



# aero-notes

## Carta a nuestros accionistas



Estimados accionistas:

Avanzado ya 2004, la publicación de los resultados anuales de 2003 nos da la oportunidad de dar un repaso al pasado año. Tenemos motivos para estar orgullosos de nuestros logros y esperamos que usted también lo esté. 2003 fue un año especial en la corta historia de EADS. Prevalcieron las condiciones económicas desfavorables, la guerra de Irak y el síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) frenaron la recuperación económica y, sin embargo, EADS se sobrepuso a las dificultades y salió de ellas como una empresa más fuerte.

EADS es un modelo de empresa transnacional próspera. Esta prosperidad se debe en parte a Airbus, número uno mundial de la aviación comercial, pero también a los avances de EADS en los mercados de Defensa y a las normas más abiertas para la industria espacial europea. La puesta en marcha del programa A400M, en mayo de 2003, fue un momento crucial. El contrato que firmó OCCAR en nombre de siete países tiene una importancia histórica por su magnitud: 20.000 millones de euros, récord absoluto para EADS. Si se añaden los éxitos de Eurofighter, Eurocopter y MBDA, EADS se coloca como una empresa puntera en el sector de Defensa que abarca una amplia gama de posibilidades comerciales y militares. Cada una de ellas es un paso más para el reequilibrio estratégico de nuestras unidades de negocio hacia mercados menos cíclicos. En resumen, aunque EADS es una empresa joven, su credibilidad como participante en el mercado mundial está firmemente asegurada.

La solidez del comportamiento de los precios de nuestras acciones es un reflejo de esa credibilidad, que también nos hemos ganado al cumplir repetidamente nuestros objetivos financieros durante tres años y medio. En 2003 superamos nuestras promesas, sobre todo en el cash flow libre, lo que resalta la capacidad de esta empresa para generar valor incluso en circunstancias adversas. Nuestras inversiones incesantes, ya sean en innovación para alcanzar la máxima calidad o en reestructuración obligados por la necesidad, empiezan a tener recompensas. Casi todas nuestras divisiones han mostrado mejorías; incluso en la División Espacio, una vez que se ha liberado de los costes de reestructuración. Estos avances, junto a la mejoría del ambiente económico, hacen que EADS pueda recoger una cosecha más equilibrada y abundante.

¡Hemos tomado impulso y vamos a despegar!

Philippe Camus and Rainer Hertrich  
CEOs

### Resumen

- P2:** EADS supera su objetivo de beneficios en 2003: BAI<sup>II</sup>\* de 1.540 millones de euros.
- P3:** Divisiones: notable contribución de la actividad de defensa.
- P4:** A400M: un producto clave para reequilibrar la cartera de EADS hacia defensa.
- IFP:** Cuando EADS presta servicios.
- P5:** Aviones cisterna: EADS apuesta por el sistema de reabastecimiento en vuelo boom.
- P6 :** Sus acciones de EADS.



## Se ha superado el objetivo de beneficios para 2003

EADS ha conseguido el liderazgo en la aviación comercial y ha alcanzado un puesto puntero en el mercado mundial del sector de defensa. EADS ha vuelto a mejorar las expectativas a pesar de las dificultades del mercado en 2003.

Con un BAII\* (Beneficio antes de Intereses e Impuestos) situado en 1.540 millones de euros, EADS ha logrado una cifra muy superior a su anterior objetivo de 1.400 millones de euros, con un incremento del 8% respecto a 2002. EADS ha batido su pronóstico de BAII\* gracias al fuerte crecimiento de sus actividades en defensa y a una actuación mejor de lo prevista en Airbus. La mejora del BAII\* se ha beneficiado de la gran aportación de la División de Aviones Militares y de MBDA; del giro experimentado en la División Aviones de Transporte Militar, con un mejor rendimiento; y de un incremento gracias al aumento de la rentabilidad de Eurocopter. Según el plan, la División Espacio ha registrado un BAII\* de -400 millones de euros, tras un cargo por reestructuración de 288 millones de euros. El BAII\* incluye asimismo una mayor aportación de la participación del 46,03% en Dassault Aviation. En 2003, el gasto de EADS en Investigación y Desarrollo (I+D) ha aumentado, según lo previsto, a 2.200 millones de euros (2.100 millones de euros en 2002). La mitad de esta cifra se ha destinado al Airbus A380 cuyas primeras entregas están previstas para 2006.

