

Volaris Reporta Resultados Financieros del Segundo Trimestre 2026: Ingreso Unitario Récord Para un Segundo Trimestre y Sólida Posición de Efectivo

Ciudad de México, México, 21 de julio de 2026 – Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR) (“Volaris” o “la Compañía”), la aerolínea de ultra bajo costo que opera en México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica, reporta hoy sus resultados financieros no auditados del segundo trimestre 2026¹.

Enrique Beltranena, Presidente y Director General, dijo: “Nuestros resultados del segundo trimestre reafirmaron la fortaleza y resiliencia de nuestro modelo, el enfoque total en las variables que están bajo nuestro control y la consistencia de nuestra ejecución. Actuamos con decisión, impulsando un sólido desempeño en toda nuestra red y la generación de flujo de efectivo, a pesar de operar en uno de los entornos de combustible más retadores de los últimos años. No solo alcanzamos un ingreso unitario récord para un segundo trimestre a través de incrementos en tarifas y de nuestras acciones disciplinadas en precios, red, capacidad y operaciones, sino que también nos beneficiamos de una demanda doméstica sostenida y una sólida demanda internacional, lo que demuestra el equilibrio de nuestras estrategias doméstica y transfronteriza. Es importante destacar que cada vuelo que operamos durante el segundo trimestre contribuyó positivamente al flujo de efectivo.

Nuestro plan de capacidad para el tercer trimestre sigue el mismo enfoque. El crecimiento de ASMs se concentra en julio y agosto para capturar la demanda de la temporada alta, con una moderación relevante a partir de septiembre. Como resultado, esperamos un crecimiento de ASMs de aproximadamente 5% para el año completo. Las acciones tomadas durante la primera mitad del año están generando avances tangibles, respaldando resultados más fuertes en el segundo semestre y el restablecimiento de nuestra guía de margen UAFIDAR para el año completo.”

Datos relevantes del segundo trimestre 2026

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 2T 2025, a menos que se indique lo contrario)

- La **pérdida neta** se ubicó en \$127 millones. La pérdida por ADS (American Depositary Shares) fue de \$1.11.
- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$859 millones, un incremento de 24%.
- Los **ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (TRASM por sus siglas en inglés)** se ubicaron en 9.49 centavos, aumentando en 22%.
- La **capacidad (medida en ASMs)** incrementó 2%, ubicándose en 9.1 mil millones.
- Los **gastos operativos** totalizaron en \$958 millones, comparado con \$715 millones en el año anterior.
- Los **gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (CASM por sus siglas en inglés)** incrementaron 31%, situándose en 10.58 centavos.
- El **costo económico promedio de combustible** incrementó 70%, ubicándose en \$4.18 por galón.
- **CASM ex combustible** incrementó 19%, ubicándose en 6.75 centavos.
- La **UAFIDAR** totalizó en \$141 millones, un decremento de 27%.
- **Margen UAFIDAR** de 16.3%, una disminución de 11.6 puntos porcentuales.
- El **efectivo total, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo** totalizaron en \$824 millones, representando 25% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.
- La razón de **deuda neta a U12M UAFIDAR**² fue de 3.3x, comparado con 3.2x en el trimestre anterior.

¹ La información financiera, salvo que se indique lo contrario, se presenta de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

² Incluye inversiones a corto plazo.



Resultados operativos y financieros del segundo trimestre 2026

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 2T 2025, a menos que se indique lo contrario)

Datos Financieros Consolidados	Segundo Trimestre		
	2026	2025	Var.
Ingresos operativos totales (millones)	859	693	24.0%
TRASM (centavos)	9.49	7.80	21.5%
ASMs (millones, itinerado y charter)	9,059	8,885	2.0%
Factor de ocupación (itinerado, RPMs/ASMs)	84.8%	82.4%	2.4 pp
Pasajeros (miles, itinerado y charter)	8,064	7,531	7.1%
Flota (al final del periodo)	155	149	6
Gastos operativos totales (millones)	958	715	34.0%
CASM (centavos)	10.58	8.05	31.3%
CASM ex combustible (centavos)	6.75	5.69	18.6%
Pérdida de operación (millones)	(99)	(22)	>100.0%
% Margen de pérdida operativa	(11.5%)	(3.2%)	(8.3 pp)
Pérdida neta (millones)	(127)	(63)	>100.0%
% Margen pérdida neta	(14.8%)	(9.1%)	(5.7 pp)
UAFIDAR (millones)	141	194	(27.3%)
% Margen UAFIDAR	16.3%	27.9%	(11.6 pp)
Deuda neta a U12M UAFIDAR³	3.3x	2.9x	0.4x

Nota: Las cifras están redondeadas para efectos prácticos. Para mayor detalle, consultar indicadores financieros y operativos.

