



# aero-notes

## Carta a nuestros accionistas



Estimados accionistas:

Una vez examinado el primer semestre del año y los acontecimientos posteriores, vemos que 2004 está adquiriendo una muy buena forma, lo que no es una sorpresa, adaptándose a nuestras expectativas.

El período veraniego ha estado lleno de acontecimientos: en el Salón Aeronáutico de Farnborough, Airbus anunció su plan de realizar un aumento muy notable de la producción, a la vista del crecimiento del tráfico aéreo y los factores de carga, especialmente en Asia y Europa. El nuevo centro de montaje Jean-Luc Lagardère, inaugurado en mayo, bulle de actividad, y faltan pocos meses para el primer vuelo del A380. Thai Airways y Etihad han aprobado este nuevo modelo estándar y, como podrán ver en este número, los aeropuertos del mundo entero se están preparando para recibirlo. El tráfico adicional (y sus ingresos correspondientes) que este gigante prestará a sus usuarios es más atractivo que nunca. De hecho, creo que EADS está pasando de su exitosa fase de integración a un período de expansión mundial respaldado por la aceleración del crecimiento y por una vigorosa cartera de pedidos, por valor de 180.000 millones de euros. Consideren también el retorno a la rentabilidad de nuestra actividad de Espacio, medible en el segundo trimestre de 2004: creación de nuevos servicios, como Paradigm y, esperamos, Galileo, están contribuyendo a este trascendental éxito, proporcionando perspectivas de crecimiento a largo plazo. O piensen en la seguridad nacional, como un mercado emergente en el que hemos ganado puntos con un contrato por valor de 75 millones de dólares para suministrar 55 helicópteros EC120 a la Agencia de Aduanas y Protección de Fronteras de EE.UU., y un contrato de 650 millones de euros para proporcionar un sistema integrado a los servicios de seguridad y vigilancia de fronteras de Rumania.

Estamos encantados con estas perspectivas, y nuestra dirección está trabajando mucho para transformar estas oportunidades de ingresos en valor a largo plazo que se refleje en nuestra cotización. Sin duda nos enfrentaremos a obstáculos, de la competencia y de los presupuestos. Pero nuestra iniciativa industrial a escala mundial, obligándonos a pensar "más allá de lo establecido", respaldará el desarrollo de EADS a largo plazo fuera de su dominio tradicional y extenderá unas profundas raíces mediante cooperaciones locales en todos los mercados donde queremos crecer.

Hans Peter Ring  
Director Financiero

### Resumen

P2 : Resultados primer semestre 2004

P3 : Resultados por divisiones

P4 : De nuestro negocio

P5 : Entre bastidores

P6 : Sus acciones de EADS



# Resultados primer semestre 2004

## Fuerte crecimiento de los resultados en el primer semestre

EADS (símbolo en bolsa: EAD), el segundo mayor grupo aeronáutico y de defensa del mundo, ha logrado un fuerte crecimiento en sus resultados en el primer semestre de 2004. El EBIT\* (antes de fondo de comercio y extraordinarios) alcanzado por la compañía en los seis primeros meses, de 985 millones de euros, supera en un 66% la cifra del mismo período de 2003 (592 millones de euros). El EBIT\* en porcentaje sobre los ingresos ha aumentado de un 4,5% a un 6,8%.

La mejora del EBIT\* se debe principalmente a Airbus, que entregó doce aviones más que en el mismo período del año pasado, con una mayor proporción de aviones de la familia A330/A340, y a la División Espacio, que a mediados de año estaba ya muy cerca de alcanzar el umbral de rentabilidad. Como suele suceder, se prevé que las actividades de Defensa aporten mejores resultados en el segundo semestre del año. La División Defensa y Sistemas de Seguridad vio su aportación frenada, como ya se había anunciado, por un cargo por reestructuración en el segundo trimestre.

Gracias a las mejoras del mercado, especialmente en aviación civil, EADS ha

aumentado su objetivo de EBIT\* para 2004 a unos 2.100 millones de euros, desde la anterior cifra de 1.930 millones de euros.