A un tipo de cambio del dólar constante, los ingresos habrían aumentado un 6%. El crecimiento se ha visto impulsado, principalmente, por el incremento del 18% en las actividades de defensa, con un fuerte aumento de la cifra de ingresos combinados en todos los segmentos de defensa, que han pasado de 6.000 millones a 7.100 millones de euros.

### Los pedidos recibidos se duplican

Los pedidos recibidos por EADS se han duplicado en 2003, alcanzando los 61.200 millones de euros (31.000 millones de euros a finales de 2002), el doble de los ingresos. Los mayores éxitos se han logrado en Airbus, con unos pedidos netos de 254 aviones, incluyendo 34 aparatos A380, y con importantes contratos de defensa como el sistema de comunicaciones militares vía satélite Skynet 5 por 2.500 millones de libras y el pedido de A400M, valorado en 19.700 millones de euros, así como un gran contrato de 1.400 misiles Aster.

La cartera de pedidos de EADS ha aumentado a 179.300 millones de euros (168.300 millones de euros en 2002). A un tipo de cambio constante, el incremento habría sido del 20%, aproximadamente. La cartera de pedidos de defensa se ha duplicado, alcanzando unos 46.000 millones de euros.

### Un fuerte aumento de tesorería.

El Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes ha registrado un crecimiento muy notable, pasando de 600 a 2.100 millones de euros, gracias a un mejor rendimiento operativo de caja y a las reducciones del capital circulante para lograr mayores ventajas para los clientes. El gasto destinado a Financiación a Clientes en Aviación Comercial se ha mantenido controlado en 1.100 millones de euros, pese a la situación de las líneas aéreas (900.000 euros en 2002). A finales de 2003, la posición de Caja Neta aumentó a 3.100 millones de euros, respecto a los 2.400 millones de euros de 2002, sobre una base comparable.

### Beneficio neto de 152 millones de euros.

EADS ha logrado un Beneficio Neto de 152 millones de euros en 2003 (-299 millones de euros en 2002). Gracias a un mejor BAII\*, el Beneficio Neto antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios ha aumentado un 10%, alcanzando los 769 millones de euros (696 millones de euros en 2002), o 0,96 euros por acción (0,87 euros por acción en 2002).

### Propuesta de dividendo de 0,40 euros por acción.

El Consejo de Administración de EADS recomienda a la Junta General Anual de accionistas la distribución de un dividendo de 0,40 euros por acción en el ejercicio 2003. (0,30 euros por acción en 2002).

\* EADS usa el BAII antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave de sus resultados económicos. El término "extraordinarios" hace referencia a ingresos o gastos de naturaleza no recurrente, tales como los gastos de amortización de ajustes a valor de mercado relativos a la fusión de EADS, la formación de Airbus S.A.S. y la formación de MBDA, y pérdidas por reducción de valor.

### Perspectivas

Actualmente, EADS se encuentra en un momento crucial a medio plazo, ya que la esperada mejoría del mercado de la aviación comercial para 2005 está cerca. El avance de importantes programas de defensa, como los helicópteros Tigre y NH90 y los misiles, y el giro en la División Espacio, proporcionan la base para el crecimiento de los resultados operativos en 2004. En la División Defensa y Sistemas de Seguridad, creada en 2003, el ejercicio actual se caracterizará por la implantación de programas de modernización y mejora de la eficiencia, que llevarán costes e inversiones aparejados.

En 2004, EADS prevé un BAII\* cercano a los 1.800 millones de euros y unos ingresos estables, asumiendo un tipo de cambio de 1 euro = 1,20 dólares. Airbus prevé entregar cerca de 300 aviones en 2004. Respecto a su actividad comercial, EADS espera mantener un nivel de pedidos recibidos superior al nivel de ingresos..

