

FPS¹ —————

123 AeroAsset 4

————— Juillet 2026

Financer un avion en Polynésie française et percevoir des revenus potentiels réguliers sur 7 ans.

Ceci est une communication publicitaire. Veuillez-vous référer au Prospectus (ou Règlement le cas échéant) et Document d'informations clés (DIC) du Fonds avant de prendre toute décision finale d'investissement. ¹Fonds réservé aux investisseurs avertis, article 423-27 du RGAMF. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d'illiquidité.

A photograph of an Air Moana aircraft on a tropical tarmac. The aircraft is white with blue accents and the name 'Air Moana' written in blue script on the side. It is parked on a runway with palm trees and lush greenery in the background under a clear blue sky.

SOMMAIRE

1. Résumé exécutif du fonds FPS'
123 AeroAsset 4

6. Présentation de la compagnie
exploitante : Air Moana

2. Pourquoi investir dans le FPS'
123 AeroAsset 4 ?

7. Présentation du schéma de
l'opération

3. Une conviction, le
financement d'actifs

8. Garanties de nos instruments

4. Financement d'actifs : Track
record

9. Exemple de calendrier des
flux à percevoir

5. Zoom sur l'actif

10. Caractéristiques et frais

Investir dans un avion de transport régional en Polynésie française

Deuxième financement, via une émission obligataire, de l'acquisition d'un avion ATR 72-600 XT loué et exploité par la société NATIREVA⁷ (Air Moana) dans le cadre d'un contrat de crédit bail pour le transport interinsulaire en Polynésie Française.

Modalités d'investissement

100 k€

Ticket d'investissement minimum

> 7 %

TRI net cible²

14 %

Distribution annuelle³ (reversée semestriellement)

7 ans

Durée de détention⁴ (prorogeable 2 x 1 an)

10 M€

Taille cible du fonds



Enveloppe limitée : réservation recommandée⁵

Prime de souscription⁶ : 3,5 % à partir du 01/01/2027, puis 5,25 % du 01/04 au 30/06/2027 inclus

photographie non contractuelle

¹Fonds réservé aux investisseurs avertis, article 423-27 du RGAMF. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d'illiquidité. ²Le rendement n'est ni garanti, ni contractuel et ne constitue qu'un objectif de gestion. ³Les distributions ne sont ni garanties ni contractuelles et ne constituent qu'un objectif de gestion. ⁴L'horizon d'investissement n'est ni garanti, ni contractuel et ne constitue qu'un objectif de gestion. Hors période de souscription et de prorogation. ⁵Les conditions de réouverture de la période de souscription sont indiquées au sein de la Documentation du Fonds. Veuillez vous référer au Prospectus (ou Règlement) du Fonds. ⁶Le traitement fiscal dépend de la situation individuelle de chaque investisseur et les dispositifs présentés sont susceptibles d'être modifiés ultérieurement. Les investisseurs doivent consulter leurs propres conseils au préalable d'un investissement.

Un actif réel au service d'une stratégie de revenus



« Notre modèle propose la visibilité d'un échéancier de distribution, sécurisé par un actif réel bénéficiant d'une très bonne valeur résiduelle. »

Barthelemy Renaudin
Directeur Associé et Membre du Directoire

1. Un actif tangible et neuf

Un avion ATR 72-600 XT, reconnu pour sa fiabilité et son efficacité, déjà conforme aux futures normes environnementales.⁴

3. Des co-investisseurs expérimentés

Les co-investisseurs fiscaux sont majoritairement des sociétés dans le secteur aéronautique.

5. Des garanties financières de premier ordre

Hypothèque de premier rang sur l'avion, complétée par des assurances dédiées et GAPD bancaire.

¹Selon la société de gestion. ²Fonds réservé aux investisseurs avertis, article 423-27 du RGAMF. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d'illiquidité. ³Les distributions ne sont ni garanties ni contractuelles et ne constituent qu'un objectif de gestion. ⁴Selon la réglementation CORSICA. ⁷Le FPS 123 AeroAsset 3, également géré par la Société de Gestion, détient déjà des obligations Natireva antérieures, à maturité différente de celles souscrites par le Fonds.

