

RESULTADOS | 3T 2026

Mejoras secuenciales continuas impulsadas por una ejecución disciplinada de la capacidad, en un entorno de precios de combustible más altos de lo esperado

Ciudad de México, 28 de octubre de 2026 - Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. ("Viva"), empresa controladora de Aeroenlaces Nacionales, S.A. de C.V., anunció hoy sus resultados financieros correspondientes al 3T 2026.

Millones de dólares ¹	3T 2026	3T 2025	% Var	9M 2026	9M 2025	% Var
Resumen Financiero						
Ingresos Operativos Totales	696	656	6.1%	1,833	1,696	8.1%
Utilidad (Pérdida) de Operación (EBIT)	8	68	-88.7%	-90	84	N/A
Margen de Operación (EBIT)	1.1%	10.4%	-9.3pp	-4.9%	5.0%	-9.9pp
Utilidad (Pérdida) Neta	-27	30	N/A	-160	-4	3,671.1%
Margen de Utilidad (Pérdida) Neta	-3.9%	4.6%	-8.4pp	-8.7%	-0.3%	-8.5pp
EBITDAR	186	261	-28.6%	448	590	-24.0%
Margen EBITDAR	26.8%	39.8%	-13.1pp	24.5%	34.8%	-10.3pp
Resumen Operativo						
ASMs (millones)	6,055	6,334	-4.4%	17,558	18,388	-4.5%
TRASM (centavos de dólar)	11.49	10.35	11.0%	10.44	9.22	13.2%
CASM (centavos de dólar)	11.37	9.28	22.5%	10.95	8.76	25.0%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	7.37	6.59	11.9%	7.28	6.08	19.9%
CASM combustible (centavos de dólar)	3.99	2.69	48.6%	3.67	2.69	36.6%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	89.2%	88.2%	1.0pp	86.5%	86.3%	0.1pp
Pasajeros reservados (miles)	7,639	7,800	-2.1%	21,770	22,116	-1.6%

(1) Montos expresados en dólares americanos (US\$), a menos que se indique lo contrario. La moneda funcional y de reporte de Viva es el dólar americano.

Juan Carlos Zuazua, Director General, comentó:

"El tercer trimestre continuó marcado por costos de combustible persistentemente elevados, un entorno macroeconómico más débil y un consumidor cauteloso. En este contexto, mantuvimos el enfoque en proteger la liquidez mediante una gestión disciplinada de la capacidad y los costos, acompañada de una sólida ejecución operativa.

Durante el tercer trimestre, ajustamos la capacidad a la demanda estacional, con reducciones moderadas durante la temporada alta de viajes en julio y agosto, y un ajuste mayor en septiembre, impulsado principalmente por inspecciones de motores no programadas por parte de Pratt & Whitney que provocaron la puesta en tierra de motores. La capacidad disminuyó 4.4% respecto al mismo periodo del año anterior, mientras que el factor de ocupación mejoró 1.0 punto porcentual, a 89.2%. Continuamos gestionando nuestra red con flexibilidad y adaptando la capacidad a las condiciones del mercado y la disponibilidad de motores.

Los ingresos aumentaron 6.1% respecto al mismo periodo del año anterior, a US\$696 millones, con una mejora de 11.0% en el TRASM, a US\$11.49. Los costos unitarios permanecieron bajo presión, principalmente por el combustible, con un incremento de 48.6% en el CASM combustible, a US\$3.99. El CASM ex-combustible aumentó 11.9%, a US\$7.37, mientras que las continuas afectaciones relacionadas con Pratt & Whitney siguieron limitando la disponibilidad de flota. El CASM total aumentó 22.5%, a US\$11.37. A pesar de estas presiones, generamos un EBITDAR de US\$186 millones, con un margen de 26.8%, y una utilidad de operación de US\$8 millones. Nuestro margen de pérdida neta fue de 3.9%, frente a 9.7% en el segundo trimestre, lo que refleja una mejora secuencial sostenida.

Cerramos el trimestre con un saldo de efectivo de US\$724 millones, equivalente al 28.8% de los ingresos de los últimos doce meses, mientras que el apalancamiento neto se situó en 2.8x. Preservar la liquidez y mantener la flexibilidad financiera siguen siendo prioridades clave en el entorno actual.