### EADS – Cifras de 2003 (Cantidades en euros)

Grupo EADS	2003	2002	Variación
Ingresos, en millones	30.133	29.901	+1%
Contribución de Defensa, en miles de millones	7.1	6.0	+18%
BAIIA <sup>(1)</sup> , en millones	3.137	3.031	+3%
BAII*, en millones	1.543	1.426	+8%
Gastos de Investigación y Desarrollo, en millones	2.189	2.096	+4%
Beneficio Neto, en millones	152	- 299	-
Beneficio neto antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios, en millones	769	696	+10%
Cash Flow Libre antes de Financiación a Clientes, en millones	2.143	578	+271%
Posición de Caja Neta, en millones	3.105	2.370	+31%
Pedidos recibidos, en millones	61.150	31.009	+97%
Cartera de pedidos, en millones	179.280	168.339	+6%
Empleados (a final de año)	109.135	103.967	+5%

(1) Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización



# Résultados anuales de 2003 por divisiones

## Excelentes aportaciones de las actividades de Defensa

■ **Airbus** se ha convertido en el mayor fabricante de aviones comerciales del mundo. En 2003, entregó 305 aviones (303 en 2002), superando levemente su objetivo de



A380

300 y adelantándose a su competencia, y ha recibido 254 pedidos netos (233 en 2002), cifra que representa una cuota de mercado del 52%. El BAII\* de la División Airbus se ha mantenido estable, en 1.353 millones de euros (1.361 millones de euros en 2002). Este resultado se ha logrado principalmente gracias a una mejor combinación de modelos de aviones, aunque se ha visto contrarrestado por un aumento previsto de 137 millones de euros en los costes de I+D, que alcanzan un total de 1.819 millones de euros. Los ingresos han experimentado un leve descenso del 2%, a 19.048 millones de euros, pero habrían sido notablemente superiores a un tipo de cambio dólar/euro constante. A finales de 2003, la cartera de pedidos de Airbus se situaba en 1.454 aviones comerciales (1.505 a finales de 2002).

■ La División **Aviones de Transporte Militar** ha registrado un BAII\* de 30 millones de



A400M

euros. El BAII\* registrado en el 2002 de -80 millones de euros se vio afectado por la quiebra de algunos clientes. El aumento del 78% en los ingresos, a 934 millones de euros, proceden del A400M. La sociedad Airbus Military SL, contratista del programa A400M, está plenamente consolidada en la División Aviones de Transporte Militar. Por lo tanto, la repercusión de los 19.700 millones de euros del programa A400M, en cuanto a pedidos recibidos e ingresos, se refleja plenamente en dicha División. Todas las demás unidades de negocio de EADS que realizan aportaciones al programa, tienen la consideración de subcontratistas internos.

■ El BAII\* de la División **Aeronáutica** ha aumentado un 21%, alcanzando los 217 millones de euros (180 millones de euros en 2002), principalmente a raíz de los mejores resultados en Eurocopter. Los ingresos se han mantenido en el mismo nivel del año anterior, alcanzando los 3.803 millones de euros (3.834 millones de euros en 2002). A finales de 2003, la cartera de pedidos de Aeronáutica ascendía a 9.818 millones de euros (10.162 millones de euros en 2002). Con los pedidos de 293 helicópteros nuevos, Eurocopter ha vuelto a demostrar su liderazgo en el mercado mundial, con una cuota del 45% del mercado de helicópteros civiles y militares nuevos.



NH90

■ El BAII\* de la División **Espacio**, de -400 millones de euros - que incluye el 100% de EADS Astrium - (BAII\* de 2002 fue de -268 millones de euros, comparable para 2003 con EADS Astrium al 75%, cuyo BAII\* sería



Ariane 503

-319 millones de euros) se ha visto afectado por los gastos de reestructuración de 288 millones de euros, según lo previsto. Sin embargo, sin los gastos de reestructuración y el efecto negativo de la consolidación, los resultados operativos de Espacio han mejorado respecto a 2002. Los ingresos han ascendido a 2.424 millones de euros (2.216 millones de euros en 2002; cifra comparable con EADS Astrium al 100%: 2.617 millones de euros). A raíz de algunos éxitos comerciales importantes, como el Skynet 5, la cartera de pedidos de EADS Space se ha duplicado con creces, ascendiendo a 7.888 millones de euros (3.895 millones de euros en 2002), representando Skynet 5 el pedido más grande.