2. Des distributions³ adossées à une valeur résiduelle solide

Valeur résiduelle estimable, marché secondaire actif et appareil standardisé confortant les perspectives de revente si besoin.

4. Une vraie décorrélation des marchés financiers

Un actif réel, à l'écart des fluctuations des marchés cotés.

3. Une conviction : le financement d'actifs

Qu'est-ce que le financement d'actifs tangibles ?

→ L'investissement dans des actifs tangibles consiste à acquérir ou à financer, puis à louer à une société, des biens indispensables à son fonctionnement et à son développement, cela afin d'en obtenir un loyer courant. Comme pour l'immobilier, l'actif peut être récupéré en cas de problème du locataire.

→ Ce type d'opération ouvre aux sociétés opératrices de ces actifs de nouveaux financements sans recourir à une banque. Ce secteur est en croissance du fait du rétrécissement du marché du crédit bancaire.

→ 123 IM cible des actifs qui se déprécient peu avec le temps. Les équipements de transports tels que les avions, hélicoptères, wagons, bateaux constituent l'essentiel des actifs qu'123 IM a financé, car considérés comme adaptés en raison de leur liquidité et de la relative visibilité sur leur valeur de revente à terme.

Quels intérêts pour l'investisseur ?

- Cette activité permet de bénéficier d'une diversification et d'un couple rendement/risque optimisé¹.
- L'investissement dans des actifs tangibles présente deux atouts majeurs : la récurrence des revenus générés et la valeur intrinsèque du bien financé.

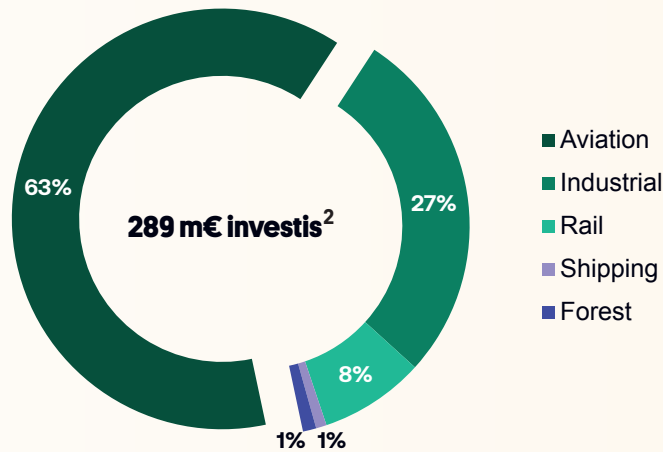
Notre expérience dans l'acquisition d'actifs tangibles

Depuis 2007, 123 IM a développé une véritable expertise en financement d'actifs et permet à ses clients d'investir dans ce secteur de manière diversifiée. 123 IM a déjà investi 289M€² aux côtés d'exploitants de qualité pour les accompagner et financer le développement de leurs actifs.

Les principaux savoir-faire en matière d'investissement des équipes 123IM comprennent :

- Une approche flexible en termes de produits, de risque, de maturité, de situations particulières... ;
- Une zone géographique diversifiée ;
- Un large éventail d'actifs couverts : les avions, les hélicoptères, les moteurs d'avions, l'industrie maritime, les wagons, les locomotives ... ;
- Un délai d'exécution rapide des transactions de la mise en place à la clôture.

Source : données internes – 123 IM (avril 2025).



¹Objectif de gestion, investir dans le capital investissement présente un risque de perte en capital et d'illiquidité. ²Les investissements passés ne présagent pas des investissements futurs.



photographie non contractuelle

Exemples d'opérations aéronautiques réalisées¹

AeroAssets 1 SFS 123 Asset Securities²

Résumé de l'actif :

Ce premier millésime des véhicules "Aero Asset" consistait à investir dans une flotte de 8 hélicoptères neufs hauts de gamme (3 Airbus et 5 Leonardo) afin de les louer à des services médicaux d'urgence (SAMU) dans le cadre de contrats publics longs termes.