De cara a la temporada de viajes de fin de año, mantenemos la prudencia en nuestras decisiones operativas y financieras. Continuaremos alineando la capacidad con la disponibilidad de motores y la demanda, gestionando de manera rigurosa los costos y el efectivo, y manteniendo la flexibilidad para adaptarnos conforme evolucionen las condiciones."



Datos Relevantes 3T 2026

Millones de dólares ¹	3T 2026	3T 2025	% Var
Ingresos Operativos Totales	696	656	6.1%
TRASM (centavos de dólar)	11.49	10.35	11.0%
ASMs (millones)	6,055	6,334	-4.4%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	89.2%	88.2%	1.0pp
Total de Gastos de Operación	688	588	17.1%
CASM (centavos de dólar)	11.37	9.28	22.5%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	7.37	6.59	11.9%
CASM combustible (centavos de dólar)	3.99	2.69	48.6%
Utilidad de Operación (EBIT)	8	68	-88.7%
Margen de Operación (EBIT)	1.1%	10.4%	-9.3pp
Utilidad (Pérdida) antes de impuestos a la utilidad (EBT)	-34	41	N/A
Margen de utilidad (pérdida) antes de impuestos (EBT)	-4.8%	6.3%	-11.1pp
Utilidad (Pérdida) Neta	-27	30	N/A
Margen de Utilidad (Pérdida) Neta	-3.9%	4.6%	-8.4pp
EBITDAR	186	261	-28.6%
Margen EBITDAR	26.8%	39.8%	-13.1pp

(1) Montos expresados en dólares americanos (US\$), a menos que se indique lo contrario. La moneda funcional y de reporte de Viva es el dólar americano.

El **Total de Ingresos de Operación** aumentó 6.1%, a US\$696 millones en el trimestre, impulsado por mayores factores de ocupación, iniciativas para recuperar el mayor costo del combustible mediante ingresos complementarios y una gestión efectiva de la capacidad, junto con la apreciación del peso mexicano. Los ingresos unitarios mejoraron, con un incremento de 11.0% en el TRASM, a US\$11.49, respaldado por iniciativas de precios para compensar el impacto del combustible y por la apreciación del peso.

Durante el tercer trimestre, Viva transportó 7.6 millones de pasajeros, representando una disminución de 2.1% respecto al mismo periodo del año anterior, mientras que el ingreso complementario por pasajero aumentó 11.2%, a US\$44.6. Con ello, los ingresos complementarios totales ascendieron a aproximadamente US\$341 millones, equivalentes al 49.0% de los ingresos totales.

El **Total de Gastos de Operación** aumentó 17.1%, a US\$688 millones durante el trimestre. Este incremento se debió a mayores costos de combustible y gastos asociados a nuestra expansión de flota, mientras continuamos gestionando las afectaciones persistentes de los motores Pratt & Whitney para proteger la operación y la confiabilidad de nuestra red, así como al fortalecimiento del peso mexicano.

El CASM aumentó 22.5%, a US\$11.37 en el trimestre, impulsado por un incremento de 48.6% en el CASM combustible, a US\$3.99, y un alza de 11.9% en el CASM ex-combustible, a US\$7.37. Dentro del CASM ex-combustible, los principales factores fueron los costos de flota asociados a nuestra expansión, las presiones sobre la utilización derivadas de las afectaciones de Pratt & Whitney y la apreciación de 7.5% del peso mexicano.

La **Utilidad de Operación** se situó en US\$8 millones este trimestre, con un margen de operación de 1.1%.

La **Pérdida Neta** fue de US\$27 millones este trimestre, con un margen de pérdida neta de 3.9%.



Deuda Financiera

Millones de dólares	Sep 2026	Dic 2025	% Var
Deuda Total	1,298	1,305	-0.5%
Pasivos por arrendamiento	1,487	1,502	-1.0%
Deuda Total Ajustada	2,785	2,807	-0.8%
Efectivo y equivalentes de efectivo ¹	724	786	-8.0%
Deuda neta ajustada²	2,061	2,021	2.0%
Deuda neta ajustada / UDM EBITDAR	2.8x	2.3x	0.5x
Efectivo / UDM Ingresos Operativos	28.8%	33.1%	-4.3pp
Totales			

(1) Los saldos de efectivo y equivalentes de efectivo al 31 de diciembre del 2025 se presentan conforme a la modificación en NIIF 9, la cual establece que el efectivo en tránsito debe clasificarse dentro de cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar. Los periodos anteriores no fueron ajustados para efectos comparativos.

