FIGEAC AERO



BUILT TO FLY.

Présentation investisseurs 2T26/27
Novembre 2026



Faits marquants

Faits marquants T2 & S1

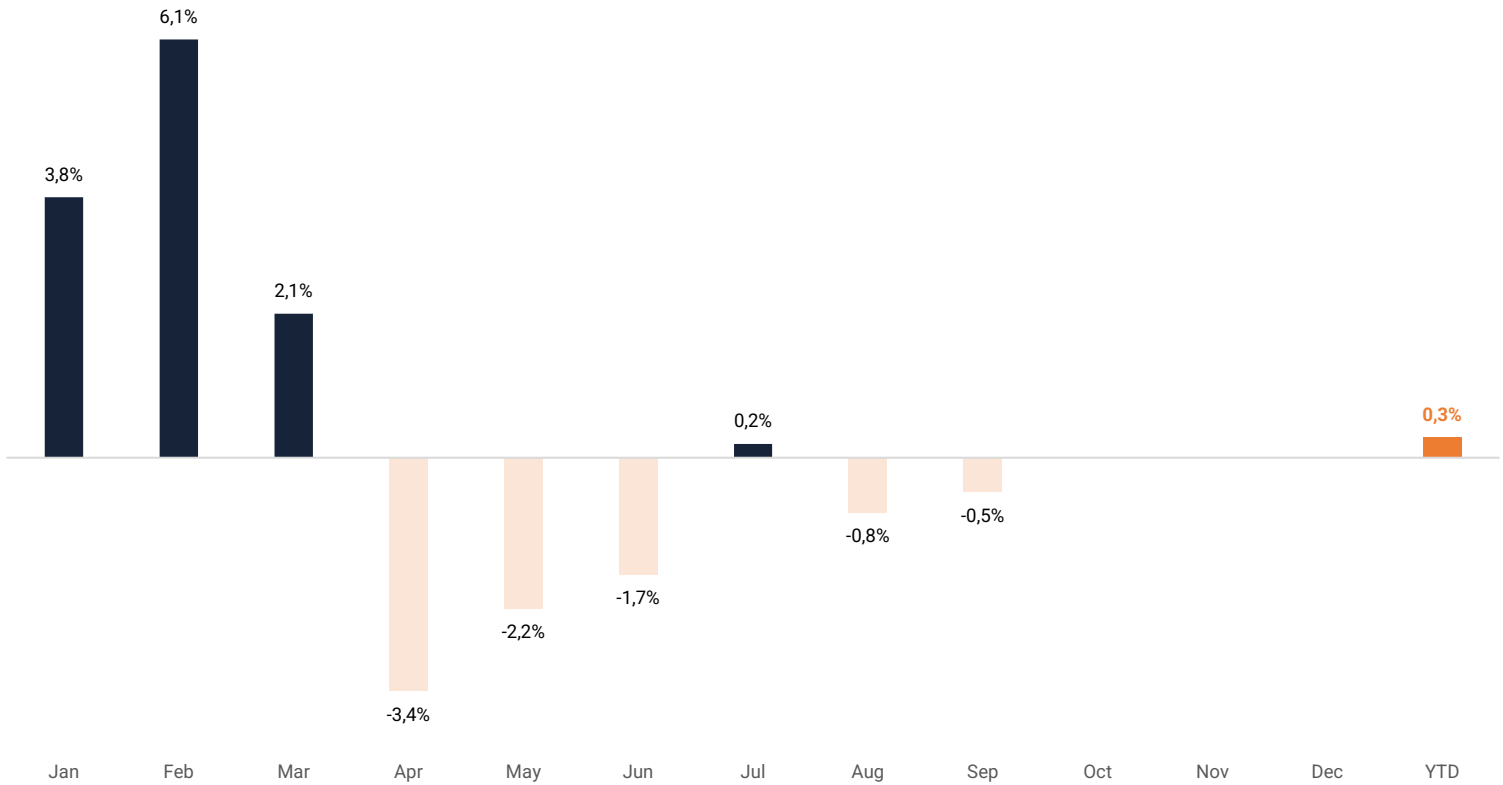
1. 2ème trimestre solide, malgré des contraintes opérationnelles ponctuelles
2. Performance semestrielle en ligne avec l'objectif annuel
3. Vents de marché porteurs avec l'augmentation des cadences et l'absence d'impact géopolitique
4. Atteinte probable de l'objectif de nouvelles affaires
5. Confirmation des objectifs financiers