³ Incluye inversiones a corto plazo.

Segundo Trimestre 2026

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 2T 2025, a menos que se indique lo contrario)

Los **ingresos operativos totales** del trimestre se ubicaron en \$859 millones, incrementando en 24.0%.

La capacidad total, en términos de **millas por asiento disponibles (ASMs por sus siglas en inglés)**, se ubicó en 9.1 mil millones, representando un incremento de 2.0%.

Los **pasajeros** reservados fueron 8.1 millones, un incremento de 7.1%. Los pasajeros nacionales incrementaron un 5.0%, mientras que el número de pasajeros internacionales aumentó un 13.5%.

TRASM incrementó 21.5%, ubicándose en 9.49 centavos, relacionado principalmente con un aumento de 25.1% en la tarifa base promedio, que alcanzó \$47 durante el trimestre. Este crecimiento fue impulsado en gran medida por el mercado internacional, con una demanda sólida que favoreció el crecimiento tanto en capacidad, como en tarifas base. TRASM también se benefició de un incremento de 9.2% en los ingresos totales por servicios adicionales por pasajero, ubicándose en \$59.

Los ingresos operativos totales por pasajero alcanzaron \$107, incrementando 15.7%. Durante el trimestre, los ingresos por servicios adicionales representaron el 55.5% de los ingresos operativos totales.



El **factor de ocupación** del trimestre alcanzó 84.8%, representando un aumento de 2.4 puntos porcentuales.

Los **gastos operativos totales** fueron de \$958 millones, comparado con \$715 millones en el año anterior.

El **CASM** se ubicó en 10.58 centavos, representando un incremento de 31.3%.

El **costo económico promedio de combustible** aumentó 70.0%, ubicándose en \$4.18 por galón.

El **CASM ex combustible** se situó en 6.75 centavos, como se anticipaba, representando un incremento de 18.6%. Esto refleja partidas temporales y no recurrentes, relacionadas principalmente con gastos de flota por un mayor número de eventos de mantenimiento mayor, así como las reducciones en capacidad implementadas durante el trimestre.

El **resultado integral de financiamiento** representó un gasto de \$86 millones, comparado con un gasto de \$65 millones en el mismo periodo del 2025.

El **beneficio por impuesto a la utilidad** fue de \$58 millones, comparado con un beneficio de \$24 millones registrado en el segundo trimestre de 2025. La Compañía espera que la tasa efectiva del impuesto a la utilidad esté aproximadamente en línea con la tasa estatutaria al cierre del ejercicio fiscal.

La **pérdida neta** del trimestre fue de \$127 millones, con una pérdida por ADS de \$1.11.

La **UAFIDAR** del trimestre alcanzó \$141 millones, un decremento de 27.3%. El **margen UAFIDAR** se ubicó en 16.3%, una disminución de 11.6 puntos porcentuales.

Balance General, Liquidez y Asignación de Capital

Al 30 de junio de 2026, el efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo totalizaron en \$824 millones, representando 25.0% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.

El flujo de efectivo neto proveniente de las actividades operativas fue de \$272 millones. El flujo de efectivo neto usado en actividades de inversión y de financiamiento fue de \$63 millones y de \$156 millones, respectivamente.

La deuda financiera se ubicó en \$692 millones, representando un ligero decremento de 1.6%, comparado al cierre del 2025, mientras que el total de los pasivos por arrendamiento se mantuvo relativamente estable en \$3,167 millones.

La **razón de deuda neta a U12M UAFIDAR**⁴ fue de 3.3x, comparado con 3.2x en el trimestre anterior, y 3.1x en al cierre del 2025.

El tipo de cambio promedio del trimestre fue de Ps.17.40 por dólar, reflejando una apreciación de 10.9% del peso mexicano. Al cierre de junio, el tipo de cambio fue de Ps. 17.47 por dólar, comparado con Ps. 18.89 en el año anterior, reflejando una apreciación de 7.5% del peso mexicano.