16 %

TRI³ net réalisé

3 ans

Durée de détention

1,4 x

Multiple réalisé³

<19 M€

Montant investi¹



photographie non contractuelle - Source : Airbus

FPS¹ 123 AeroAsset 2 (En portefeuille)

Résumé de l'actif :

Le 710P, produit par Thrush Aircraft depuis 2018, est un avion monomoteur dérivé d'un modèle agricole, optimisé pour la lutte anti-incendie avec un réservoir de 2 800 litres. Compact (11 m de long, 17 m d'envergure), léger (3 tonnes à vide), et capable d'opérer sur des pistes de moins de 500 m, il est particulièrement adapté aux zones montagneuses ou isolées.

Source : Thrush Aircraft (Juin 2023)

<19 M€

Montant investi¹

7-8 %

TRI² net cible

6,5 ans

Durée de détention cible³

7%

Distribution semestrielle²

Article 8

SFDR 2019/2088



photographie non contractuelle

FPS AERO ASSET 3

Année : 2025
Durée : 7 ans
TRI⁴ net cible: 7%
Toujours en portefeuille

NOVA SN 309

Année : 2011
Durée : 7 ans
TRI⁴ : 8,5 %
Multiple⁴ : 1,5x

WIJET

Année : 2012
Durée : 3 ans
TRI⁴ : 8,8 %
Multiple⁴ : 1,3x

NOVA SN 3017

Année : 2021
Durée cible³ : 7 ans
TRI net cible² : 10 %
Toujours en portefeuille

photographies non contractuelles

¹Les investissements passés ne sont pas représentatifs des investissements futurs. Fonds réservé aux investisseurs avertis. ²Fonds réservé aux investisseurs autorisés conformément au prospectus Article L214-169 du code monétaire et financier. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d'illiquidités. ³Les performances passées ne sont pas un indicateur fiable des performances futures.

¹Fonds réservé aux investisseurs avertis, article 423-27 du RGAMF. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d'illiquidité. ²Le rendement n'est ni garanti, ni contractuel et ne constitue qu'un objectif de gestion. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d'illiquidité. ³L'horizon d'investissement n'est ni garanti, ni contractuel et ne constitue qu'un objectif de gestion. Hors période de souscription et de prorogation. ⁴Les performances passées ne sont pas un indicateur fiable des performances futures.



photographie non contractuelle

5. Zoom sur l'actif

L'ATR 72-600 XT : l'avion régional le plus déployé au monde

Avec plus de 1 200 unités produites et 80 compagnies exploitantes dans le monde, l'ATR 72-600 XT est le turbopropulseur régional de référence.

2009

Premier vol de cette version

1200

Unités produites

80

Compagnies exploitant l'appareil

Source : 123 IM, Avril 2026

Une fiabilité opérationnelle



L'ATR 72-600 est un turbopropulseur régional franco-italien, lancé en 2011, et constitue la version la plus récente et performante de la famille ATR.

Avec plus de 600 unités livrées sur plus de 1 200 ATR 72 produits, il est le turbopropulseur régional le plus utilisé au monde, particulièrement en Asie-Pacifique et en Europe.

Capable d'accueillir jusqu'à 78 passagers, il est plébiscité pour sa sobriété en carburant, sa réduction des coûts de maintenance (grâce au moteur PW127XT), et son adaptation aux besoins des compagnies régionales.

En décembre 2022, 139 appareils étaient en commande, confirmant son succès face à une concurrence aux volumes de production nettement inférieurs. À titre de comparaison, la majorité des autres programmes de turbopropulseurs n'ont pas dépassé les 350 unités vendues.