Dynamique de marché

Civil : croissance du trafic aérien malgré la situation au Moyen-Orient

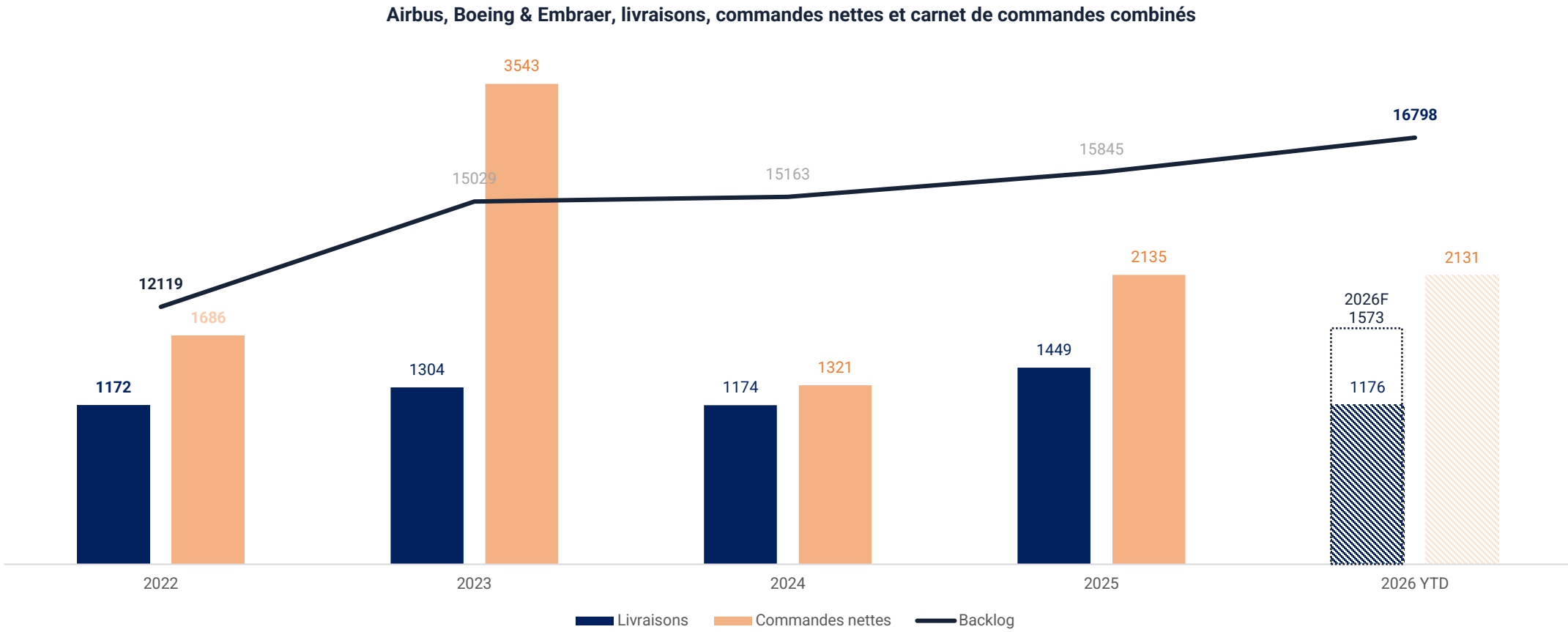


Faits marquants

- **Passagers : +0,3% YTD**
  Fret : +5,0% YTD
- Hors Moyen-Orient, trafic septembre +0.3%
- Retour à la croissance du trafic international
  Croissance partout sauf NA & M-O
- Forte croissance du fret avec amélioration du commerce et production internationale

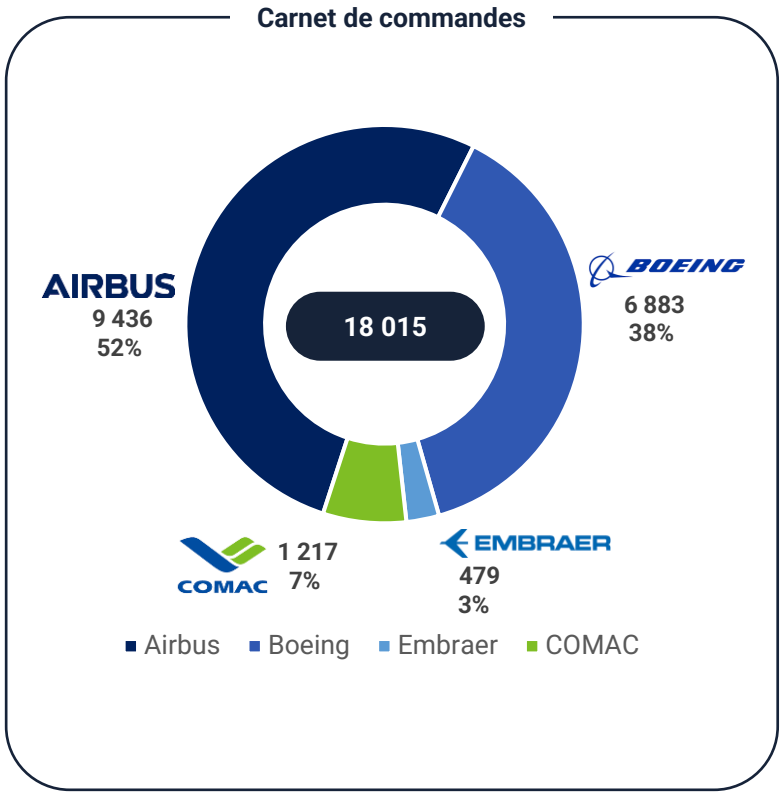
Source: IATA, données au 30 septembre 2026 YTD