⁴ Incluye inversiones a corto plazo.



Restablecimiento de Guía de Resultados 2026

Volaris restablece su guía de margen UAFIDAR para el año completo 2026. Las perspectivas continúan sujetas a la evolución del entorno geopolítico; no obstante, Volaris mantiene la confianza en las medidas de precios, capacidad y costos que ya están en marcha para preservar una sólida posición de efectivo a medida que las condiciones evolucionen.

Para el año completo 2026, la Compañía estima:

	2026	2025 ⁽¹⁾
Guía de Resultados 2026		
Crecimiento de capacidad (ASMs) (A/A)	~5%	6.3%
Margen UAFIDAR	~23%	32.5%
CAPEX ⁽²⁾ (<i>Capital Expenditure</i>)	~\$350 millones	\$251 millones
Tipo de cambio promedio USD/MXN	~Ps. 17.60	Ps. 19.22
Precio promedio del combustible (Costa del Golfo de los Estados Unidos)	~\$3.20	\$2.12

(1) Para conveniencia del lector se incluyen las cifras reportadas en el 2025.

(2) CAPEX neto de financiamiento de pagos anticipados para compra aeronaves.

Guía de Resultados del Tercer Trimestre 2026

Para el tercer trimestre 2026, la Compañía estima:

	3T'26	3T'25 ⁽³⁾
Guía de Resultados 3T'26		
Crecimiento de capacidad (ASMs) (A/A)	~10%	4.6%
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM)	~9.90 centavos	8.65 centavos
CASM ex combustible	~6.35 centavos	5.48 centavos
Margen UAFIDAR	~22%	33.6%
Tipo de cambio promedio USD/MXN	~Ps. 17.60	Ps. 18.65
Precio promedio del combustible (Costa del Golfo de los Estados Unidos)	~\$3.50	\$2.11

(3) Para conveniencia del lector se incluyen las cifras reportadas en el 3T'25.

Las proyecciones para año completo y el tercer trimestre del 2026 antes presentadas incluyen la compensación que Volaris espera recibir conforme al acuerdo celebrado con Pratt & Whitney con base en el estimado de aeronaves que permanecerán en tierra como resultado de la inspección de los motores GTF.

Las proyecciones de la Compañía están sujetas a interrupciones, factores macroeconómicos o cualquier otro impacto negativo inesperado que pudieran afectar su negocio y se basan en una serie de supuestos, incluidos los anteriores, que están sujetos a cambios y pueden estar fuera del control de la Compañía y su equipo directivo. Si los resultados reales difieren de estos supuestos, las expectativas de la Compañía pueden cambiar. No hay garantías de que Volaris alcance estos resultados.



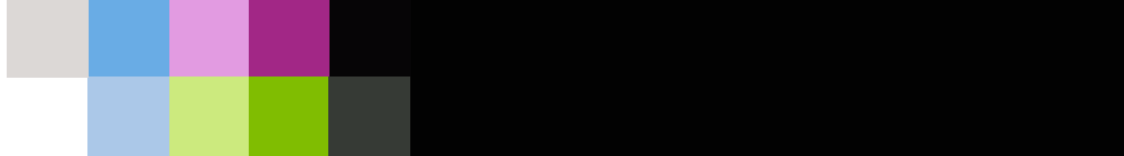
Flota

Durante el segundo trimestre, Volaris retiró cuatro aeronaves A320ceo y agregó dos A320neo y dos A321neo a su flota, manteniendo el número total de aeronaves en 155. Al cierre del trimestre, la flota de Volaris tenía una edad promedio de 6.8 años y una capacidad de asientos promedio de 200 pasajeros por avión. Del total de la flota, el 68% de las aeronaves son modelos New Engine Option (NEO).