(2) Deuda neta ajustada: Deuda Total (incluyendo pasivos por arrendamientos) - Efectivo y equivalentes de efectivo.

La **Deuda Total Ajustada** fue de US\$2,785 millones, integrada por US\$1,298 millones de deuda financiera y US\$1,487 millones de pasivos por arrendamiento.

El **Saldo Total de Efectivo y Equivalentes de Efectivo** fue de US\$724 millones, equivalente al 28.8% de los ingresos de los últimos doce meses, con un apalancamiento neto de 2.8x.

Flota

Aeronave*	Sep 2026	Jun 2026	Mar 2026	Dic 2025	Sep 2025
Airbus 320ceo	31	32	33	32	31
Airbus 320neo	29	29	28	27	25
Airbus 321ceo	12	12	12	11	10
Airbus 321neo	37	36	35	34	33
Flota Total al final del periodo	109	109	108	104	99
A321 %	45.0%	44.0%	43.5%	43.3%	43.4%
Neo %	60.6%	59.6%	58.3%	58.7%	58.6%

*Flota total al final del periodo excluye arrendamientos de corto plazo (ACMIs)

Al cierre de septiembre de 2026, incorporamos 10 aeronaves netas (4 Airbus 320neo, 2 Airbus 321ceo y 4 Airbus 321neo) respecto al cierre de septiembre de 2025. En comparación con diciembre de 2025, incorporamos 5 aeronaves netas (2 Airbus 320neo, 1 Airbus 321ceo y 3 Airbus 321neo, y la devolución de 1 Airbus 320ceo). Nuestra flota cerró el 3T 2026 con una edad promedio de 8.1 años.

Durante el 3T 2026, tuvimos un promedio de 31.5 aeronaves de la familia A320neo en tierra debido a los problemas de confiabilidad de los motores GTF de Pratt & Whitney. Este promedio fue 2.8 aeronaves mayor que en el 3T25, 3.6 mayor que en el 2T26 y 4.5 por encima de nuestro plan para el trimestre al inicio del año. Estamos trabajando de cerca con P&W para mejorar la previsibilidad de los motores en servicio y de nuestras operaciones de vuelo.

Coberturas

Al 30 de septiembre de 2026, Viva cuenta con instrumentos de cobertura de precios de la turbosina y de tipo de cambio, para mitigar la volatilidad cambiaria y variaciones en precios. Hemos cubierto el 6.5% de nuestro consumo previsto de turbosina para 2026 y, en cuanto al tipo de cambio, nuestra cobertura alcanza el 60.2% de nuestra exposición proyectada para 2026.



Contacto de Relación con Inversionistas: Marcelo González / Luis Mario Martínez / ir@vivaaerobus.com

Contacto Prensa: Walfred Castro / walfred.castro@vivaaerobus.com

Acontecimientos Recientes

En diciembre de 2025, Viva anunció su intención de formar un nuevo grupo mexicano de aerolíneas con Controladora Vuela Compañía de Aviación, S.A.B. de C.V. ("Volaris"), bajo una estructura de sociedad controladora, con el propósito de ampliar el acceso a vuelos de bajo costo en la región y fortalecer la industria de la aviación en México. El grupo permitiría a dos operadores de ultra bajo costo con redes complementarias y propuestas de valor enfocadas en el cliente, ampliar la oferta de vuelos punto a punto, mientras cada aerolínea conservaría su certificado de operación independiente y su marca, manteniendo las opciones existentes para los pasajeros. La transacción propuesta fue aprobada por el Consejo de Administración y la Asamblea de Accionistas de cada una de Viva y Volaris. El cierre está previsto para 2026, sujeto a las autorizaciones regulatorias correspondientes y al cumplimiento de condiciones de cierre. Para más información, visite www.anunciovivayvolaris.com.

Cambio en la Moneda de Reporte al dólar

En 2020, Viva determinó que su moneda funcional era el dólar americano. Efectivo el 1^{ero} de octubre de 2022, Viva decidió cambiar su moneda de reporte de pesos mexicanos ("MX\$") al dólar americano ("US\$"), con base en lo establecido por la Norma Internacional de Contabilidad 21, *Efectos de las variaciones en los tipos de cambio de la moneda extranjera* ("IAS 21" por sus siglas en inglés) bajo las Normas Internacionales de Información Financiera ("IFRS" por sus siglas en inglés), y con la autorización del Consejo de Administración de Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V., contando con la opinión favorable previa de su Comité de Auditoría. La carta del auditor externo "KPMG" reconoce el cambio en la moneda de reporte, con el fin de cumplir con los requerimientos de la Comisión Nacional Bancaria y de Valores ("CNBV").