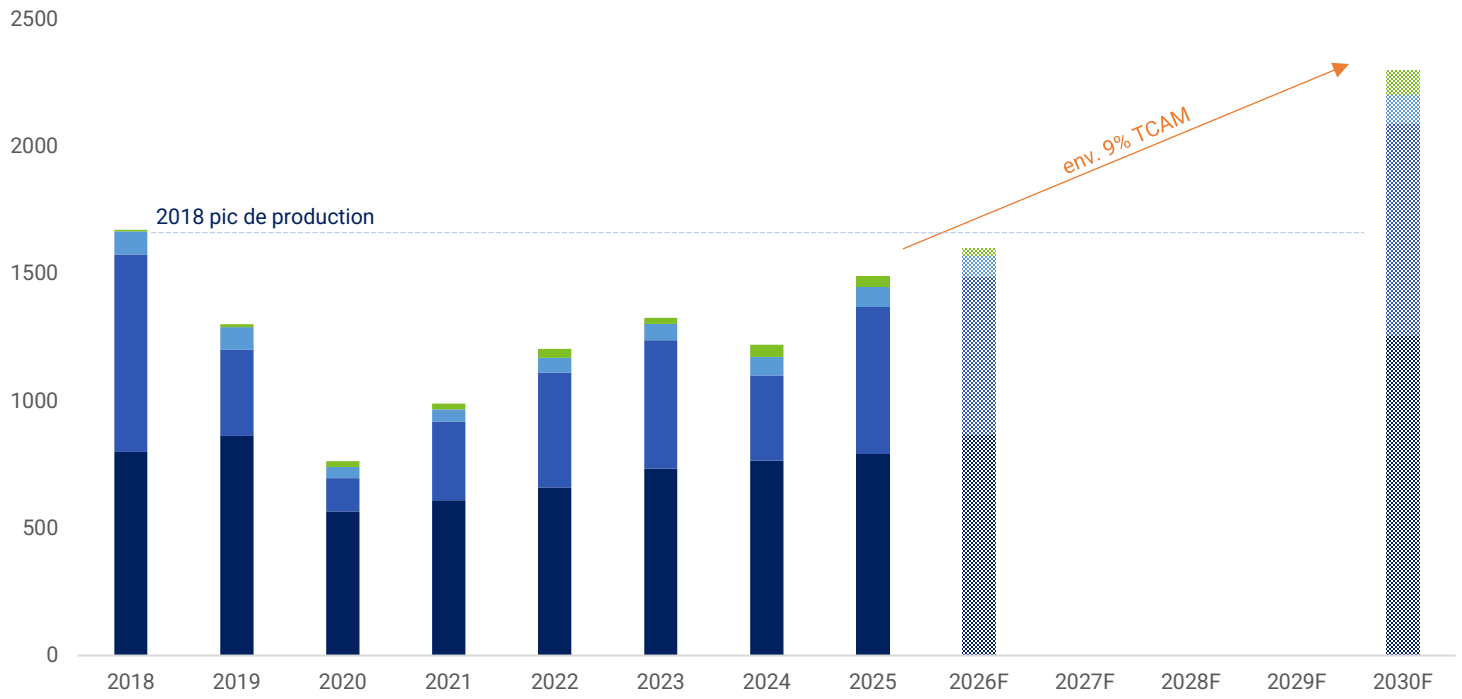
Civil : demande structurellement supérieure malgré les hausses de production



Source: Airbus, Boeing, données au 31 octobre 2026, Embraer, données au 30 septembre 2026, hors appareils militaires et jets d'affaires, Forecast International, Avia Solutions, sources de presse, estimations Société

Civil : cadences de production amenées à atteindre des records





Source: Airbus, Boeing, données au 31 octobre 2026, Embraer, données au 30 septembre 2026, hors appareils militaires & jets d'affaires, Forecast International, Avia Solutions, IBA Insight, COMAC, données estimées au 30 juin 2026, sources de presse, estimations Société

Civil : point sur l'environnement économique actuel

Performance supply chain



Narrowbody

+6%
A320 livraisons YTD

+9%
737 livraisons YTD

- Livraisons de moteurs en tant que facteur principal de tendance
  +26% LEAP livraison YTD
  +3% P&W livraisons YTD



