	<b>-112</b>	-2.120	-
<b>Flujo de Caja Libre antes de fusiones y adquisiciones</b> , en millones	<b>-1.751</b>	-2.090	-
<b>Flujo de Caja Libre antes de financiación a clientes</b> , en millones	<b>5</b>	-2.191	-
<b>Pedidos recibidos</b> <sup>(1)</sup> , en millones	<b>111.923</b>	78.696	+42%

<b>Airbus Group</b>	<b>30 sept. 2015</b>	31 dic. 2014	Variación
<b>Cartera de pedidos</b> <sup>(1)</sup> , en millones	<b>966.870</b>	857.519	+13%
de esta cifra Defensa, en millones	<b>38.230</b>	42.240	-9%
<b>Posición de tesorería neta</b> , en millones	<b>7.798</b>	9.092	-14%
<b>Empleados</b>	<b>137.488</b>	138.622	-1%

Notas a pie: consúltese la página 9.

por División	Ingresos			EBIT <sup>(3)</sup>		
(Cifras en millones de euros)	9m 2015	9m 2014	Variación	9m 2015	9m 2014	Variación
Commercial Aircraft	<b>31.119</b>	28.820	+8%	<b>1.902</b>	1.773	+7%
Helicopters	<b>4.423</b>	4.260	+4%	<b>241</b>	241	0%
Defence and Space	<b>8.383</b>	8.197	+2%	<b>149</b>	370	-60%
Sedes Centrales / Eliminaciones	<b>-960</b>	-780	-	<b>654</b>	199	-
<b>Total</b>	<b>42.965</b>	40.497	+6%	<b>2.946</b>	2.583	+14%

por División	Pedidos recibidos <sup>(1)</sup>			Cartera de pedidos <sup>(1)</sup>		
(Cifras en millones de euros)	9m 2015	9m 2014	Variación	30 sept. 2015	31 dic. 2014	Variación
Commercial Aircraft	<b>100.061</b>	68.479	+46%	<b>914.692</b>	803.633	+14%
Helicopters	<b>4.013</b>	3.281	+22%	<b>11.818</b>	12.227	-3%
Defence and Space	<b>8.483</b>	8.227	+3%	<b>41.657</b>	43.075	-3%
Sedes Centrales / Eliminaciones	<b>-634</b>	-1.291	-	<b>-1.297</b>	-1.416	-
<b>Total</b>	<b>111.923</b>	78.696	+42%	<b>966.870</b>	857.519	+13%

Notas a pie: consúltese la página 9.

**Airbus Group – Resultados del tercer trimestre (3T) de 2015**

Airbus Group	3T 2015	3T 2014	Variación
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>14.072</b>	13.297	+6%
<b>EBIT antes de partidas no recurrentes</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>921</b>	821	+12%
<b>EBIT</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>717</b>	744	-4%
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(4)</sup> , en millones	<b>376</b>	264	+42%
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(4)</sup>	<b>0,48</b>	0,34	+41%

por División	Ingresos			EBIT <sup>(3)</sup>		
	3T 2015	3T 2014	Variación	3T 2015	3T 2014	Variación
(Cifras en millones de euros)						
Commercial Aircraft	<b>10.038</b>	9.391	+7%	<b>478</b>	416	+15%
Helicopters	<b>1.473</b>	1.459	+1%	<b>79</b>	91	-13%
Defence and Space	<b>2.852</b>	2.681	+6%	<b>175</b>	147	+19%
Sedes Centrales / Eliminaciones	<b>-291</b>	-234	-	<b>-15</b>	90	-
<b>Total</b>	<b>14.072</b>	13.297	+6%	<b>717</b>	744	-4%

Los **ingresos del tercer trimestre de 2015** aumentaron un 6% en comparación con el tercer trimestre de 2014, impulsados principalmente por un efecto de cambio de divisas favorable en el área de aviación comercial.

El **EBIT\* antes de partidas no recurrentes del tercer trimestre de 2015** aumentó un 12%, impulsado por una mejora operativa en el área de aviación comercial así como por un escalonamiento de costes favorable, incluyendo I+D. Se redujo debido a la menor aportación de Dassault Aviation al epígrafe de Sedes Centrales/Eliminaciones. El EBIT\* declarado descendió un 4%, a 717 millones de euros. Incluye un efecto de tipos de cambio no recurrente negativo en el desajuste en pagos previos a la entrega y la revaluación del balance de -215 millones de euros en el tercer trimestre. En el tercer trimestre de 2014, la revaluación de cambio negativa en los pasivos en dólares estadounidenses fue más significativa que en el tercer trimestre de 2015.

Notas a pie: consúltese la página 9.

**Notas a pie:**

- 1) Las aportaciones de las actividades de aviones comerciales a los Pedidos recibidos y la Cartera de Pedidos están basadas en precios brutos de catálogo.
- 2) Beneficios antes de intereses, impuestos, amortizaciones y extraordinarios.
- 3) Beneficios antes de intereses e impuestos, deterioro de valor del fondo de comercio y extraordinarios.
- 4) 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.
- 5) La participación restante en Dassault Aviation está registrada ahora como un activo mantenido para la venta, y el resultado del período correspondiente a Dassault Aviation ya no realizará ninguna aportación al epígrafe de beneficios de sedes centrales, salvo por los dividendos a recibir y las plusvalías correspondientes a ventas futuras de acciones de Dassault Aviation.
- 6) Comprende 444 aviones con reconocimiento de ingresos y dos aviones de largo alcance en arrendamiento operativo.

**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 Airbus Group 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 Airbus Group, 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 Airbus Group; 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 16 de abril de 2015, se ofrece información adicional sobre estos factores. Más información en [www.airbusgroup.com](http://www.airbusgroup.com).