Flota Total	Segundo Trimestre			Primer Trimestre	
	2026	2025	Var.	2026	Var.
CEO					
A319	-	1	(1)	-	-
A320	39	44	(5)	43	(4)
A321	10	10	-	10	-
NEO					
A320	66	59	7	64	2
A321	40	35	5	38	2
Total de aeronaves al final del periodo	155	149	6	155	-

Propuesta de un Nuevo Grupo de Aerolíneas

En diciembre de 2025, Volaris anunció la propuesta de la creación de un nuevo grupo mexicano de aerolíneas con Viva, con el objetivo de ampliar el acceso al transporte aéreo de bajo costo en toda la región y fortalecer la industria de la aviación en México. El grupo de aerolíneas permitiría que dos operadores de ultra bajo costo con redes complementarias y propuestas de valor compartidas para los clientes, amplíen el acceso a soluciones de viaje punto a punto, mientras conservan de forma independiente sus certificados de operación y sus marcas, preservando las opciones existentes para los pasajeros. Se prevé que la transacción se concrete en 2026, sujeto a las aprobaciones regulatorias habituales y a las condiciones de cierre correspondientes. Para más información, visite www.anunciovivayvolaris.com.



Contacto Relación con Inversionistas

Liliana Juárez / lr@volaris.com

Contacto Medios

Ricardo Flores / rflores@gcya.net

Detalles de la conferencia telefónica

Fecha: Miércoles 22 de julio de 2026

Hora: 8:30 am Ciudad de México / 10:30 am Nueva York (EUA) (EST)

Enlace para *webcast*: [Volaris Webcast](#) (Ver *webcast* en vivo)

Enlace para llamar por teléfono: [Volaris Dial-in y Q&A en vivo](#)

1. Haz clic en el enlace de llamada y completa el formulario de registro en línea.
2. Al registrarte, recibirás la información para marcar y un PIN único para unirte a la llamada, así como una confirmación por correo electrónico con los detalles.
3. Selecciona un método para unirte a la llamada:
 - i. Marcar: Se muestra un número para marcar y un PIN único para conectarte directamente desde tu teléfono.
 - ii. Llamada a mi número: Ingresa tu número de teléfono y haz clic en "Llamada a mi número" para recibir una llamada inmediata del sistema.



Sobre Volaris

*Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Volaris" o "la Compañía") (NYSE: VLRS y BMV: VOLAR), es una aerolínea de ultra bajo costo, con operaciones punto a punto, que sirve a México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Volaris ofrece tarifas bajas con el fin de construir su mercado, proporcionando un servicio de calidad y una amplia oferta al cliente. Desde el inicio de sus operaciones en marzo de 2006, Volaris ha aumentado sus rutas de 5 a más de 244 y su flota de 4 a 154 aviones. Volaris ofrece más de 600 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 46 ciudades de México y 29 ciudades de Estados Unidos, Centro y Sudamérica, con una de las flotas más jóvenes de México. Volaris se dirige a pasajeros que visitan a amigos y familiares, de negocios y de placer conscientes de los costos en México, Estados Unidos, Centro y Sudamérica. Para más información, visite: ir.volaris.com. Volaris publica de manera cotidiana información que pudiera ser importante para sus inversionistas en su página web de relación con inversionistas. La Compañía invita a sus inversionistas y potenciales inversionistas a consultar regularmente la página web de Volaris para información importante de Volaris.