Widebody

+10%
A350 deliveries YTD

- Intégration deSpirit Aerosystems en tant que facteur principal de tendance
  Contrôle effectif depuis Dec 25

Global

+6%
Commercial aircraft deliveries YTD

- Augmentations de cadence en ligne avec calendriers prévus

Poursuite de la réduction des principaux goulots d'étranglement
Ramp-up de production en cours avec une hausse attendue en 2026 de +8-9%

Situation géopolitique



Demande soutenue nouveaux appareils

+33%
Commandes nettes YTD

- Résilience du trafic passager
  +0,3% YTD
- Pas d'impact sur les annulations
  -24% YTD

Pas d'impact de la situation géopolitique à ce stade

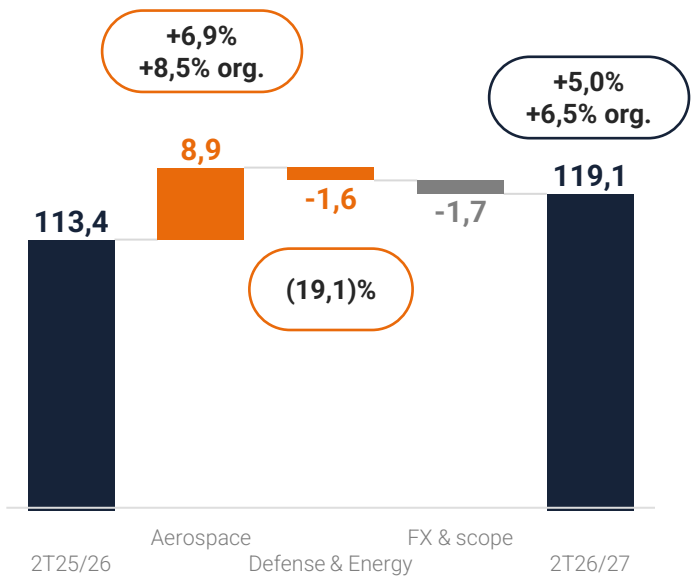
Source: IATA, Airbus, Boeing, données au 31 octobre 2026, Embraer, données au 30 septembre 2026, hors appareils militaires et jets d'affaires, Safran, Pratt & Whitney, large commercial engines, données au 30 septembre 2026, estimations Société