### Se mantiene una sólida posición de Tesorería Neta

El Flujo de Caja Libre antes de financiación a clientes ascendía a 259 millones de euros en el primer semestre del año (305 millones de euros en el primer semestre 2003), reflejando la fortaleza de los beneficios y la repercusión de entregas de aviones en el año 2004. Este resultado se logró a pesar del aumento de las inversiones y las existencias en Airbus para el A380, así como las inversiones en Espacio relativos a Paradigm. EADS ha mantenido su fuerte posición de Tesorería Neta, situada en 2.900 millones de euros (3.100 millones de euros a finales de 2003). En el segundo trimestre de 2004, EADS distribuyó unos 300 millones de euros en dividendos a sus accionistas.

### Beneficio Neto de 387 millones de euros - Los ingresos aumentan un 12%

EADS registró un Beneficio Neto de 387

millones de euros en el primer semestre del año (177 millones de euros en el mismo período de 2003, antes de fondo de comercio), equivalente a 0,48 euros por acción (0,22 euros en el primer semestre de 2003). Los ingresos de EADS aumentaron un 12% en los seis primeros meses, alcanzando los 14.600 millones de euros (13.100 millones de euros en el primer semestre de 2003). Los ingresos aumentaron en todas las Divisiones, salvo Aviones de Transporte Militar, dado que los importantes ingresos correspondientes al A400M no se reconocieron hasta el mes de julio.

Los pedidos recibidos por EADS ascendieron a 13.500 millones de euros de enero a junio de 2004. En el mismo período de 2003, EADS había logrado importantes contratos, como el contrato de adquisición del A400M valorado en 20.000 millones de euros y 21 pedidos del A380. Por lo tanto, los pedidos recibidos han descendido en la comparación interanual, si bien se mantienen cerca del nivel de ingresos.

La cartera de pedidos de EADS aumentó ligeramente en comparación con la cifra de cierre de 2003, alcanzando 179.900 millones de euros a finales de junio de 2004. De este total, 44.700 millones de euros corresponden a las actividades de Defensa.

A final de junio de 2004, EADS tenía 109.413 empleados (109.135 al cierre de 2003).

### Perspectiva

EADS aumenta su objetivo de EBIT\* para 2004 desde 1.930 millones de euros hasta unos 2.100 millones de euros. Asimismo, eleva su objetivo de ingresos en 2004 a 31.000 millones de euros (anteriormente situado entre 29.000 y 30.000 millones de euros), sobre la base de un tipo de cambio medio de 1 EUR = 1,20 USD.

Estas mejoras deberían lograrse gracias a mayores aportaciones por las Divisiones ajenas a Airbus en el segundo semestre del año. Por otra parte, las entregas de Airbus no estarán al mismo nivel del primer semestre, y se espera que la combinación de aviones sea menos favorable hasta final de año, con una menor proporción de entregas de aviones de la familia A330/A340.

### EADS - Resultados del primer semestre (1S) de 2004 (cifras en euros)

Grupo EADS	1S 2004	1S 2003	Variación
Ingresos, en millones	14.567	13.060	+ 12 %
de esta cifra, Defensa, en miles de millones	2,6	2,4	
EBITDA <sup>(1)</sup> , en millones	1.780	1.292	+ 38 %
EBIT*, en millones	985	592	+ 66 %
Gastos de Investigación y Desarrollo, en millones	1.113	1.076	+ 3 %
Beneficio Neto <sup>(2)</sup> , en millones	387	177	+ 119 %
Beneficio por Acción (BPA)	0,48	0,22	+ 0,26 €
Flujo de Caja Libre antes de Financiación a Clientes, en millones	259	305	- 15 %
Pedidos recibidos, en millones	13.458	43.190	- 69 %
	<b>30 de Junio 2004</b>	<b>31 de dic. 2003</b>	<b>Variación</b>
Cartera de Pedidos, en millones	179.944	179.280	+/- 0 %
de esta cifra, Defensa, en miles de millones	44,7	45,7	
Posición de Tesorería Neta, en millones	2.883	3 105	- 7 %
Empleados	109.413	109.135	+/- 0 %

1) Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y extraordinarios

2) El Beneficio Neto y el BPA se declaran ahora según la norma IFRS 3; el fondo de comercio ya no se amortiza. El Beneficio Neto del primer semestre de 2003 se había declarado previamente como -66 millones de euros, después de la amortización del fondo de comercio, y el BPA en -0,08 euros.