■ La nueva División **Defensa y Sistemas de Seguridad** ha mejorado considerablemente su BAII\*, un 40%, alcanzando los 171 millones de euros (122 millones de euros en 2002). Los ingresos han aumentado un 8%, a 5.165 millones de euros (4.770 millones de euros en 2002). El crecimiento de los ingresos y el BAII\* se debe al avance



Aster 15

de las actividades en aviones militares y a los programas de misiles. La cartera de pedidos de la División también ha aumentado a 14.283 millones de euros (13.406 millones de euros en 2002).

\* EADS usa el BAII antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave de sus resultados económicos. El término "extraordinarios" hace referencia a ingresos o gastos de naturaleza no recurrente, tales como los gastos de amortización de ajustes a valor de mercado relativos a la fusión de EADS, la formación de Airbus S.A.S. y la formación de MBDA, y pérdidas por reducción de valor.

Por División (Cifras en millones de euros)	BAII(*)			Ingresos		
	2003	2002	Variación	2003	2002	Variación
Airbus	1.353	1.361	-1%	19.048	19.512	-2%
Aviones de Transporte Militar	30	-80	+138%	934	524	+78%
Aeronáutica(1)	217	180	+21%	3.803	3.834	-1%
Espacio(2)	-400	-268	-49%	2.424	2.216	+9%
Defensa y Sistemas de Seguridad(1)	171	122	+40%	5.165	4.770	+8%
Consolidación sedes centrales(3)	172	111	-	-1.241	-955	-
<b>Total</b>	<b>1.543</b>	<b>1.426</b>	<b>+8%</b>	<b>30.133</b>	<b>29.901</b>	<b>+1%</b>

1) Las cifras de 2002 son pro forma de acuerdo con la nueva estructura de las divisiones Aeronáutica, y Defensa y Sistemas de Seguridad.

2) El ejercicio 2003 completo incluye EADS Astrium al 100% (al 75% en el ejercicio 2002 completo).

3) En la sede principal de EADS, en el BAII entra una mayor aportación de la participación del 46,03% en Dassault Aviation. Parte de esto se debe al impacto de la aplicación de las normas IAS a la aportación de Dassault Aviation en 2002.





## ■ Impulsar a EADS hacia el éxito en la exportación de defensa ■

Una de las decisiones estratégicas más importantes de EADS es reequilibrar su cartera a favor de defensa, que es menos sensible a los ciclos económicos y permite abarcar la colaboración con el sector civil. Este objetivo debería suponer unas ventas militares de unos 10.000 millones de euros en 2005-2006, lo que significa un aumento de más del 50% respecto a 2002. El Grupo está en buen camino para alcanzar esa meta. Ahora, a mitad de camino, EADS puede estar orgullosa de varios éxitos claves en 2003, como el sistema de comunicaciones militares vía satélite Skynet 5, la puesta en marcha del programa del avión de transporte militar A400M, el contrato de misiles Aster que ha firmado MBDA y los fundamentales pedidos de exportación del avión de combate Eurofighter, así como de los helicópteros Tigre y NH90. Gracias a éxitos como estos, la cartera de pedidos militares se duplicó en 2003 hasta alcanzar los 46.000 millones de euros, lo que colocó al Grupo, el pasado año, como el segundo fabricante del sector de defensa en cuanto a pedidos. Sobre todo, los 46.000 millones de euros servirán para multiplicar los efectos de la recuperación del sector de la aviación comercial e impulsarán a EADS hacia el punto de inflexión de los 40.000 millones de euros.