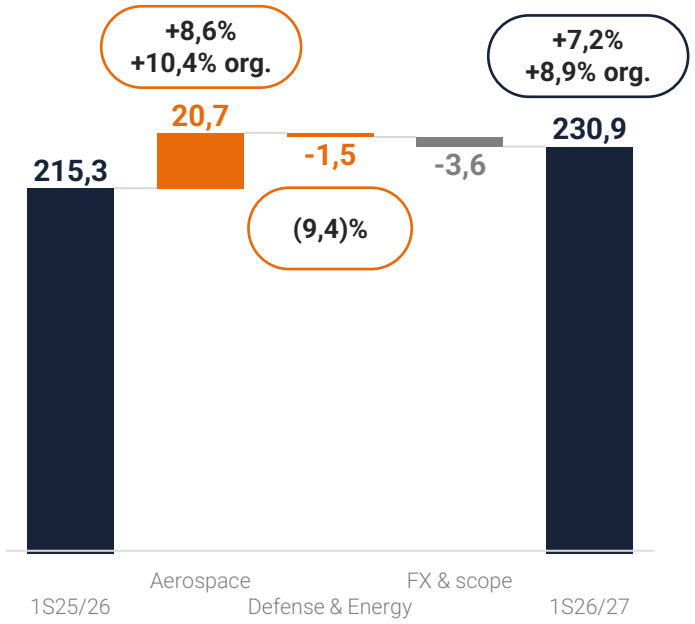
Performance financière

Chiffre d'affaires T2 & S1

T2 2026/27

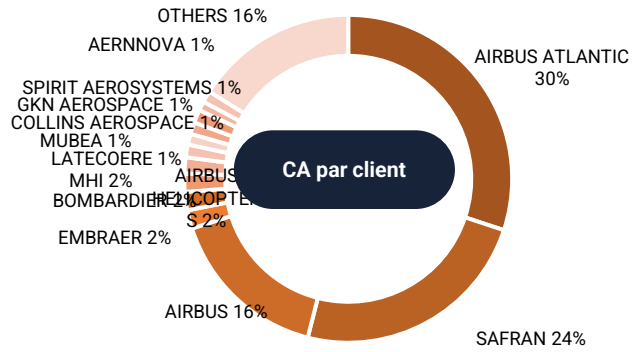


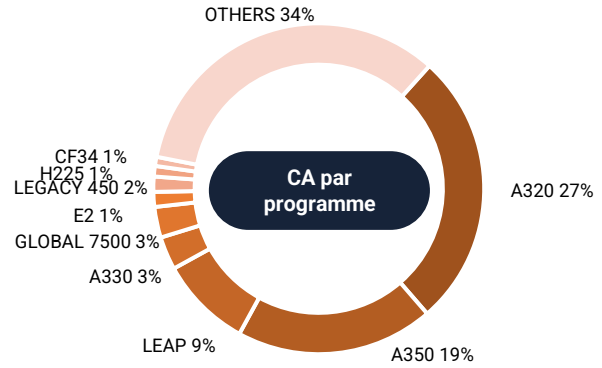
S1 2026/27



- Aeronautique : porté par les principaux programmes, surtout A350 & A320, modéré par des contraintes temporaires
- Défense & Énergie : surtout lié à un repli dans les activités oil & gas et une base de référence élevée

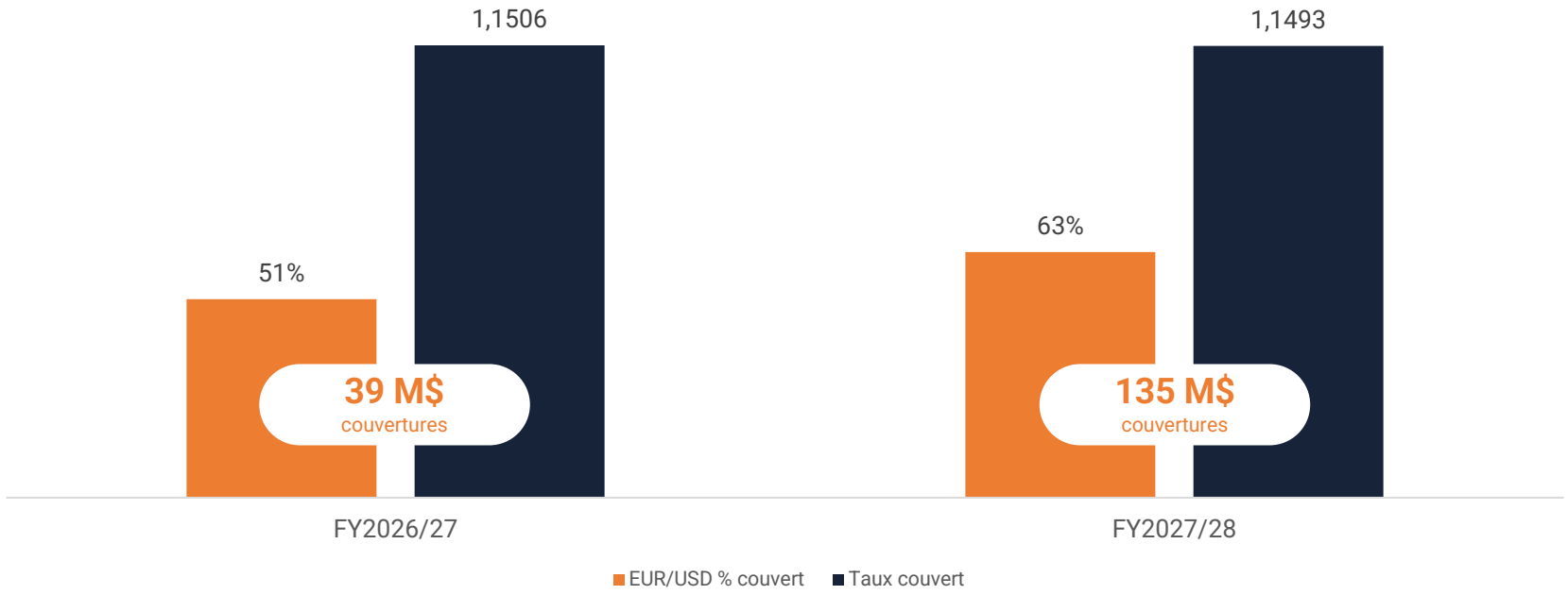
Répartition





Note: chiffres en millions d'euros, données de répartition basée sur les chiffres d'affaires identifiables par client et par programme, par rapport au chiffre d'affaires YTD consolidé

Point sur les couvertures USD



Faits marquants

- Décalages de couvertures de FY27 vers FY28
- Meilleure flexibilité pour FY27
- FY28 mieux sécurisé