Source : 123 IM, Avril 2026

L'ATR 72-600 : un actif liquide

Une forte demande sur le marché secondaire, en raison de sa faible consommation et de son coût d'exploitation compétitif ;

Une facilité de location ou de revente, avec un marché actif de leasing et une valeur résiduelle stable ;

Une consommation réduite, intéressant pour la transition énergétique et les réglementations futures.

Source : 123 IM, Avril 2026

Un Ecosystème fiable²

ATR dispose d'un réseau global pour assurer un support 24/7 dans la région pacifique. Ce réseau inclut des centres de réparation, des infrastructures de formation et des représentants locaux, assurant la maintenance des avions dans cette zone.

Un écosystème visant à répondre aux besoins opérationnels des opérateurs de la région au travers d'une organisation permettant d'assurer une disponibilité continue et une efficacité opérationnelle.

¹Les partenariats présents ne sont pas représentatifs des futurs partenariats. ²Selon la société de gestion.
Source: Turboprop Market Report 2023 – TrueNoord

Air Moana¹, un acteur majeur du marché du transport aérien interinsulaire en Polynésie française



Présentation générale

L'avion financé sera opéré par Air Moana, une société fondée en 2022, dédiée à l'exploitation d'une compagnie aérienne régionale sur le marché de la desserte interinsulaire en Polynésie française. Actuellement, Air Moana exploite deux ATR en location et vise à assurer sa pérennité en acquérant trois avions en propre. La société se positionne ainsi comme un concurrent direct d'Air Tahiti, le leader historique sur ce marché, qui a longtemps détenu un monopole de 63 ans.

Management



« La Polynésie française mérite aujourd'hui plus qu'une seule compagnie pour répondre à un trafic aérien en croissance constante. »

Lionel Guérin
PDG de Air Moana

Carrière professionnelle :

- Fondateur et PDG des compagnies aériennes Transavia et HOP!
- Fondateur et PDG de la compagnie aérienne nationale Airlinair
- Ancien DG adjoint Air France
- Ancien Président de la Fédération Nationale de l'Aviation Marchande (FNAM) et de la Chambre syndicale du transport aérien (CSTA)
- Président de Aéro Biodiveristé



Le saviez-vous ?

Si la Polynésie française est de petite taille en superficie terrestre, elle couvre en revanche un espace maritime colossal, comparable à la superficie de l'Union européenne. À des fins pratiques, le transport aérien interinsulaire s'impose donc comme une nécessité.

¹Les partenariats présents ne sont pas représentatifs des futurs partenariats.



photographie non contractuelle

Déroulement de l'opération²

- 1

Emission par Air Moana (Natireva) d'une Obligation Simple souscrite par le FPS 123 Aero Asset 4.
- 2

Apport d'une partie des fonds propres provenant des mécanismes de défiscalisation (via la SNC gérée par INFI) au niveau de la société de portage détenant l'actif (acquisition par crédit vendeur]
- 3

Remboursement du crédit vendeur par compensation avec les loyers de crédit bail entre la société de portage et l'opérateur Air Moana (pas de flux cash)
- 4

Remboursement des Obligations simples 123 par l'opérateur Air Moana. Air Moana devient propriétaire de l'actif à l'issue du montage fiscal.



Tableau emplois-ressources²

Le tableau emplois-ressources permet de présenter l'ensemble des ressources disponibles (financements) et la façon dont elles sont employées (investissements ou dépenses).

Dans le cas présent les ressources permettent l'achat de l'ATR 72-600 XT :

Emplois		Ressources	
Acquisition avion n°2	23 500 000 €	Fonds Propres Natireva	4 400 000 €
		Investisseurs fiscaux locaux	6 500 000 €
		Crédit relais ATR	2 600 000 €
		Obligations simples 123	10 000 000 €
Total	23 500 000 €	Total	23 500 000 €

Au moment de la revente de l'avion la SNC, les fonds propres natireva et le crédit relais ATR seront refinancés par les associés de la SNC dont INFI est gérant

Des instruments adossés à des sûretés réelles³

- Garantie bancaire à première demande à hauteur de 7,5 millions d'euros ;
- Hypothèque de 1er rang sur un actif d'une valeur de 20m€ (vs 10m d'€ apportés). Engagement de ne pas l'exercer avant le terme de la 5ème année conformément au montage de défiscalisation ;
- Cession à titre de garantie ou nantissement des indemnités d'assurances corps ;
- Soutien politique et institutionnel : Forte volonté de l'État polynésien de mettre fin au monopole existant, avec l'appui de la SOFIDEP (actionnaire).