Viva considera que la utilización del dólar americano para el reporte de información financiera consolidada mejorará y facilitará el análisis a un amplio rango de usuarios (agencias calificadoras, analistas, inversionistas y acreedores, entre otros).



Declaración sobre Eventos Futuros

Este comunicado incluye declaraciones a futuro. Viva ha basado estas declaraciones a futuro en gran medida en sus expectativas y proyecciones actuales sobre eventos futuros y tendencias financieras, las cuales pudieran afectar a la condición financiera del negocio de Viva. Las declaraciones a futuro no deben ser interpretadas como una garantía o seguridad de rendimiento o resultados futuros y no serán necesariamente indicaciones precisas de los momentos en los que se logrará dicho rendimiento o resultados. Las declaraciones a futuro se basan en la información disponible en el momento en que se realizan y/o en las expectativas formadas de buena fe por la Dirección en ese momento, con respecto a acontecimientos futuros, y están sujetas a riesgos e incertidumbre, que podrían hacer que el rendimiento o los resultados reales difieran materialmente de los expresados o sugeridos en las declaraciones a futuro. Los factores significativos que podrían causar tales diferencias incluyen, pero no se limitan al entorno competitivo en la industria de Viva, incluyendo los que surgen como sustitutos no relacionados con viajes no aéreos; capacidad para responder a las crisis sanitarias globales, tales como la pandemia de COVID-19, así como potenciales brotes de otras enfermedades y pandemias; su capacidad de mantener costos bajos, consistente con nuestro modelo de negocio de ultra-bajo costo, los cambios en el costo del combustible de Viva, un eficiente costo de combustible para Viva, la efectividad de sus coberturas y la capacidad de Viva para cubrir los costos de combustible a través de opciones, swaps y otros instrumentos financieros; el impacto de las condiciones económicas en el comportamiento del consumidor en México y en el mundo; los ataques terroristas o amenazas de ataques terroristas, la inestabilidad global y las posibles acciones o actividades militares de EE.UU.; la capacidad de generar ingresos no relacionados con la venta de boletos; las condiciones externas, incluyendo condiciones meteorológicas y desastres naturales; la congestión del tráfico aéreo; la capacidad de mantener las franjas horarias en los aeropuertos en los que operamos y el servicio prestado por los operadores de aeropuertos; capacidad para operar en nuevos aeropuertos en términos que son consistentes con nuestra estrategia de negocio y modelo de ultra-bajo costo; la capacidad de Viva y Allegiant de obtener las aprobaciones regulatorias de todas las dependencias con el fin de obtener los beneficios de la alianza; la capacidad de Viva y Volaris para obtener las aprobaciones regulatorias de todas las autoridades competentes necesarias a fin de consumar la formación propuesta de un nuevo grupo de aerolíneas mexicanas y para materializar los beneficios potenciales derivados de la misma; conflictos laborales, huelga de empleados y otras interrupciones laborales, incluyendo en nuestras negociaciones con nuestro sindicato; pérdida de algún miembro de nuestro personal clave y la capacidad para atraer y retener personal cualificado. Obligaciones fijas relacionadas a las aeronaves; la dependencia de los saldos de caja y los flujos de efectivo operativos; los costos de mantenimiento; dependencia en sistemas automatizados y los riesgos asociados con los cambios en esos sistemas; el uso de datos personales y el impacto de una potencial violación de privacidad de datos y ataques cibernéticos; la regulación gubernamental, cambios en la ley e interpretación y supervisión del cumplimiento de la legislación aplicable; mantener y renovar permisos y concesiones; la capacidad de Viva para ejecutar la estrategia de crecimiento; las interrupciones operativas; el endeudamiento de Viva; la liquidez de Viva; la dependencia de Viva de terceros proveedores y socios; dependencia en un solo proveedor de turbotina en México, un accidente o incidente aéreo; proveedores de aeronaves y motores; los cambios en el mercado mexicano; los costos de los seguros; costos para cumplir con la normativa medioambiental; y a las fluctuaciones cambiarias, especialmente la devaluación del peso mexicano.