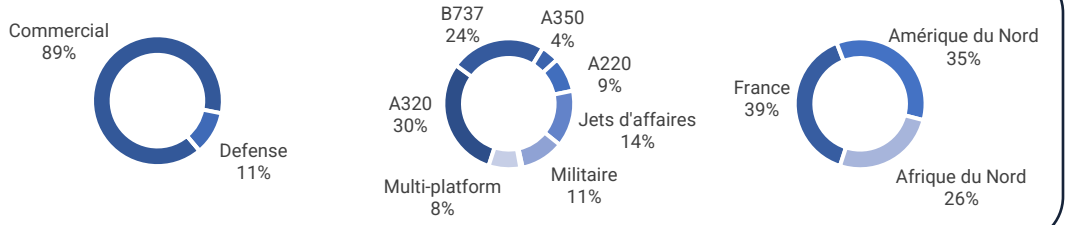


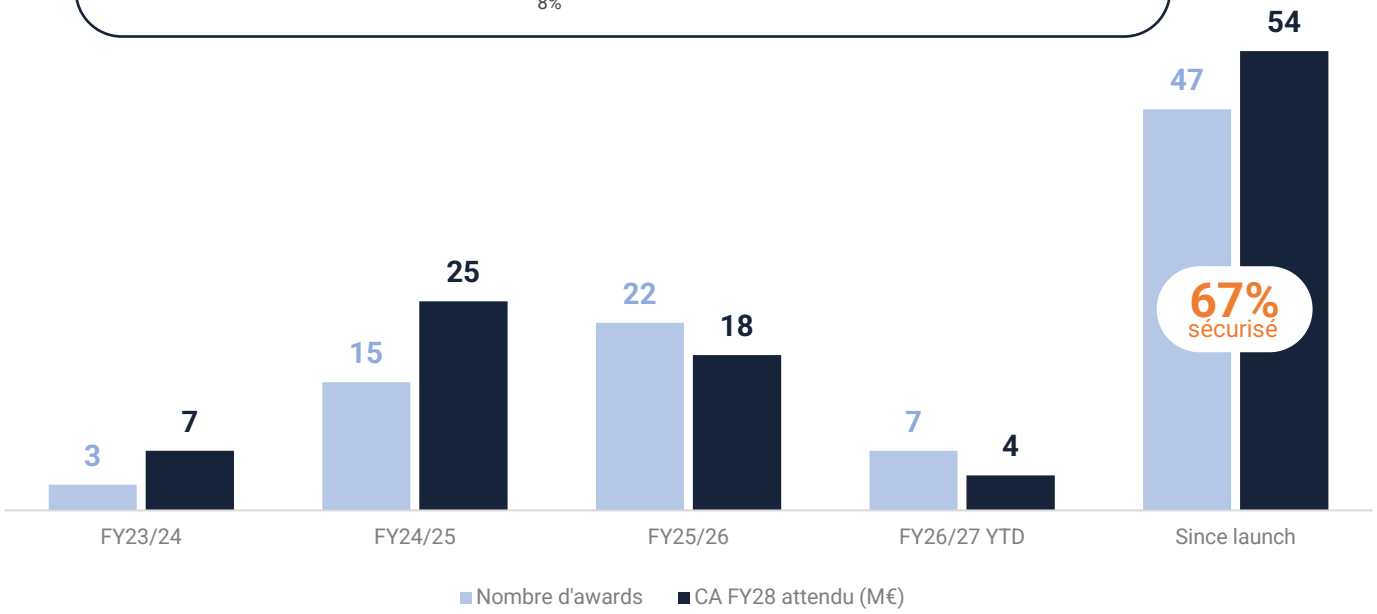
FIGEAC AERO

PILOT 28

Dynamique commerciale

Depuis lancement PILOT 28





Faits marquants

Développements récents

- Nouveaux clients avec potential majeur (Boeing / Spirit Aerosystems, Safran Electrical & Power)
- Nouveaux périmètres et augmentation de PDM A350
- Fort développement sur les pieces moteurs (LEAP-1B, M88)

Depuis le lancement de PILOT 28

- Progrès en ligne avec les axes de développement identifies au lancement
  11% defense, 35% Amérique du Nord
- En ligne avec l'objectif FY28 (80 M€ - 100 M€) avec la finalisation d'affaires de taille importante

Momentum commercial hors Nouvelles affaires

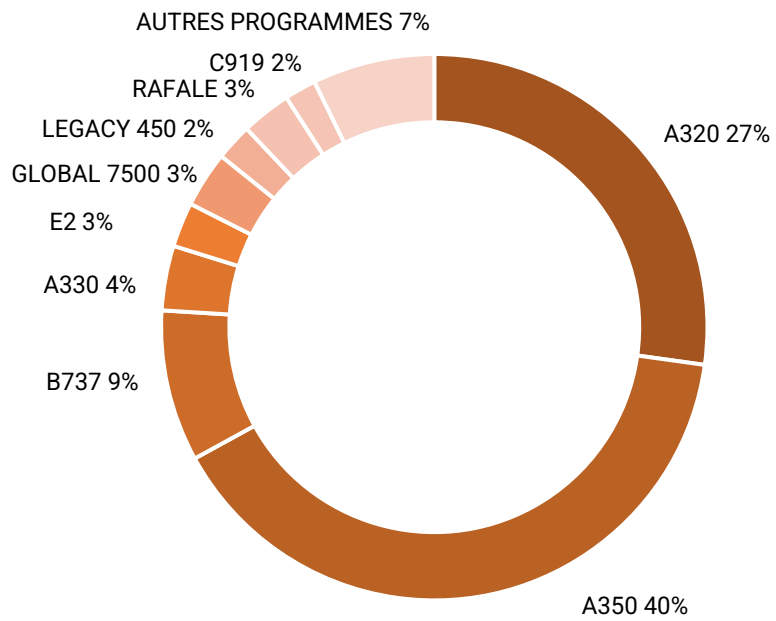
- Renouvellements et renégociations sur des périmètres significatifs