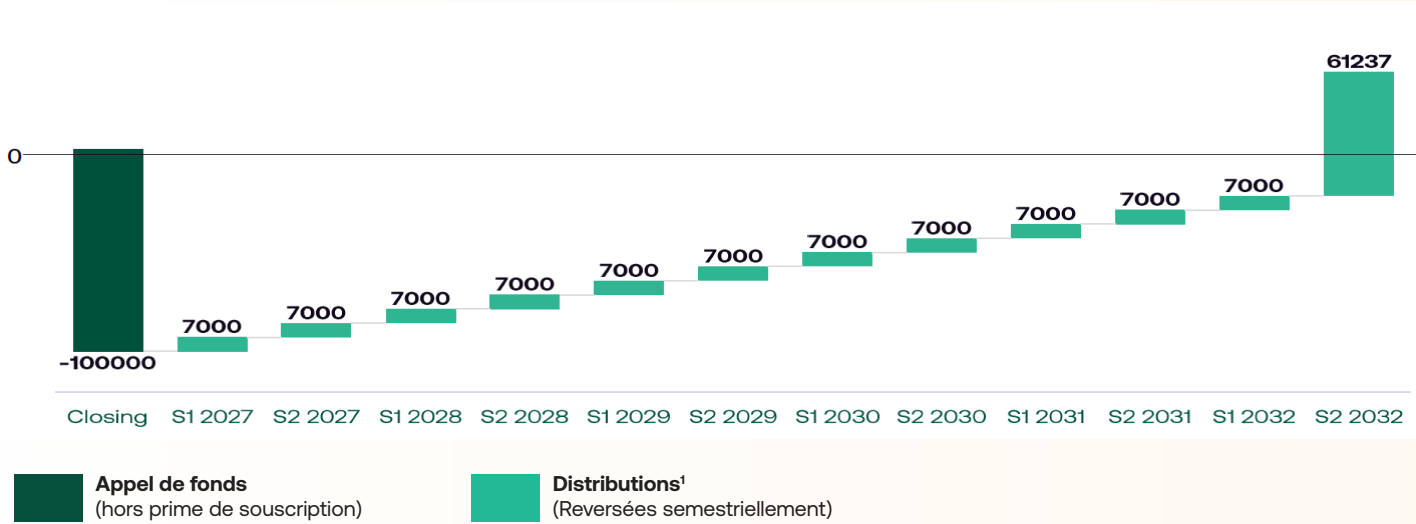
Source : 123 IM interne (Avril 2025)



¹Fonds réservé aux investisseurs avertis, article 423-27 du RGAMF. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d'illiquidité. ²Objectif de gestion. ³Non garanti ni contractuel et ne constitue qu'un objectif de gestion.

9. Exemple de calendrier des flux à percevoir

Une distribution semestrielle¹



→ Exemple d’une souscription de 100k€ au 31/07/2026 (hors droit d’entrée)

→ Exemple de durée de l’investissement de 6,5 ans²

→ Une distribution cible de 7%¹ par semestre à compter de la fin de la période de souscription

→ Un TRI net cible supérieur à 7%³ sur l’investissement

¹La distribution n’est ni garantie ni contractuelle et ne constitue qu’un objectif de gestion. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d’illiquidité. ²L’horizon d’investissement n’est ni garanti, ni contractuel et ne constitue qu’un objectif de gestion. Hors période de souscription et de prorogation. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d’illiquidité. ³Le rendement n’est ni garanti, ni contractuel et ne constitue qu’un objectif de gestion. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d’illiquidité.