Declaraciones a futuro

Las revelaciones en este comunicado contienen varias declaraciones a futuro dentro del significado de la Sección 27A de la Securities Act de 1933, según ha sido modificada, y la Sección 21E de las Securities Exchange Act de 1934, según ha sido modificada, que representan las expectativas, creencias o proyecciones de la Compañía de evento futuros y tendencias financieras que afectan la situación financiera de nuestro negocio. Cuando se utilizan en este comunicado las palabras "espera", "pretende" "estima", "predice", "planea", "anticipa", "indica", "cree", "prevé", "guía", "potencia", "vislumbra", "podría", "continúa", "podrá", "debería", "busca", "objetivos" y expresiones similares tienen la intención de identificar declaraciones prospectivas. Del mismo modo, las declaraciones que describen los objetivos, planes o metas de la Compañía, o las acciones que ésta podrá tomar en el futuro, son declaraciones prospectivas. Las declaraciones a futuro incluyen, sin limitación, declaraciones de la Compañía respecto a sus proyecciones, la expectativa de recibir cierta compensación en relación con la remoción de los motores GTF y la ejecución anticipada de su plan de negocios y el enfoque de prioridades para 2025. Las declaraciones a futuro no deben leerse como una garantía o garantía de desempeño o resultados futuros, y no necesariamente serán indicaciones precisas de los tiempos en que se logrará dicho desempeño o resultados. Las declaraciones a futuro se basan en la información disponible en el momento en que se hacen esas declaraciones, y/o la creencia de buena fe de la gerencia con respecto a eventos futuros, las cuales están sujetas a riesgos e incertidumbre, que podrían causar que el desempeño o los resultados reales difirieran materialmente de los expresados o sugeridos por las declaraciones a futuro. Las declaraciones a futuro están sujetas a una serie de factores que podría causar que los resultados reales de la Compañía difieran materialmente de las expectativas de la Compañía, incluyendo el entorno competitivo en la industria de la aviación, la capacidad de la empresa para mantener los costos bajos, los cambios en los costos de combustible, el impacto de las condiciones económicas globales sobre el comportamiento del cliente, la capacidad de la empresa para generar otros ingresos por servicios adicionales y regulación gubernamental. Información adicional sobre estos y otros factores está contenida en los registros de la Compañía en las comisiones de valores. Todas nuestras declaraciones a futuro, o de las personas que actúan en nuestro nombre, están expresamente soportadas en su totalidad por las declaraciones de advertencia establecidas anteriormente. Las declaraciones a futuro solo se refieren a la fecha de este comunicado. No se debe confiar excesivamente en ninguna declaración a futuro. No asumimos ninguna obligación de actualizar las declaraciones a futuro para reflejar los resultados reales, los cambios en los supuestos o los cambios en otros factores que afectan la información a futuro, excepto en la medida requerida por la ley aplicable. Si actualizamos una o más declaraciones a futuro, no debe deducirse que haremos actualizaciones adicionales con respecto a esas u otras declaraciones a futuro.

Información complementaria sobre las medidas no basadas en NIIF

Evaluamos nuestro rendimiento financiero utilizando varias medidas financieras que no son medidas de rendimiento según las Normas Internacionales de Información Financiera ("medidas no NIIF"). Estas medidas no basadas en las NIIF incluyen el CASM, el CASM ex combustible, el UAFIDAR, la relación entre la deuda neta a U12M UAFIDAR y Efectivo total, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo. Definimos el CASM como el total de gastos operativos por asiento-milla disponible. Definimos el CASM ex combustible como el total de gastos operativos por asiento-milla disponible, excluyendo los gastos de combustible. Definimos el UAFIDAR como las utilidades, impuestos, depreciación y amortización, depreciación de activos por derechos de uso y gastos de arrendamiento variable de aviones y motores. Definimos la deuda neta en relación con el UAFIDAR de los últimos doce meses como la deuda neta dividida por el UAFIDAR de los últimos doce meses. Definimos Efectivo total, equivalentes de efectivo, e inversiones a corto plazo como la suma de efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo.

Estas medidas no basadas en las NIIF se proporcionan únicamente como información complementaria a la información financiera presentada en este comunicado que se calcula y presenta de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera ("NIIF"), porque creemos que, junto con la información financiera según las NIIF, proporcionan información útil para que la dirección, los analistas y los inversores entiendan en general nuestro rendimiento operativo.

Dado que las medidas no basadas en las NIIF no se calculan de acuerdo con las NIIF, no deben considerarse superiores a las medidas relacionadas con las NIIF que se presentan en este comunicado, ni pretenden sustituirlas, y pueden no ser iguales o comparables a las medidas de título similar presentadas por otras empresas debido a posibles diferencias en el método de cálculo y en las partidas que se ajustan.

Invitamos a los inversionistas a que revisen nuestros estados financieros y otros documentos presentados ante la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y a la Bolsa Mexicana de Valores en su totalidad para obtener información adicional sobre la empresa y a que no se basen en una sola medida financiera.