Croissance continue du carnet de commandes

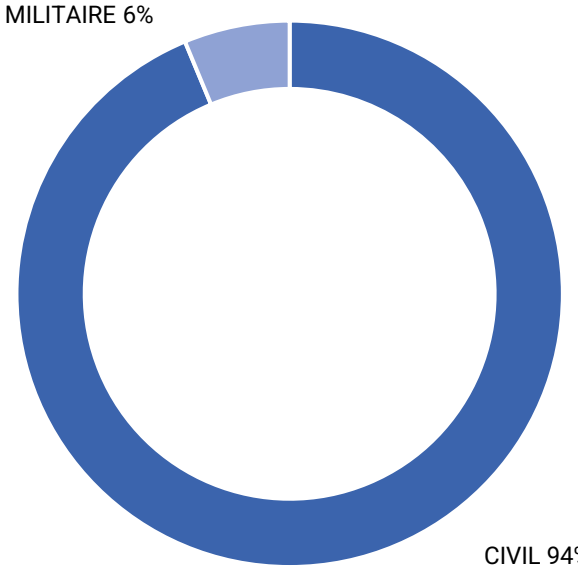
5,1 Md€
30 septembre 2026

+3,5%
vs 31 juin 2026

Répartition backlog aéronautique[1]



Répartition backlog par segment[2]



[1] Breakdown data based on full-year identifiable revenue projections across programs and customer, excludes SNAA, Mécabrive Industries, FGAM & Casablanca Aéronautique, FGA Mexico & non-aerospace activities
[2] Breakdown data based on full-year identifiable revenue projections across programs and customers, includes management estimates



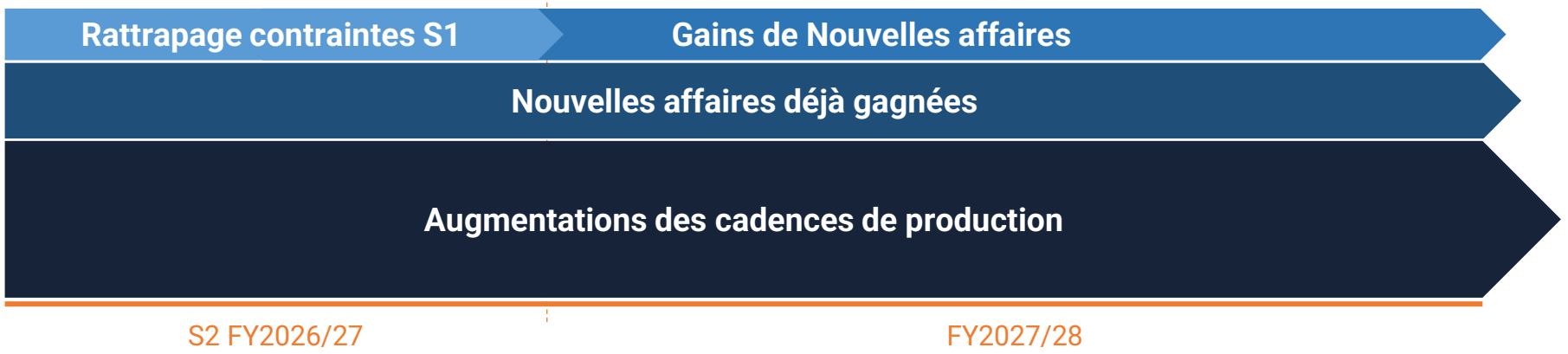
FIGEAC AERO

Perspectives

Trajectoire FY28 de FIGEAC AÉRO largement sécurisée

S2 26/27 sécurisé
+ rattrapage en cours

FY27/28 largement sécurisé
+ nouvelles affaires en cours de finalisation



Objectifs financiers confirmés



	FY26/27	FY27/28
Chiffre d'affaires	530 M€ – 560 M€	**> 600 M€**
EBITDA courant	86 M€ – 94 M€	**> 100 M€**
Free Cash Flow	35 M€ – 40 M€	50 M€ – 60 M€
Levier financier	2,6x – 3,1x	**2,0x – 2,5x**
Hypothèse EUR/USD	*1,16*	*1,175*