# Resultados por divisiones



## La División Espacio, cerca del umbral de rentabilidad

■ La División **Airbus** logró un fuerte crecimiento en su beneficio, con un EBIT\* a mitad de año de 982 millones de euros (621 millones de euros en el primer semestre de 2003), gracias a un mayor número de entregas (161 frente a 149) y a una combinación de aviones especialmente favorable. El ratio EBIT\*/ingresos mejoró del 7,1% al 9,8%, y el EBIT\* en porcentaje antes de I+D aumentó del 17,3% al 19,1%. Los ingresos crecieron un 14%, hasta los 10.024 millones de euros. La exposición bruta por financiación a clientes se ha estabilizado en 4.900 millones de euros, debido a una mayor demanda de la prevista para financiar activos de aviación por parte de los mercados de capitales.

Tras las recientes mejoras en la demanda del mercado, Airbus prevé entregar en 2004 más de 305 aviones, que fue la cifra de 2003, e incrementar considerablemente las entregas durante los próximos años. En el primer semestre de 2004, Airbus ha entregado 161 aviones. Airbus registró 104 pedidos brutos de aviones en el primer semestre, alcanzando una cuota de mercado del 58%, y espera recibir un número de pedidos notablemente mayor en el segundo semestre del año. La cartera de pedidos de Airbus ascendía a 139.700 millones de euros a finales de junio de 2004, representando 1.393 aviones en total.

■ La División **Aviones de Transporte Militar** registró un EBIT\* de -10 millones de euros en los seis primeros meses (-8 millones de euros en el primer semestre de 2003). Los ingresos se situaron en 234 millones de euros (268 millones de euros en el primer semestre de 2003). Como se preveía, hasta julio de 2004 no se produjo ningún reconocimiento de ingresos derivados del programa A400M. La cartera de pedidos ascendía a 19.900 millones de euros al final del primer semestre.

■ El EBIT\* de la División **Aeronáutica** se mantenía prácticamente estable, en 56 millones de euros, al cierre de junio de 2004 (59 millones de euros en el primer semestre de 2003), en el contexto de un continuado débil negocio de mantenimiento de aviones civiles. Los ingresos también eran prácticamente estables, situándose en 1.631 millones de euros (1.613 millones de euros en el primer semestre de 2003). Como suele ser habitual, los ingresos y los beneficios, especialmente de Eurocopter, serán mucho más fuertes hacia final de año. La cartera de pedidos se situaba en 10.000 millones de euros al 30 de junio de 2004.

■ La División **Espacio** registró un EBIT\* de -11 millones de euros en los seis primeros meses de 2004 (-131 millones de euros en el primer semestre de 2003). El resultado es igual al del primer trimestre, lo que significa que Espacio ya consiguió salir de

los números rojos en el segundo trimestre, gracias a los primeros frutos de su programa de reestructuración y a las mejoras en EADS Space Services, atribuibles a las actividades del negocio de Paradigm con el Ministerio de Defensa británico. Este programa ha sido el principal impulsor del 8% de incremento en los ingresos, situados en 1.090 millones de euros. La cartera de pedidos ascendía a 11.000 millones de euros a finales de junio, reforzada por el pedido de 30 lanzadores de Arianespace contabilizado en mayo, por un valor aproximado de 3.000 millones de euros.

■ El EBIT\* de la División **Defensa y Sistemas de Seguridad** se deterioró, descendiendo a -82 millones de euros (-28 millones de euros en el primer semestre de 2003), debido sobre todo, como ya se había anunciado, a otro gasto por reestructuración de 65 millones de euros (17 millones de euros en el primer semestre de 2003), especialmente para la unidad de negocio Defensa y Sistemas de Comunicación. Los ingresos aumentaron un 11%, alcanzando los 2.119 millones de euros, principalmente gracias al avance de las entregas de misiles y Eurofighter. La cartera de pedidos aumentó a 14.500 millones de euros a 30 de junio de 2004, en especial gracias al pedido de la red de comunicación de Acropol, recientemente conseguido.

por División (Cifras en millones de euros)