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Indicadores Financieros y Operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Tres meses terminados el 30 de junio de 2026	Tres meses terminados el 30 de junio de 2025	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	859	693	24.0%
Gastos operativos totales (millones)	958	715	34.0%
Pérdida de operación (millones)	(99)	(22)	>100.0%
Margen de pérdida operativa	(11.5%)	(3.2%)	(8.3 pp)
Depreciación y amortización (millones)	175	160	9.4%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	65	56	16.1%
Pérdida neta (millones)	(127)	(63)	>100.0%
Margen de pérdida neta	(14.8%)	(9.1%)	(5.7 pp)
Pérdida por acción ⁽¹⁾:			
Básica	(0.11)	(0.06)	>100.0%
Diluida	(0.11)	(0.05)	>100.0%
Pérdida por ADS*:			
Básica	(1.11)	(0.55)	>100.0%
Diluida	(1.11)	(0.54)	>100.0%
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básica	1,149,185,968	1,149,340,345	(0.0%)
Diluida	1,149,185,968	1,162,826,854	(1.2%)
Indicadores Financieros			
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) ⁽²⁾	9.49	7.80	21.5%
Tarifa base promedio por pasajero	47	38	25.1%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽³⁾	59	54	9.2%
Total de ingresos operativos por pasajero	107	92	15.7%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽²⁾	10.58	8.05	31.3%
CASM ex combustible (centavos) ⁽²⁾	6.75	5.69	18.6%
Indicadores Operativos			
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽²⁾	9,059	8,885	2.0%
Doméstico	5,188	5,286	(1.8%)
Internacional	3,871	3,599	7.5%
Pasajero por milla (RPMs) (millones) ⁽²⁾	7,679	7,322	4.9%
Doméstico	4,597	4,625	(0.6%)
Internacional	3,082	2,696	14.3%
Factor de ocupación ⁽⁴⁾	84.8%	82.4%	2.4 pp
Doméstico	88.6%	87.5%	1.1 pp
Internacional	79.6%	74.9%	4.7 pp
Pasajeros reservados (miles) ⁽²⁾	8,064	7,531	7.1%
Doméstico	5,959	5,675	5.0%
Internacional	2,105	1,856	13.5%
Despegues ⁽²⁾	48,083	46,775	2.8%
Horas bloque ⁽²⁾	120,598	118,450	1.8%
Aeronaves al final del periodo	155	149	6
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	11.93	13.24	(9.9%)
Galones de combustible provisionados (millones)	82.43	84.90	(2.9%)
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁵⁾	4.18	2.46	70.0%
Tipo de cambio promedio	17.40	19.54	(10.9%)
Tipo de cambio al final del periodo	17.47	18.89	(7.5%)

*Cada ADS representa diez CPOs y cada CPO representa una participación financiera en una acción de la Serie A

(1) La pérdida o utilidad básica y diluida por acción se calcula conforme a la NIC 33. La pérdida o utilidad por acción básica se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación (excluyendo acciones en tesorería). La pérdida o utilidad por acción diluida se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación ajustado por efectos dilutivos.

(2) Incluye itinerado y charter

(3) Incluye "Otros ingresos pasajeros" e "Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero"

(4) Incluye itinerado

(5) No incluye IVA no acreditable

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Indicadores Financieros y Operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Seis meses terminados el 30 de junio de 2026	Seis meses terminados el 30 de junio de 2025	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	1,630	1,371	18.9%
Gastos operativos totales (millones)	1,750	1,403	24.7%
Pérdida de operación (millones)	(120)	(32)	>100.0%
Margen de pérdida operativa	(7.4%)	(2.4%)	(5.0 pp)
Depreciación y amortización (millones)	349	319	9.4%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	89	110	(19.1%)
Pérdida neta (millones)	(199)	(114)	74.6%
Margen de pérdida neta	(12.2%)	(8.3%)	(3.8 pp)
Pérdida por acción ⁽¹⁾:			
Básica	(0.17)	(0.10)	73.5%
Diluida	(0.17)	(0.10)	75.7%
Pérdida por ADS*:			
Básica	(1.73)	(1.00)	73.5%
Diluida	(1.73)	(0.98)	75.7%
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básica	1,148,871,183	1,149,570,080	(0.1%)
Diluida	1,148,871,183	1,163,700,155	(1.3%)
Indicadores Financieros			
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) ⁽²⁾	9.05	7.78	16.3%
Tarifa base promedio por pasajero	45	38	17.6%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽³⁾	58	54	8.5%
Total de ingresos operativos por pasajero	103	92	12.3%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽²⁾	9.72	7.97	22.0%
CASM ex combustible (centavos) ⁽²⁾	6.40	5.54	15.4%
Indicadores Operativos			
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽²⁾	17,999	17,622	2.1%
Doméstico	10,110	10,394	(2.7%)
Internacional	7,889	7,228	9.1%
Pasajero por milla (RPMs) (millones) ⁽²⁾	15,280	14,784	3.4%
Doméstico	8,979	9,161	(2.0%)
Internacional	6,301	5,623	12.1%
Factor de ocupación ⁽⁴⁾	84.9%	83.9%	1.0 pp
Doméstico	88.8%	88.1%	0.7 pp
Internacional	79.9%	77.8%	2.1 pp
Pasajeros reservados (miles) ⁽²⁾	15,814	14,949	5.8%
Doméstico	11,472	11,083	3.5%
Internacional	4,342	3,865	12.3%
Despegues ⁽²⁾	94,698	91,352	3.7%
Horas bloque ⁽²⁾	239,515	234,584	2.1%
Aeronaves al final del periodo	155	149	6
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	12.39	13.12	(5.6%)
Galones de combustible provisionados (millones)	164.08	166.46	(1.4%)
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁵⁾	3.62	2.54	42.4%
Tipo de cambio promedio	17.49	19.98	(12.5%)
Tipo de cambio al final del periodo	17.47	18.89	(7.5%)