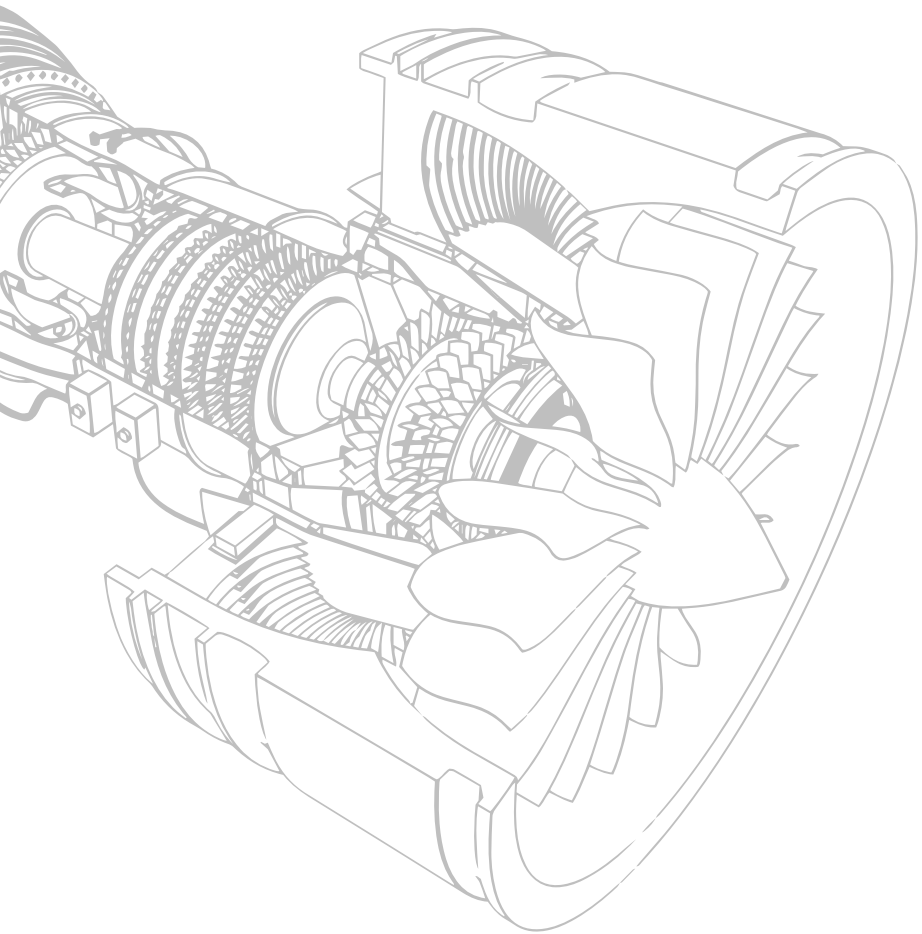


Q&A



Annexes

Glossaire



Terme / indicateur	Définition
OEM (Fabricant d'équipement d'origine)	Constructeurs d'avions, fabricants de moteurs et autres fabricants de cellules
Version à imprimer	La fabrication de pièces et sous-ensembles par un sous-traitant sur la base des plans et spécifications fournis par le client
OTD (Livraison à temps)	Pourcentage des lignes d'un bon de commande livrées au client à temps
EBITDA / EBITDAc actuel	EBITDA courant = Résultat d'exploitation courant (perte) ajusté pour l'amortissement net, les amortiments et les provisions avant la répartition des dépenses de R&D capitalisées par le Groupe par type
Carnet de commande / Backlog	Somme des commandes reçues et à recevoir extrapolée sur une durée de 10 ans de chaque contrat et appel d'offres gagné, sur la base des cadences de production et d'une parité EUR/USD retenues par le Groupe puis projetées
Organique	À une portée et des taux de change constants
DIO (Jours d'inventaire en cours)	Nombre moyen de jours de revenus pendant lesquels un article d'inventaire est détenu
Dette nette	Dette, au frais de liquidité, excluant les dettes sans intérêt
Influence	Ratio de la dette nette sur l'EBITDA courant
Capex	Investissements dans les immobilisations
ORNANE	Obligations remboursables en espèces et/ou en actions nouvelles et/ou existantes
EBITDA-vers-FCF	Flux de trésorerie libres divisés par l'EBITDA actuel
ROCE	(Rendement du capital employé) Résultat net d'exploitation après impôts (NOPAT) divisé par les actifs économiques (immobilisations et fonds de roulement)
Flux de trésorerie libre / net	Flux de trésorerie net provenant des activités opérationnelles avant coût de la dette financière et impôts, moins flux de trésorerie net provenant des activités d'investissement / après le coût de la dette financière et des impôts