Además, en este comunicado, las palabras "creer", "puede", "estimar", "continuar", "anticipar", "pretender", "esperar", "predecir", "potencial" y expresiones similares, en lo que respecta a Viva, su negocio y su administración, pretenden identificar las declaraciones a futuro. Del mismo modo, las declaraciones que describen los objetivos, planes o metas de Viva, o las acciones que Viva pueda realizar en el futuro, se consideran eventos futuros. Ante estos riesgos e incertidumbres, los eventos y circunstancias a futuro discutidos en este comunicado pueden no ocurrir y los resultados reales podrían diferir materialmente de los anticipados o implícitos en las declaraciones a futuro.

Todas las declaraciones a futuro atribuibles a Viva o a las personas que actúan en su nombre están expresamente calificadas en su totalidad por las declaraciones prospectivas expuestas anteriormente. Las declaraciones a futuro se refieren únicamente a la fecha de este comunicado de resultados. No se debe depositar una confianza indebida en las declaraciones a futuro. Viva no asume ninguna obligación de actualizar las declaraciones a futuro para reflejar los resultados reales, los cambios en las suposiciones o los cambios en otros factores que afecten a la información a futuro, excepto en la medida en que lo exija la legislación aplicable. Si Viva actualiza una o más declaraciones a futuro, no se debe inferir que Viva hará actualizaciones adicionales con respecto a esas u otras declaraciones a futuro.



Glosario

ASMs: "Asientos disponibles por milla", representa la capacidad de asientos de la aeronave multiplicado por el número de millas.

Utilización operativa diaria promedio es calculada como **Horas Bloque por aeronave por día**, representa el número total de horas bloque dividido por la flota operativa promedio y el número de días en el periodo.

Utilización total diaria promedio es calculada como **Horas Bloque por aeronave por día**, que representa el número total de horas bloque dividido por la flota total promedio y dividido por el número de días en el periodo.

CASM: "Costo por asiento por milla disponible", hace referencia a los gastos operacionales totales divididos por asientos disponibles por millas (ASMs).

CASM ex-combustible: Representa los gastos operacionales totales excluyendo el gasto de combustible, divididos por asientos disponibles por millas (ASMs).

EBITDA: Significa "Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización", se calcula como Utilidad (Pérdida) Neta Consolidada del ejercicio sumando los impuestos sobre la renta, los ingresos financieros y los gastos financieros, y la depreciación y amortización. Los ingresos financieros incluyen ingresos por intereses sobre efectivo y equivalentes de efectivo, los intereses pagados por partes relacionadas y ganancias cambiarias. Los gastos financieros incluyen los gastos por intereses de los pasivos financieros, los intereses de los pasivos por arrendamiento, la valuación de los instrumentos financieros y las pérdidas cambiarias. EBITDA es una métrica no basada en Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Una métrica financiera no conforme a NIIF es generalmente definida como una métrica para medir resultados financieros, pero excluye montos que no serían ajustados en la mayoría de las medidas financieras comparables bajo normas internacionales (NIIF).

EBITDAR: Significa "Utilidades antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, y gasto de renta", se calcula como Utilidad (Pérdida) Neta Consolidada del ejercicio sumando los impuestos sobre la renta, los ingresos y los gastos financieros, la depreciación y amortización, y los arrendamientos. EBITDAR es una métrica no basada en Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF), como se definió anteriormente.

Factor de Ocupación: Representa el porcentaje de capacidad de asientos que son utilizados en las aeronaves y se calcula dividiendo los pasajeros pago millas (RPMs) de itinerario por asientos disponibles por millas (ASMs) de itinerario.

TRASM: "Ingreso total operacional por asientos millas disponibles", representa el ingreso total operacional dividido por los asientos millas disponibles.

RPMs: "Pasajeros pago millas", representa el número de millas volados de los pasajeros pagos.

Pasajeros: Clientes que adquirieron su boleto para volar en el mes del reporte indistintamente si efectúan o no su vuelo.

Yield: Definido como ingreso total operativo dividido por pasajeros pago millas (RPMs).

A partir del 1º de enero de 2020, la Compañía cambió su moneda funcional al dólar americano (US\$).

A partir del 1º de octubre de 2022, la Compañía cambió su moneda de reporte al dólar americano (US\$).