*Cada ADS representa diez CPOs y cada CPO representa una participación financiera en una acción de la Serie A

(1) La pérdida o utilidad básica y diluida por acción se calcula conforme a la NIC 33. La pérdida o utilidad por acción básica se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación (excluyendo acciones en tesorería). La pérdida o utilidad por acción diluida se calcula dividiendo la pérdida o utilidad neta entre el número promedio de acciones en circulación ajustado por efectos dilutivos.

(2) Incluye itinerado y charter

(3) Incluye "Otros ingresos pasajeros" e "Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero"

(4) Incluye itinerado

(5) No incluye IVA no acreditable

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados Consolidados de Resultados

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 30 de junio de 2026	Tres meses terminados el 30 de junio de 2025	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero	826	655	26.1%
Ingresos por tarifa	382	285	34.0%
Otros ingresos de pasajero	444	370	20.0%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	33	38	(13.2%)
Carga	7	5	40.0%
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	26	33	(21.2%)
Total de ingresos operativos	859	693	24.0%
Otros ingresos operativos	(42)	(52)	(19.2%)
Gasto total de combustible	347	210	65.2%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	65	56	16.1%
Salarios y beneficios	140	109	28.4%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	152	133	14.3%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	46	37	24.3%
Gastos de mantenimiento	38	33	15.2%
Depreciación y amortización	54	51	5.9%
Depreciación de activos por derecho de uso	121	109	11.0%
Otros gastos operativos	37	29	27.6%
Total de gastos operativos	958	715	34.0%
Pérdida de operación	(99)	(22)	>100.0%
Ingresos financieros	10	12	(16.7%)
Costos financieros	(81)	(77)	5.2%
(Pérdida) utilidad cambiaria, neta	(15)	-	N/A
Resultado integral de financiamiento	(86)	(65)	32.3%
Pérdida antes de impuesto a la utilidad	(185)	(87)	>100.0%
Beneficio de impuesto a la utilidad	58	24	>100.0%
Pérdida neta	(127)	(63)	>100.0%

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados Consolidados de Resultados

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Seis meses terminados el 30 de junio de 2026	Seis meses terminados el 30 de junio de 2025	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero	1,555	1,300	19.6%
Ingresos por tarifa	711	571	24.5%
Otros ingresos de pasajero	844	729	15.8%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	75	71	5.6%
Carga	13	10	30.0%
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	62	61	1.6%
Total de ingresos operativos	1,630	1,371	18.9%
Otros ingresos operativos	(88)	(103)	(14.6%)
Gasto total de combustible	599	427	40.3%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	89	110	(19.1%)
Salarios y beneficios	275	213	29.1%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	307	255	20.4%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	79	71	11.3%
Gastos de mantenimiento	71	61	16.4%
Depreciación y amortización	105	103	1.9%
Depreciación de activos por derecho de uso	244	216	13.0%
Otros gastos operativos	69	50	38.0%
Total de gastos operativos	1,750	1,403	24.7%
Pérdida de operación	(120)	(32)	>100.0%
Ingresos financieros	19	24	(20.8%)
Costos financieros	(156)	(157)	(0.6%)
(Pérdida) utilidad cambiaria, neta	(18)	2	N/A
Resultado integral de financiamiento	(155)	(131)	18.3%
Pérdida antes de impuesto a la utilidad	(275)	(163)	68.7%
Beneficio de impuesto a la utilidad	76	49	55.1%
Pérdida neta	(199)	(114)	74.6%



Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Conciliación de ingresos totales por servicios adicionales por pasajero

La siguiente tabla proporciona detalles adicionales sobre los componentes del ingreso total por servicios adicionales del trimestre:

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 30 de junio de 2026	Tres meses terminados el 30 de junio de 2025	Variación
Otros ingresos pasajero	444	370	20.0%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	33	38	(13.2%)
Ingresos totales por servicios adicionales	477	408	16.9%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	8,064	7,531	7.1%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	59	54	9.2%

(1) Incluye itinerado más charter.

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. and Subsidiaries

Conciliación de ingresos totales por servicios adicionales por pasajero

La siguiente tabla muestra información detallada de la primera mitad del año sobre los componentes del ingreso total por servicios adicionales:

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Seis meses terminados el 30 de junio de 2026	Seis meses terminados el 30 de junio de 2025	Variación
Otros ingresos pasajero	844	729	15.8%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	75	71	5.6%
Ingresos totales por servicios adicionales	919	800	14.9%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	15,814	14,949	5.8%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	58	54	8.5%

(1) Incluye itinerado más charter.

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados Consolidados de Posición Financiera

(En millones de dólares estadounidenses)	Al 30 de junio de 2026 No auditados	Al 31 de diciembre de 2025 Auditados
Activos		
Efectivo y equivalentes de efectivo	803	754
Inversiones a corto plazo	21	20
Total de efectivo y equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo (1)	824	774
Cuentas por cobrar, neto	320	262
Inventarios	21	17
Depósitos en garantía	228	278
Pagos anticipados y otros activos circulantes	115	63
Total del activo circulante	1,508	1,394
Activos por derecho de uso, neto	2,515	2,531
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	1,004	948
Activos intangibles, neto	41	38
Impuesto a la utilidad diferido	460	360
Depósitos en garantía	305	341
Otros activos a largo plazo	24	25
Total del activo no circulante	4,349	4,243
Total del activo	5,857	5,637
Pasivos y patrimonio		
Ventas de transportación no volada	496	361
Cuentas por pagar	255	192
Pasivos acumulados	373	269
Otros impuestos y contribuciones por pagar	323	269
Impuestos a la utilidad por pagar	18	11
Deuda financiera	231	262
Pasivos por arrendamiento	454	409
Otros pasivos	189	143
Total del pasivo a corto plazo	2,339	1,916
Deuda financiera	461	441
Pasivos acumulados	5	7
Beneficios a empleados	18	15
Impuesto a la utilidad diferido	5	12
Pasivos por arrendamiento	2,713	2,744
Otros pasivos	248	238
Total del pasivo a largo plazo	3,450	3,457
Total del pasivo	5,789	5,373
Patrimonio		
Capital social	248	248
Acciones en tesorería	(13)	(13)
Aportaciones para futuros aumentos de capital	-	-
Reserva legal	17	17
Resultado por prima en suscripción de acciones	284	283
Déficit acumulado	(325)	(126)
Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales	(143)	(145)
Total del patrimonio	68	264
Total del pasivo y patrimonio	5,857	5,637

(1) Medida no basada en GAAP



Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. y Subsidiarias

Estados Consolidados de Flujo de Efectivo – Información de Flujo de Efectivo

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 30 de junio de 2026	Tres meses terminados el 30 de junio de 2025
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	272	136
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(63)	(16)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento*	(156)	(197)
Aumento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	53	(77)
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	4	2
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	746	847
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	803	772

*Incluye pago por arrendamiento de aeronaves por valor de \$170 millones y \$148 millones para el periodo de tres meses finalizado el 30 de junio de 2026 y 2025, respectivamente.

Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. and Subsidiaries

Estados Consolidados de Flujo de Efectivo – Información de Flujo de Efectivo

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Seis meses terminados el 30 de junio de 2026	Seis meses terminados el 30 de junio de 2025
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	523	293
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(97)	(22)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento*	(378)	(409)
Aumento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	48	(138)
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	1	2
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	754	908
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	803	772

*Incluye pago por arrendamiento de aeronaves por valor de \$336 millones y \$301 millones para el periodo de seis meses finalizado el 30 de junio de 2026 y 2025, respectivamente.