

**Airbus Group publica unos sólidos resultados del primer trimestre de 2015**

- El sólido comportamiento operativo da soporte al BPA y al flujo de caja, incrementado por las desinversiones
- Ingresos de 12.100 millones de euros, EBIT\* antes de partidas no recurrentes de 651 millones de euros
- El beneficio por acción aumenta un 80%, a 1,01 euros
- Flujo de caja libre de 452 millones de euros, incluyendo la venta de acciones de Dassault Aviation
- Airbus Group, en la senda para cumplir sus previsiones de 2015

Ámsterdam, 30 de abril de 2015 – Airbus Group (símbolo en bolsa: AIR) da a conocer sus sólidos resultados del primer trimestre de 2015, con una mejora del flujo de caja, y confirma sus previsiones para el ejercicio completo.

"Comenzamos 2015 bien, con un sólido comportamiento operativo y una mejora en la generación de tesorería, más el soporte añadido de las ventas de activos", señala Tom Enders, consejero delegado de Airbus Group. "Vamos por buen camino para lograr nuestros objetivos para el ejercicio debido a una atención continua a la gestión de programas así como a la implementación de nuestra estrategia básica. Revisaremos la asignación de capital hacia final de año mientras progresamos en el aumento de la cadencia de producción del A350, la transición del A320 y nuestras desinversiones, al mismo tiempo que la cartera de pedidos proporciona una plataforma firme para el crecimiento en el futuro."

Los **pedidos recibidos**<sup>(1)</sup> del Grupo en el primer trimestre ascendieron a 21.000 millones de euros (1T 2014: 21.000 millones de euros), mientras que el valor de la **cartera de pedidos**<sup>(1)</sup> se situaba en 955.000 millones de euros a 31 de marzo de 2015 (final de 2014: 858.000 millones de euros), teniendo en cuenta una revaluación positiva vinculada al fortalecimiento del dólar estadounidense. Airbus recibió pedidos netos por 101 aviones comerciales durante el trimestre (1T 2014: 103 pedidos netos) incluyendo 34 aviones de la familia A330. Airbus Helicopters recibió 86 pedidos netos (1T 2014: 78 unidades), incluyendo 49 H145 y 19 H175, mientras que en abril Polonia preseleccionó el H225M Caracal para la fase de pruebas de su concurso de helicópteros militares multifuncionales. Los pedidos recibidos por Airbus

Defence and Space aumentaron un 16% en términos de valor, con un buen ímpetu en aviones militares, incluyendo siete aviones de transporte ligeros y medios.

Los **ingresos** del Grupo ascendieron a un total de 12.100 millones de euros (1T 2014: 12.600 millones de euros), reflejando principalmente el escalonamiento de las entregas en el área de aviación comercial, que se espera se concentren más adelante en 2015, especialmente para el A350 XWB y el A380. En total se entregaron 134 aviones comerciales (1T 2014: 141 unidades), incluyendo un A350 XWB y cuatro A380. Los ingresos del área de aviación comercial ascendieron a un total de 8.600 millones de euros, y los favorables tipos de cambio paliaron el menor volumen de entregas. Los ingresos del área de helicópteros, de 1.300 millones de euros, reflejan el aumento de la cadencia de producción en programas del sector público, con la entrega de 62 unidades en total (1T 2014: 74 unidades). Los ingresos de defensa y espacio, de 2.600 millones de euros, reflejan principalmente la desconsolidación de los ingresos de lanzadores debido a la creación de la *Joint Venture* (JV) Airbus Safran Launchers, mientras que se entregaron dos A400M, incluyendo el primer avión para Malasia.