Indicadores Financieros y Operativos

Indicadores Financieros y Operativos

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias

Periodos de tres meses terminados el 30 de septiembre de 2026 y 2025

(Información financiera en miles de dólares, a menos que se indique lo contrario)

Indicadores Financieros y Operativos	3T 2026	3T 2025	% Var
Ingresos Totales	695,844	655,564	6.1%
EBITDAR	186,312	261,090	-28.6%
Margen EBITDAR	26.8%	39.8%	-13.1pp
EBITDA	103,470	195,716	-47.1%
Margen EBITDA	14.9%	29.9%	-15.0pp
Métricas de Tráfico			
ASMs (millones)	6,055	6,334	-4.4%
Doméstico	4,900	5,167	-5.2%
Internacional	1,155	1,167	-1.1%
RPMs (millones)	5,383	5,563	-3.2%
Doméstico	4,431	4,626	-4.2%
Internacional	953	936	1.7%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	89.2%	88.2%	1.0pp
Doméstico	90.4%	89.5%	0.9pp
Internacional	83.6%	81.8%	1.8pp
Pasajeros reservados (miles)	7,639	7,800	-2.1%
Doméstico	6,807	6,989	-2.6%
Internacional	832	811	2.6%
Métricas Operativas			
TRASM (centavos de dólar)	11.49	10.35	11.0%
CASM (centavos de dólar)	11.37	9.28	22.5%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	7.37	6.59	11.9%
CASM combustible (centavos de dólar)	3.99	2.69	48.6%
Tarifa por Pasajero (US\$)	46.5	43.9	5.8%
Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)	44.6	40.1	11.2%
Ingreso Total por Pasajero (US\$)	91.1	84.0	8.4%
Ingreso Total por Asiento (US\$)	80.8	73.8	9.4%
Costo Total por Asiento (US\$)	79.9	66.2	20.7%
Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)	51.8	47.0	10.2%
Asientos (miles)	8,616	8,879	-3.0%
Etapas media (millas)	701	710	-1.3%
Sectores	42,074	44,099	-4.6%
Horas Bloque	84,884	89,776	-5.4%
Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	12.1	12.4	-2.4%
Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	8.1	8.4	-3.7%
Galones de combustible consumidos (millones)	62.7	68.5	-8.4%
Datos Macro			
Promedio Jet Fuel ¹ (US\$/gal)	3.82	2.12	80.6%
Tipo de cambio promedio ² (US\$/MX\$)	17.25	18.65	-7.5%
Tipo de cambio al final de periodo ² (US\$/MX\$)	17.84	18.38	-2.9%

(1) Bloomberg - JETIGCPR Index

(2) Banxico



Indicadores Financieros y Operativos

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias

Periodos de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2026 y 2025

(Información financiera en miles de dólares, a menos que se indique lo contrario)

Indicadores Financieros y Operativos	9M 2026	9M 2025	% Var
Ingresos Totales	1,833,193	1,695,942	8.1%
EBITDAR	448,222	589,995	-24.0%
Margen EBITDAR	24.5%	34.8%	-10.3pp
EBITDA	226,519	471,657	-52.0%
Margen EBITDA	12.4%	27.8%	-15.5pp
Métricas de Tráfico			
ASMs (millones)	17,558	18,388	-4.5%
Doméstico	14,325	14,884	-3.8%
Internacional	3,233	3,505	-7.8%
RPMs (millones)	15,128	15,796	-4.2%
Doméstico	12,572	13,057	-3.7%
Internacional	2,557	2,738	-6.6%
Factor de Ocupación (itinerario, RPM/ASM)	86.5%	86.3%	0.1pp
Doméstico	87.8%	87.8%	0.0pp
Internacional	80.3%	79.6%	0.7pp
Pasajeros reservados (miles)	21,770	22,116	-1.6%
Doméstico	19,523	19,722	-1.0%
Internacional	2,247	2,395	-6.2%
Métricas Operativas			
TRASM (centavos de dólar)	10.44	9.22	13.2%
CASM (centavos de dólar)	10.95	8.76	25.0%
CASM ex-combustible (centavos de dólar)	7.28	6.08	19.9%
CASM combustible (centavos de dólar)	3.67	2.69	36.6%
Tarifa por Pasajero (US\$)	41.7	39.3	6.0%
Ingreso Complementario por Pasajero (US\$)	42.6	37.4	13.9%
Ingreso Total por Pasajero (US\$)	84.2	76.7	9.8%
Ingreso Total por Asiento (US\$)	72.5	66.1	9.7%
Costo Total por Asiento (US\$)	76.1	62.8	21.1%
Costo Total por Asiento ex-combustible (US\$)	50.6	43.5	16.1%
Asientos (miles)	25,279	25,657	-1.5%
Etapas media (millas)	694	713	-2.7%
Sectores	123,317	127,840	-3.5%
Horas Bloque	247,865	261,126	-5.1%
Utilización operativa diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	11.7	12.3	-4.6%
Utilización total diaria promedio por aeronave (Horas Bloque)	8.0	8.4	-3.9%
Galones de combustible consumidos (millones)	182.4	198.4	-8.1%
Datos Macro			
Promedio Jet Fuel ¹ (US\$/gal)	3.41	2.11	61.6%
Tipo de cambio promedio ² (US\$/MX\$)	17.41	19.54	-10.9%
Tipo de cambio al final de periodo ² (US\$/MX\$)	17.84	18.38	-2.9%