Nuestra cartera militar tiene nuevos productos que creemos que tendrán una acogida especialmente buena en nuevos mercados fuera de Europa. Resaltamos, en concreto, los misiles Aster de última generación, el helicóptero de transporte NH90 (325 pedidos y 85 opciones), el avión nodriza A330 (véase el comentario en la página 6), y, naturalmente, el avión de transporte



A400M

militar A400. Estos productos ya están firmemente consolidados en el mercado europeo, prueba de sus cualidades innovadoras. Además, ofrecen resultados muy

notables, sobre todo si se comparan con sus competidores, y con costes de explotación reducidos. Por ejemplo, el A400M ofrece grandes oportunidades de exportación. La flota actual de aviones de transporte, de poco más de 2.000 aviones, está formada, fundamentalmente, por los Lockheed C-130 estadounidenses. Este avión es un modelo antiguo (hizo el primer vuelo hace cuarenta años) y se prevé que su sustitución progresiva empezará la próxima década. Si se tiene en cuenta que el A400M tiene una capacidad de transporte doble que la del C-130, EADS calcula que el total del mercado es de unos 650 aviones (sin contar con Estados Unidos, CEI -Comunidad de Estados Rusos- y China). De estos 650 aviones, EADS ya se ha garantizado 180 pedidos por valor de 20.000 millones de euros. Por lo tanto, el mercado potencial de exportación supone el triple de esa cantidad. EADS se propone vender unos 200 aviones en este mercado gracias, entre otras ventajas, a las posibilidades del A400M, que puede transportar treinta toneladas a 4.500 kilómetros de distancia a una velocidad de crucero de hasta 780 km/h y con la misma tecnología innovadora que ha hecho triunfar a Airbus.

## ■ La colaboración entre el sector privado y el público abre posibilidades a EADS ■



Skynet 5

¿Cómo puede un gobierno modernizar y perfeccionar su material militar sin aumentar el gasto público? La Iniciativa de Financiación Privada (IFP) podría ser la respuesta. En concreto, la IFP es un acuerdo financiero mediante el que el Estado, según un plan de riesgo compartido, concede un

contrato a un concesionario privado para la construcción, entrega, explotación o mantenimiento de un producto. A cambio, y esta es la diferencia con un préstamo, el Estado paga al concesionario un mínimo garantizado durante la vigencia del contrato. Para el Estado, un acuerdo de este tipo aumenta el capital disponible al alargar los pagos en el tiempo. Además, este acuerdo ofrece una mejor relación entre servicio y precio ya que el gestor de proyectos privados no hace el cálculo del coste según condiciones o características técnicas, sino según los servicios reales que van a prestarse. El IFP, que en un principio se usó para financiar infraestructuras civiles, ahora está ampliándose a terrenos militares, donde los gobiernos pueden utilizarlo para gestionar restricciones presupuestarias a la vez que subcontratan más servicios a profesionales del sector privado. El Reino Unido es precursor en este campo y de esta forma ha financiado más de 12.000 millones de libras esterlinas

de inversión en defensa.

EADS se ha adaptado a las necesidades de este importante cliente y ha propuesto soluciones parecidas al IFP, entre otras, una que ha derrotado a sus competidores como parte del éxito del contrato Skynet 5 (telecomunicaciones seguras) en 2003 y las negociaciones en curso por el proyecto FSTA (avión cisterna). El Grupo puede hacer uso de su destreza financiera para sustentar la acción combinada de los ámbitos civiles y militares y adaptar soluciones con riesgos controlados. Naturalmente, este tipo de financiación presupone una distribución equilibrada de los riesgos entre el fabricante y el usuario, el cliente y los financiadores. La competencia tanto civil como militar de EADS también podría facilitar la comercialización de servicios a terceros que supusieran un ahorro para el cliente y un beneficio para el concesionario.



## Oportunidades en auge. Los aviones cisterna nutrirán el crecimiento de defensa

Las capacidades de proyección operativas de unas fuerzas aéreas dependen de la capacidad de sus aviones para repostar en el aire. Se calcula que el mercado mundial es de unos 550 aviones cisterna; el 80% corresponde al mercado de Estados Unidos y hasta ahora los ha monopolizado Boeing. En enero pasado, EADS abrió una brecha estratégica cuando el Ministerio Británico de Defensa eligió su proyecto de avión cisterna. Este triunfo da crédito a la capacidad de EADS para entrar en el mercado estadounidense y resalta la excelencia de la solución presentada por EADS. Esta excelencia se construye sobre una variación del A330, una plataforma de poco riesgo y rentable que a su vez ofrece una mayor capacidad de suministro de combustible para reabastecimiento en vuelo que cualquier solución de la competencia. El valor añadido de EADS no se limita al avión en sí. EADS ha innovado para ofrecer la mejor solución posible para repostar. El Grupo