	EBIT*			Ingresos		
	S1 2004	S1 2003	Variación	S1 2004	S1 2003	Variación
Airbus	982	621	+ 58 %	10.024	8.773	+ 14 %
Aviones de Transporte Militar	- 10	- 8	- 25 %	234	268	- 13 %
Aeronáutica	56	59	- 5 %	1.631	1.613	+ 1 %
Espacio	- 11	- 131	+ 92 %	1.090	1.008	+ 8 %
Defensa y Sistemas de Seguridad	- 82	- 28	- 193 %	2.119	1.902	+ 11 %
Consolidación sedes centrales	50	79	-	- 531	- 504	-
Total	985	592	+ 66 %	14.567	13.060	+ 12 %

\* EADS usa el EBIT antes de amortización de fondo de comercio y extraordinarios como un indicador clave para medir los resultados económicos del Grupo y sus Segmentos. El término "extraordinarios" hace referencia a ingresos o gastos de carácter no recurrente, tales como gastos de amortización por ajustes a valor de mercado relativos a la fusión de EADS, la combinación de Airbus y la constitución de MBDA, así como pérdidas por reducción de valor.



## Una nueva vida para Airbus



La nueva estructura del suelo debe soportar hasta 50 toneladas

Las operaciones de carga y descarga pueden realizarse con la puerta abierta con vientos de hasta 60 nudos (dependiendo de su dirección).

Después, toda la estructura del suelo del piso destinado originalmente a pasajeros es sustituida por una estructura nueva de más resistente. La tercera operación consiste en instalar el sistema de carga montado sobre cojinetes de bolas en el piso principal.

Se instalan asimismo otros equipos, como una red de protección para la tripulación en el extremo delantero, capaz de absorber aceleraciones de hasta 9Gs en el supuesto de una parada brusca de emergencia; cuatro o cinco asientos detrás de la cabina para los pasajeros acompañantes; se sustituyen las ventanillas por placas metálicas a prueba de incendios, etc.

Tras exhaustivas pruebas en tierra y con la aceptación del cliente, termina la conversión de un Airbus de pasajeros en un avión de carga, que puede iniciar entonces su segunda vida útil.

Hasta ahora, EADS ha entregado más de 100 aviones transformados en cargueros a 18 clientes alrededor del mundo, incluyendo algunas compañías de primera fila como FedEx, DHL, Royal Jordanian Airways o Qatar Airways.

EFW en Dresden, Alemania, es el centro de capacidad de EADS para la conversión de aviones Airbus de pasajeros en aviones de carga (aviones A300 y A310 de fuselaje ancho) y su correspondiente mantenimiento. La vida útil de un avión de pasajeros moderno suele ser de, al menos, quince años. Gracias a EFW, un Airbus puede gozar después de una segunda vida como avión de carga. Con un rango de 1.500 horas al año, los aviones de carga pasan aproximadamente una tercera parte menos de tiempo en el aire que las versiones de pasajeros.

Anualmente pasan hasta 14 Airbus por EFW, para su conversión.

El proceso de conversión lleva unos cuatro meses. Una de las principales tareas iniciales es instalar una puerta de carga de 3,58 metros de ancho por 2,57 metros de alto en el lateral delantero izquierdo del piso principal, detrás de la puerta de pasajeros, después de haber cortado el fuselaje, instalado y reforzado los marcos. La puerta de carga llega totalmente equipada de Airbus Hamburgo, se abre con energía hidráulica y está controlada eléctricamente.

## El mercado de carga cobra importancia

Tras una drástica caída del tráfico aéreo en todas sus modalidades, el sector de carga aérea se está recuperando. El mercado mostró una fortaleza sorprendente en 2003, con un crecimiento anual de casi 4%. También es alentadora la fortaleza que indica otro incremento del 10% en el tráfico de fletes aéreos mundiales durante los seis primeros meses de 2004. Y la tendencia constante hacia la globalización del comercio y las manufacturas prestará impulso al mercado, según los especialistas, para que alcance un crecimiento medio anual de alrededor del 6% durante los próximos 20 años. Si el volumen de tráfico se triplicara, la dimensión de la flota aérea mundial casi se duplicaría, sobrepasando los 3.000 aviones, en comparación con los menos de 1.700 de la actualidad. Durante los próximos diez a quince años, tras la retirada paulatina del servicio de aviones