(1) Bloomberg - JETIGCPR Index

(2) Banxico



Estados Financieros

Estado de Resultados

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias
Estado Consolidado de Resultados Integrales

Periodos de tres meses terminados el 30 de septiembre de 2026 y 2025

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados)	3T 2026	3T 2025	% Var
Pasajeros	355,091	342,767	3.6%
Cargo por servicio y otros	340,753	312,797	8.9%
Ingresos operativos totales	695,844	655,564	6.1%
Otros ingresos	-36,299	-30,506	19.0%
Combustible	241,859	170,293	42.0%
Depreciación y amortización	95,830	127,820	-25.0%
Gastos de aterrizaje, despegue y navegación	73,818	71,803	2.8%
Sueldos, salarios y otros beneficios	96,124	90,603	6.1%
Gastos de apoyo en la operación	43,530	34,656	25.6%
Gastos de publicidad y distribución	44,006	33,670	30.7%
Mantenimiento	39,193	17,903	118.9%
Arrendamientos	82,842	65,374	26.7%
Otros gastos	7,301	6,052	20.6%
Total de gastos de operación	688,204	587,668	17.1%
Utilidad de operación	7,640	67,896	-88.7%
Margen de operación	1.1%	10.4%	-9.3pp
Ingreso financiero	20,030	22,779	-12.1%
Gasto financiero	-61,328	-49,551	23.8%
Total de gastos financieros, neto	-41,298	-26,772	54.3%
Utilidad (pérdida) antes de impuestos a la utilidad	-33,658	41,124	N/A
Margen de utilidad (pérdida) antes de impuestos	-4.8%	6.3%	-11.1pp
Impuestos a la utilidad	-6,818	11,104	N/A
Utilidad (pérdida) neta	-26,840	30,020	N/A
Margen de utilidad (pérdida) neta	-3.9%	4.6%	-8.4pp



Estado de Resultados

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias
Estado Consolidado de Resultados Integrales

Periodos de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2026 y 2025

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ¹	9M 2026	9M 2025	% Var
Pasajeros	906,712	869,306	4.3%
Cargo por servicio y otros	926,481	826,636	12.1%
Ingresos operativos totales	1,833,193	1,695,942	8.1%
Otros ingresos	-131,659	-109,691	20.0%
Combustible	644,847	494,242	30.5%
Depreciación y amortización	316,730	387,203	-18.2%
Gastos de aterrizaje, despegue y navegación	216,530	211,333	2.5%
Sueldos, salarios y otros beneficios	286,309	237,210	20.7%
Gastos de apoyo en la operación	121,985	91,215	33.7%
Gastos de publicidad y distribución	113,695	92,257	23.2%
Mantenimiento	121,019	81,880	47.8%
Arrendamientos	221,703	118,338	87.3%
Otros gastos	12,245	7,501	63.2%
Total de gastos de operación	1,923,404	1,611,488	19.4%
Utilidad (pérdida) de operación	-90,211	84,454	N/A
Margen de operación	-4.9%	5.0%	-9.9pp
Ingreso financiero	64,306	64,400	-0.1%
Gasto financiero	-185,652	-154,670	20.0%
Total de gastos financieros, neto	-121,346	-90,270	34.4%
Pérdida antes de impuestos a la utilidad	-211,557	-5,816	3,537.5%
Margen de pérdida antes de impuestos	-11.5%	-0.3%	-11.2pp
Impuestos a la utilidad	-51,437	-1,570	3,176.2%
Pérdida neta	-160,120	-4,246	3,671.1%
Margen de pérdida neta	-8.7%	-0.3%	-8.5pp

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de septiembre de 2026, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 30 de septiembre de 2026, así como sus respectivos procedimientos de revisión.