El A330-200 ofrece capacidades de reabastecimiento superiores a sus competidores

está invirtiendo más de 80 millones de dólares para desarrollar sistemas tecnológicos y de aprovisionamiento, con atención especial al "sistema de reabastecimiento en vuelo boom". Con el sistema actual, el avión receptor conecta su pértiga de reabastecimiento a la cesta del avión nodriza, lo que exige una precisión especial al piloto. La idea que subyacía en todo el trabajo del centro de investigación y diseño de EADS Casa, que dirige el proyecto para el Grupo, era diseñar un tubo telescópico (boom) que alcanzara al avión receptor. De esta forma, el piloto evita maniobras tensas y puede concentrarse sólo en su misión. Para esto, EADS ha utilizado diversos sistemas electrónicos de vanguardia: sistemas de control fly-by-wire, sistemas de visión en tres dimensiones, sistemas de vídeo, etc. Todas estas innovaciones pretenden facilitar la tarea del operador del boom ubicado en el avión nodriza y

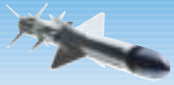
garantizar el abastecimiento, que es entre dos y cuatro veces mejor que con el otro sistema. Se suministran casi 4.800 litros de combustible por minuto, una ventaja muy considerable dado que un avión es muy vulnerable mientras repostar. Gracias a este sistema de reabastecimiento por boom, EADS también puede optar a la modernización de aviones actualmente en servicio.

### Una amplia gama de aviones cisterna.

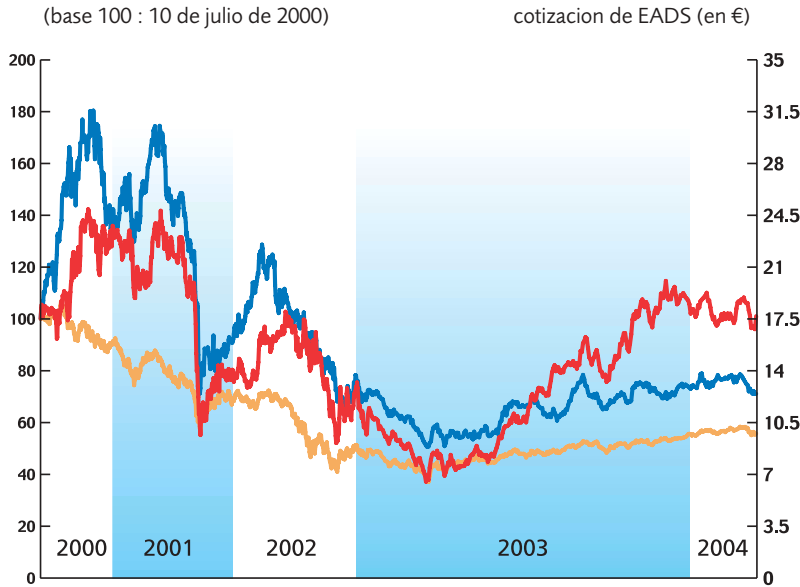
Con la entrega del primer A310 Multifunción Cisterna/Transporte (MRTT, siglas en inglés) a las fuerzas aéreas alemanas el 9 de diciembre de 2003, EADS ya está físicamente presente en el mercado del repostaje en vuelo. Este avión, que es una evolución del A310 MRT (Multifunción Transporte), es el primero de una serie de seis unidades, cuatro para Alemania y dos para Canadá. El A310 MRTT es el primer avión que entra en servicio de la gama de aviones cisterna de EADS. Esta amplia gama de productos, entre los que están el A330-200 y el A400M, satisface toda la variedad de necesidades.