más viejos, que representan casi un 70% de la flota actual, el mercado de aviones de carga representará en torno a 2.000 aviones para el año 2023. Algo más de las tres cuartas partes de los nuevos aviones destinados a flotas de carga serán aviones de pasajeros modificados. Actualmente, la capacidad media de carga útil de los aviones de un solo pasillo es de 17 toneladas métricas, pero para 2020, aproximadamente un 60% de los aviones de carga podrán transportar 45 toneladas métricas, mientras que también estarán volando gigantes como el A380, que ofrecen una capacidad de 150 toneladas. No es de extrañar que Airbus y Boeing estén compitiendo cara a cara en este segmento del mercado. Los nuevos aviones de Airbus, como el A300F4-600R, más los A300 y A310 transformados por EFW, representan más de 150 aviones Airbus de carga operando

en el mundo entero, mientras Boeing, por su parte, tiene alrededor de 270 aviones 747 y 160 DC-10 y MD-11. En los mercados nacionales (capacidad de carga útil de 10-25 TM), dominados actualmente por los 727/737/757, ¿podría el A320 convertirse eventualmente en un contendiente? Esto podría suceder, pero no antes de que el A320 haya madurado más, puesto que los aviones inician su segunda vida como aviones de carga transformados tras un periodo de uso inicial de entre 15 y 20 años. Hasta entonces, el valor residual sigue siendo demasiado alto para las compañías de transporte aéreo que tengan que afrontar los costes de la conversión.

Por el momento, EFW está trabajando prácticamente al máximo de su capacidad actual. En 2005, la compañía debe transformar 13 aviones para lograr una capacidad anual de 14 conversiones.



## Los aeropuertos se preparan para el superjumbo A380

Efectivamente, el A380 es muy grande. Su envergadura de 79,6 metros es 15 metros más ancha que la del Boeing 747-400, su mayor rival inmediato. El A380 es también el primer reactor de dos pisos del mundo, con capacidad para 555 pasajeros en una configuración típica de tres clases. Es decir, cuenta con un 35% más de plazas que el Boeing 747-400. Pero esto plantea unas cuantas preguntas. Si es mucho mayor que cualquier otro ¿cómo se las van a arreglar los aeropuertos? Cuando el avión llegue en 2006 ¿servirán las pistas de aterrizaje y despegue y las pistas de rodaje existentes para dar cabida a este megajet? ¿Podrán los aeropuertos modificar sus rampas de embarque y cintas de equipaje a tiempo para hacer frente al aumento del número de pasajeros?

Todas son preguntas muy importantes. Pero oscurecen un poco la cuestión de fondo real. Según las estimaciones, el tráfico aéreo se habrá duplicado dentro de 15 años, y se triplicará dentro de veinticinco años. En última instancia, es este crecimiento de la aviación mundial, no la llegada del A380, lo que representa el mayor desafío para los aeropuertos. En realidad, el A380 se concibió como una solución al problema. La adaptación a aviones mayores es más barata, más sencilla y más eficiente en cuanto a espacio disponible que la construcción de pistas de aterrizaje y despegue y puertas nuevas. También es una opción mucho más respetuosa con el medio ambiente.

La envergadura del avión, aunque enorme, está dentro de los límites recomendados por la Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO). La longitud del A380 cumple las normas recomendadas por Airports Council International (ACI). Asimismo, con sus 16 grandes puertas, cabina de cuatro pasillos, dos escaleras, dos ascensores y acceso potencial al piso superior, el A380, pese a tener plazas para muchos más pasajeros, debería permitir un tiempo mínimo de escala comparable al del 747-400. Sin embargo, para lograr un tiempo de espera de 90 minutos aseguran-

do al mismo tiempo la comodidad de los pasajeros, hará falta seguir mejorando. Mientras Airbus ha hecho todo lo posible por asegurar que el nuevo superjumbo no imponga exigencias irrazonables de infraestructura, los aeropuertos también han estado preparándose para la llegada del A380.