Juin 2026



10. Caractéristiques et frais

Principales caractéristiques¹

Structure juridique du produit	Fonds Professionnel Spécialisé (FPS)²
Catégorie SFDR (art 6/8/9)	Article 6
Alignement taxonomie cible	0%
Taille cible	Entre 8 et 10M€ - la SGP se réserve le droit de fermer la période de souscription à tout moment. Seconde et troisième tranches possibles en fonction de la collecte, de la période de souscription et si besoin de financements complémentaires pour les avions 2 et 3.
Période de souscription	1 an + prorogation possible 1 x 6 mois
Durée de vie du Fonds³	7 ans + prorogation possible de 2 x 1 an
Rendement investisseur net cible³	TRI net cible supérieur à 7 %
Ticket minimum	Parts A : 100.000€
Tolérance au risque	SRI 6/7 - Élevé
Périodicité de la VL	Semestrielle (30/06 - 31/12)

Prestataires

Dépositaire / Conservateur :	Caceis
CAC :	KPMG
Valorisateur (gestion administrative et comptable):	FB Fund Services

Structuration des frais⁴

Droit d'entrée/ Commission de souscription	5 % max du montant de l'Engagement (DE viennent s'ajouter au montant de l'engagement). Une Prime de souscription sera appliquée à compter du 01/01/2027 : - 0% jusqu'au 31/12/2026 (inclus) ; - 3.5% du 01/01/2027 jusqu'au 31/03/2027 (inclus) ; - 5.25% du 01/04/2027 au 30/06/2027 (inclus).
dont rémunération distributeur sur les DE	intégralement reversés au distributeur
Commission d'investissement	1,5 % du montant investi dans la société cible, acquise à la SDG
Frais de constitution	0,5 % max de l'engagement
Commission de gestion	Parts A : 1,90 % / an du montant total des engagements A diminué des distributions
dont rémunération distributeur sur les FDG	Parts A : 0,7 % / an maximum du montant total des engagements A
Frais divers (CAC, délégataire, dépositaire)	0,40 %/an maximum
Frais de fonctionnement non récurrents (frais juridiques, d'audit, liés aux cessions de participations...)	0,20 %/an maximum
Frais indirects (liés aux fonds sous-jacents le cas échéant)	0,20 %/an maximum
Coupon annuel cible/semestriel	Parts A : 14 % de l'engagement cible par an, versé semestriellement et dont la première distribution interviendrait post fermeture de la période de souscription.
Modalités de prélèvements des frais	La rémunération de la Société de Gestion est payable trimestriellement à terme échu par le Fonds, les 31 mars, 30 juin, 30 septembre et 31 décembre

¹Les données présentées n’ont pas vocation à se substituer à la documentation juridique du FPS AeroAsset 4. Les données vous sont présentées à titre informatif et n’ont pas de valeur contractuelle. ²Fonds réservé aux investisseurs autorisés, conformément au Règlement. Article L214-28 du Code monétaire et financier. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d’illiquidité. ³Le rendement et la durée d’investissement ne sont ni garantis ni contractuels. Ils ne constituent qu’un objectif de gestion. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d’illiquidité. ⁴Le traitement fiscal dépend de la situation individuelle de chaque investisseur et les dispositifs présentés sont susceptibles d’être modifiés ultérieurement. Les investisseurs doivent consulter leurs propres conseils au préalable d’un investissement.

Juillet 2026

Contactez nous !

partenaires@123-im.com

FPS¹ 123 AeroAsset 4

Juillet 2026

Ceci est une communication publicitaire. Veuillez-vous référer au Prospectus (ou Règlement le cas échéant) et Document d'informations clés (DIC) du Fonds avant de prendre toute décision finale d'investissement. ¹Fonds réservé aux investisseurs avertis, article 423-27 du RGAMF. Investir dans le Fonds présente un risque de perte en capital et d'illiquidité.