El boom de reabastecimiento es una pértiga desplegada en la parte trasera del avión cisterna

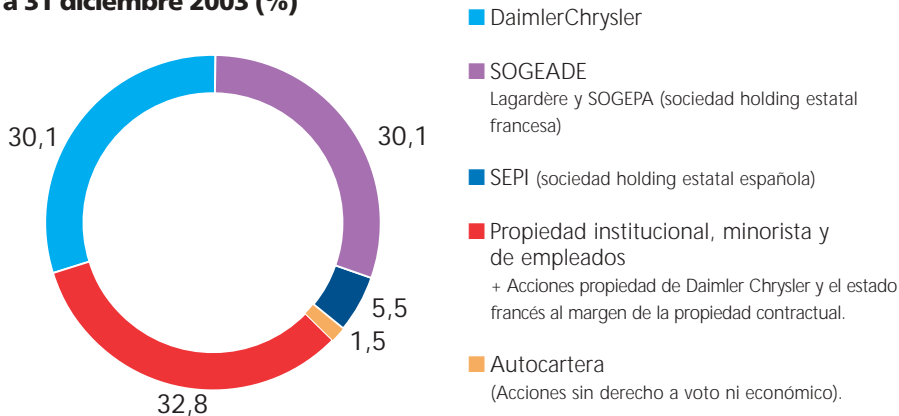


## ■ Evolución del precio de las acciones



- Boeing (precio del valor convertido a euros usando el cierre diario al contado del dólar)
- CAC 40 (principal índice del mercado de valores francés)
- EADS

## ■ Estructura del capital a 31 diciembre 2003 (%)



Código ISIN	NL0000235190
Cantidad de acciones emitidas	812.885.182
Precio de oferta el 10 de julio de 2000	19 € para inversores institucionales y 18 € para inversores minoristas
Máximo en 2003 en la Bolsa de París:	20,20 € el 4 de diciembre
Mínimo en 2003 en la Bolsa de París:	6,33 € el 11 de marzo
Beneficio por acción 2003:	0,96 €
Dividendo por acción 2003*:	0,40 €
Dividendo por acción 2002:	0,3 € (cantidad bruta)

\*Se propondrá a la Junta General Anual de accionistas el 6 de mayo de 2004

A principios de 2004, la debilidad del dólar llevó a algunos inversores de EADS a obtener beneficios ya que las acciones de EADS casi doblaron su valor en 2003. El precio de las acciones de EADS se mantuvo entre los 17 y los 18 euros gracias al efecto de dos fuerzas contrarias: los vendedores estaban preocupados por una mayor debilidad del dólar y por el retraso de la recuperación económica y los compradores estaban convencidos del potencial de crecimiento de la rentabilidad del Grupo.

El 26 de febrero, el precio de la acción volvió a subir. Los inversores previeron unos resultados anuales para 2003 mejores de los esperados, según el anuncio de BAE Systems que indicó un sólido comportamiento de Airbus. Hasta el 5 de marzo, el precio de la acción había subido el 9%, superando al CAC (2%). El 8 de marzo se presentaron los resultados de EADS de 2003, pero no tuvieron una repercusión apreciable en el precio de la acción, ya que el mercado se mostró, a la vez, sorprendido de modo positivo por los resultados de 2003 y más cauteloso por el panorama de 2004. La tendencia general de los mercados financieros era alcista, pero los ataques terroristas del 11 de marzo en Madrid precipitaron a la baja todos los mercados y castigaron especialmente a las acciones que se habían comportado mejor que el mercado durante los últimos meses. Entre el 11 y el 19 de marzo, las acciones de EADS cayeron más del 7% (frente al -4% del CAC). El comportamiento de los inversores vuelve a dejarse llevar por preocupaciones como los plazos de la recuperación económica y la volatilidad del dólar estadounidense.

### ■ Agenda para los accionistas

**Junta General Anual** - 6 de mayo de 2004 en Ámsterdam, Holanda.

**Publicación de los resultados del primer trimestre** - 12 de mayo de 2004

**Junta informativa**  
27 de mayo de 2004 en París, Francia.

**Información a los accionistas**  
[www.eads.net](http://www.eads.net)  
[ir@eads.net](mailto:ir@eads.net)

### Teléfono gratuito

Francia: 0 800 01 2001  
Alemania: 00 800 00 02 2002  
España: 00 800 00 02 2002