Muchos aeropuertos están acelerando sus obras de mejora para asegurar no perderse el negocio del A380. En el aeropuerto Changi de Singapur se están llevando a cabo pequeñas adaptaciones externas,

En la Terminal 2 del Aeropuerto de Frankfurt ya hay cinco plataformas capaces de acoger el A380. En la Terminal 1 de dicho aeropuerto se están haciendo obras para tener plataformas adicionales para el A380 listas para 2007.

El parisiense Charles de Gaulle, que es el tercer aeropuerto más activo de Europa en cuanto a tránsito de pasajeros, está invirtiendo 100 millones de euros para prepararse para el A380, que empezará a volar a dicho aeropuerto en 2007. El aeropuerto calcula que para 2010 al menos un 10% de

todos los pasajeros que lleguen a este aeropuerto volarán en un A380. El aeropuerto está construyendo la terminal satélite S3 en la Terminal 2 para que puedan caber nada menos que seis A380 a la vez. La carrera ha empezado. Ningún aeropuerto quiere perderse la acción. El aeropuerto de Los Ángeles tenía previsto invertir miles de millones en su modernización, incluyendo instalaciones nuevas para el A380, cuando el gobierno canceló la financiación. Pero, después de darse cuenta de que las líneas aéreas muy probablemente desviarían el tráfico al aeropuerto

de llegadas de San Francisco, el aeropuerto y el gobierno decidieron seguir adelante con las mejoras. Si bien los retos que han de afrontar los aeropuertos son grandes, la recompensa potencial para aquellos preparados para el A380 es, sin duda, aún mayor.



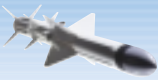
En Europa, Asia y África ya hay 14 aeropuertos con capacidad de acogida para este avión. Para finales de 2009, más de 60 aeropuertos estarán preparados para el A380.

ampliación de puertas y de las cintas de equipaje. Para finales de 2005, unas 11 puertas estarán preparadas para el A380. En 2008 habrá otras ocho puertas compatibles disponibles.

En Heathrow, que se espera se convierta en uno de los centros de actividad más importantes del mundo para el A380, ya se ha iniciado un programa de desarrollo para acomodar el avión. Se prevé que el proyecto, cuyo coste asciende a 163 millones de euros, estará terminado para finales de 2005, a tiempo para el primer A380 que empiece a volar desde Heathrow en la primavera de 2006. También el aeropuerto neoyorquino JFK ha iniciado un proyecto de mejora de infraestructuras que incluirá la modernización de las instalaciones, así como las modificaciones necesarias para acomodar el A380. En 2006, habrá ocho plataformas disponibles para el A380. El proyecto tendrá un coste de 179 millones de dólares.

### La Copa del Mundo

El aeropuerto de Munich es el primer aeropuerto europeo con capacidad certificada para el A380. Y el avión hará una entrada escénica aterrizando por primer vez el día del partido inaugural de la Copa de Mundo 2006 en Munich, a muy escasa distancia del estadio. El nuevo edificio de la Terminal 2 de Munich ofrece dos grandes posiciones para aviones A380.