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– se situó en 651 millones de euros (1T 2014: 700 millones de euros). El Beneficio Neto\* antes de partidas no recurrentes del área de aviación comercial aumentó a 569 millones de euros (1T 2014: 527 millones de euros), impulsado por una mejora operativa y un escalonado de costes favorable, incluyendo los gastos de investigación y desarrollo (I+D). El EBIT\* antes de partidas no recurrentes del área de helicópteros experimentó un ligero descenso, a 52 millones de euros (1T 2014: 58 millones de euros), debido a un *mix* de ingresos menos favorable, pero contó con el soporte del plan de transformación de la División. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes de defensa y espacio se situó en 90 millones de euros (1T 2014: 85 millones de euros), respaldado por el avance del plan de reestructuración de la División. El EBIT\* antes de partidas no recurrentes de Sedes Centrales fue inferior al del año anterior e incluyó un ajuste en el resultado de Dassault Aviation en 2014. Los gastos de **I+D autofinanciado** del Grupo ascendieron a un total de 701 millones de euros (1T 2014: 727 millones de euros), mientras que el ratio de rentabilidad sobre ventas para el EBIT\* antes de partidas no recurrentes del Grupo se situó en un 5,4% (1T 2014: 5,5%).

El aumento de la cadencia de producción del programa A350 XWB está en marcha, y se ha entregado el segundo avión a Qatar Airways según lo previsto. El programa A320neo avanza de acuerdo con el calendario previsto, con el primer avión equipado con motores CFM producido anteriormente este mes. El programa A380 sigue su curso para alcanzar el punto de inflexión este año. Durante el trimestre se presentó el nuevo H160, en el marco de la estrategia de renovación de productos del área de helicópteros. Airbus Safran Launchers inició sus operaciones durante el primer trimestre, y están realizándose los preparativos para la segunda fase de la JV.

El **EBIT\* declarado**<sup>(3)</sup> aumentó un 73%, hasta los 1.241 millones de euros (1T 2014: 719 millones de euros) y se vio realzado por partidas no recurrentes positivas por un importe neto de 590 millones de euros. Esta cifra comprendía una ganancia neta de 697 millones de euros correspondiente a la venta de una participación adicional del 17,5% en Dassault Aviation<sup>(5)</sup>, una ganancia de 43 millones de euros vinculada a la primera fase de la creación de la JV para lanzadores, y un cargo neto de 150 millones de euros por el desajuste de pagos previos a la entrega y la revaluación del balance.

El **Beneficio Neto**<sup>(4)</sup> aumentó un 80%, a 792 millones de euros (1T 2014: 439 millones de euros), mientras que el **beneficio por acción (BPA)** aumentó en la misma cuantía, a 1,01 euros (1Q 2014: 0,56 euros). El resultado financiero se situó en -366 millones de euros (1T 2014: -107 millones de euros) e incluía partidas no recurrentes negativas de 229 millones de euros por la revaluación por tipo de cambio vinculada al debilitamiento del euro.

A 31 de marzo de 2015, la cartera de coberturas tenía un valor de 94.000 millones de dólares después de añadir durante el trimestre nuevos contratos de cobertura por 11.400 millones de dólares a un tipo medio de 1 € = 1,21 \$. El valor contable a precio de mercado de la cartera de coberturas se situaba en -13.400 millones de euros sobre la base de un tipo de cambio al cierre de 1 € = 1,08 \$.

Airbus Group preparará las cuentas reglamentarias independientes de la N.V. según las NIIF a 1 de enero de 2015. La Dirección de Airbus Group considera que el reconocimiento de inversiones a precio de coste menos pérdidas por deterioro en los estados financieros de la sociedad Airbus Group N.V. constituye un enfoque más adecuado para proporcionar una visión razonable de la situación financiera de la Sociedad con respecto a la determinación del patrimonio neto distribuible y complementa los estados financieros consolidados según NIIF de Airbus Group.

El **flujo de caja libre antes de fusiones y adquisiciones** mejoró considerablemente, situándose en -1.136 millones de euros (1T 2014: -2.060 millones de euros), reflejando la continua atención al control de costes, mientras que los ingresos de 1.600 millones de euros generados por la venta de acciones de Dassault Aviation elevó el **flujo de caja libre** total a 452 millones de euros (1T 2014: -2.034 millones de euros). La **posición de tesorería neta** al final de marzo de 2015 se situaba en 9.500 millones de euros (final de 2014: 9.100 millones de euros), con una posición de tesorería bruta de 17.300 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 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.