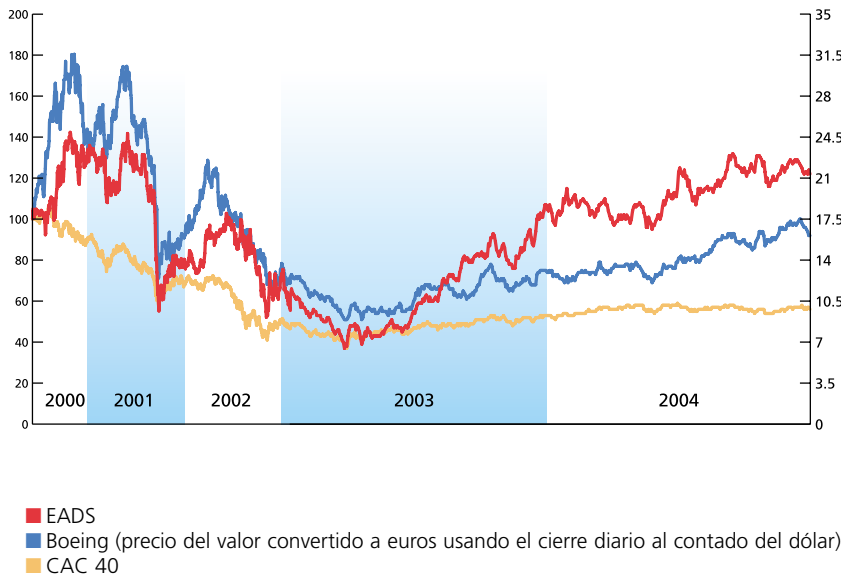
# Sus acciones de EADS



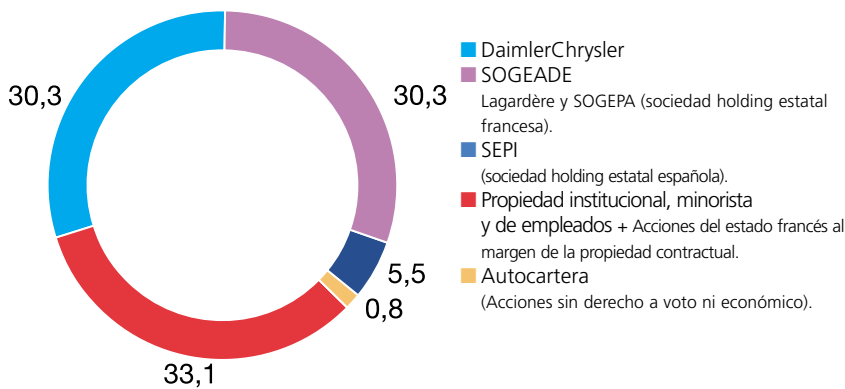
## ■ Evolución del precio de las acciones

(base 100: 10 de julio de 2000)

cotización de EADS (en €)



## ■ Estructura del capital a 30 de septiembre de 2004 (%)



Código ISIN NL0000235190

Cantidad de acciones emitidas 807 314 190

Precio de oferta el 10 de julio de 2000 19 € para inversores institucionales  
18 € para inversores minoristas

Máximo en 2004 en la Bolsa de París 23,45 € el 29 de junio

Mínimo en 2004 en la Bolsa de París 16,37 € el 22 de marzo

Beneficio por acción 2003 (amortización de fondo de comercio y extraordinarios) 0,96 €

Dividendo por acción 2003 pagado el 4 de junio 0,40 € (importe bruto)

Después de haber alcanzado su máximo en 3 años el 29 de junio (23,45 euros por acción), las acciones de EADS se vieron afectadas, hasta mediados de julio, por la recogida de beneficios por parte de algunos inversores; no obstante, la acción ha demostrado una buena resistencia a la entrada de acciones excedentes de DaimlerChrysler.

En la semana del 19 de julio, durante el Salón Aeronáutico de Farnborough, la rentabilidad de las acciones de EADS sobrepasó a la del mercado, con el respaldo de las noticias emitidas y el tono optimista respecto a la reactivación. Tras un mes negativo, los mercados europeos de renta variable volvieron a repuntar desde sus mínimos anuales durante la última semana de agosto y la primera de septiembre, a medida que los precios del petróleo retrocedían desde niveles muy altos, con la sensación de que la situación en Irak estaba empezando a tranquilizarse. Con el apoyo de noticias empresariales positivas (seis A380 pedidos por Thai Airways, la decisión del Ministerio de Defensa australiano de adquirir 12 helicópteros NH90), las acciones de EADS se recuperaron de sus pérdidas con más rapidez que los mercados en general, alcanzando el precio de 22,64 euros el 7 de septiembre. Después, los mercados de renta variable negociaron en una banda bastante restrictiva, pero también volátil, debido a una combinación de perspectivas empresariales poco prometedoras y al encarecimiento del petróleo. En este contexto, las acciones de EADS no pudieron resistir la presión, más teniendo en cuenta que las líneas aéreas acusaron el efecto de noticias negativas específicas, en especial la segunda solicitud de US Airways de acogerse al Chapter 11 el 12-13 de septiembre. La cotización de EADS cerró en 21,33 euros el 30 de septiembre.

## ■ Agenda para los accionistas

- 4 de noviembre de 2004:** Publicación de los resultados de los nueve primeros meses de 2004
- 3 de diciembre 2004:** North America Investor Forum

**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