\* 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**

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 del primer trimestre de 2015** hoy a las 10:30 horas (CET) a través del sitio web de Airbus Group: [www.airbusgroup.com/Q12015](http://www.airbusgroup.com/Q12015). Haga clic en el banner de la página inicial. A su debido tiempo habrá una grabación de la conferencia disponible.

**Resultados del primer trimestre (1T) de 2015**  
(Cifras en euros)

<b>Airbus Group</b>	<b>1T 2015</b>	<b>1T 2014</b>	<b>Variación</b>
<b>Ingresos</b> , en millones	<b>12.078</b>	12.648	-5%
de esta cifra Defensa, en millones	<b>2.284</b>	2.151	+6%
<b>EBITDA</b> <sup>(2)</sup> , en millones	<b>1.757</b>	1.180	+49%
<b>EBIT antes de partidas no recurrentes</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>651</b>	700	-7%
<b>EBIT</b> <sup>(3)</sup> , en millones	<b>1.241</b>	719	+73%
<b>Gastos de Investigación y Desarrollo</b> , en millones	<b>701</b>	727	-4%
<b>Beneficio Neto</b> <sup>(4)</sup> , en millones	<b>792</b>	439	+80%
<b>Beneficio por Acción (BPA)</b> <sup>(4)</sup>	<b>1,01</b>	0,56	+80%
<b>Flujo de Caja Libre</b> , en millones	<b>452</b>	- 2.034	-
<b>Flujo de Caja Libre antes de fusiones y adquisiciones</b> , en millones	<b>- 1.136</b>	- 2.060	-
<b>Flujo de Caja Libre antes de financiación a clientes</b> , en millones	<b>483</b>	- 1.896	-
<b>Pedidos recibidos</b> <sup>(1)</sup> , en millones	<b>20.994</b>	21.101	-1%

<b>Airbus Group</b>	<b>31 de marzo 2015</b>	<b>31 dic. 2014</b>	<b>Variación</b>
<b>Cartera de pedidos</b> <sup>(1)</sup> , en millones	<b>954.564</b>	857.519	+11%
de esta cifra Defensa, en millones	<b>39.876</b>	42.240	-6%
<b>Posición de tesorería neta</b> , en millones	<b>9.460</b>	9.092	+4%
<b>Empleados</b>	<b>137.855</b>	138.622	-1%

Notas a pie: consúltese la página 8.

por División	Ingresos			EBIT <sup>(3)</sup>		
(Cifras en millones de euros)	1T 2015	1T 2014	Variación	1T 2015	1T 2014	Variación
Commercial Aircraft	<b>8.565</b>	8.937	-4%	<b>419</b>	546	-23%
Helicopters	<b>1.285</b>	1.182	+9%	<b>52</b>	58	-10%
Defence and Space	<b>2.603</b>	2.743	-5%	<b>133</b>	85	+56%
Sedes Centrales / Eliminaciones / Otros	<b>-375</b>	- 214	-	<b>637</b>	30	-
<b>Total</b>	<b>12.078</b>	12.648	-5%	<b>1.241</b>	719	+73%

por División	Pedidos recibidos <sup>(1)</sup>			Cartera de pedidos <sup>(1)</sup>		
(Cifras en millones de euros)	1T 2015	1T 2014	Variación	31 de marzo 2015	31 dic. 2014	Variación
Commercial Aircraft	<b>17.217</b>	17.938	-4%	<b>901.565</b>	803.633	+12%
Helicopters	<b>1.428</b>	1.202	+19%	<b>12.371</b>	12.227	+1%
Defence and Space	<b>2.390</b>	2.068	+16%	<b>41.854</b>	43.075	-3%
Sedes Centrales / Eliminaciones / Otros	<b>- 41</b>	- 107	-	<b>- 1.226</b>	- 1.416	-
<b>Total</b>	<b>20.994</b>	21.101	-1%	<b>954.564</b>	857.519	+11%

Notas a pie: consúltese la página 8.

**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 resultantes de ventas futuras de acciones de Dassault Aviation.

**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).