Estado de Situación Financiera

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias
Estado Consolidado de Situación Financiera
Al 30 de septiembre de 2026 y 31 de diciembre de 2025
(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ¹	Sep 2026	Dic 2025	% Var
Efectivo y equivalentes de efectivo	723,527	786,394	-8.0%
Instrumentos financieros derivados	14,748	0	N/A
Cuentas por cobrar y otras cuentas por cobrar	290,618	193,771	50.0%
Partes relacionadas	172,040	172,135	-0.1%
Inventarios	45,622	37,709	21.0%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	82,046	62,080	32.2%
Total del activo circulante	1,328,601	1,252,089	6.1%
Efectivo restringido	54,039	50,825	6.3%
Partes relacionadas	0	0	N/A
Pagos anticipados para mantenimientos a largo plazo	10,589	6,179	71.4%
Equipo de operación, mobiliario y equipo	1,226,617	1,133,583	8.2%
Activos por derechos de uso	1,217,913	1,276,737	-4.6%
Activos intangibles	20,019	20,839	-3.9%
Depósitos de garantía y pagos anticipados	311,054	308,877	0.7%
Impuestos a la utilidad diferidos	293,640	212,519	38.2%
Instrumentos financieros derivados	18,175	0	N/A
Total del activo	4,480,647	4,261,648	5.1%
Deuda	234,159	186,756	25.4%
Instrumentos financieros derivados	4,576	19,989	-77.1%
Pasivos por arrendamiento	238,024	239,581	-0.6%
Proveedores	207,474	122,412	69.5%
Pasivos acumulados	310,715	239,532	29.7%
Provisiones	339,034	169,151	100.4%
Participación de los trabajadores en la utilidad	612	15,791	-96.1%
Partes relacionadas	440	738	-40.4%
Transportación vendida no utilizada	280,616	189,111	48.4%
Anticipos por servicios	33,766	33,012	2.3%
Total del pasivo circulante	1,649,416	1,216,073	35.6%
Deuda	1,063,664	1,117,998	-4.9%
Pasivos por arrendamiento	1,248,677	1,262,650	-1.1%
Instrumentos financieros derivados	18,538	6,563	182.5%
Provisiones	442,614	450,109	-1.7%
Beneficios a los empleados	3,509	3,107	12.9%
Total del pasivo	4,426,418	4,056,500	9.1%
Capital social	51,866	51,866	0.0%
Reserva legal	10,373	10,373	0.0%
Instrumento compuesto	8,263	8,263	0.0%
Reserva en suscripción de acciones	-121	-121	0.0%
Capital adicional pagado	18,270	16,461	11.0%
Otras cuentas de capital	-2,316	-2,316	0.0%
Resultados acumulados	-15,579	144,541	N/A
Otros resultados integrales	-16,527	-23,919	-30.9%
Total del capital contable	54,229	205,148	-73.6%
Total del pasivo y capital contable	4,480,647	4,261,648	5.1%

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de septiembre de 2026, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 30 de septiembre de 2026, así como sus respectivos procedimientos de revisión.



Estado de Flujos de Efectivo

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo

Periodos de tres meses terminados el 30 de septiembre de 2026 y 2025

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados)	3T 2026	3T 2025	% Var
Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas	215,579	198,728	8.5%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión	-31,204	-72,889	-57.2%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de financiamiento	-214,997	-231,562	-7.2%
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	-30,622	-105,723	-71.0%
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	754,149	673,486	12.0%
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	723,527	567,763	27.4%

Durante el 3T 2026, las salidas totales de efectivo por pagos de arrendamiento ascendieron a US\$88 millones. Los pagos de arrendamiento se reflejan en el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento.

Grupo Viva Aerobus, S.A. de C.V. y Subsidiarias
Estado Consolidado de Flujos de Efectivo

Periodos de nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2026 y 2025

(Miles de dólares)

Miles de dólares (no auditados) ¹	9M 2026	9M 2025	% Var
Flujos de efectivo netos provenientes de actividades operativas	407,658	373,814	9.1%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de inversión	-110,154	-268,605	-59.0%
Flujos de efectivo netos provenientes de (utilizados en) actividades de financiamiento	-360,371	-357,696	0.7%
Incremento (disminución) de efectivo y equivalentes de efectivo	-62,867	-252,487	-75.1%
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo	786,394	820,250	-4.1%
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	723,527	567,763	27.4%

(1) Nuestros estados financieros consolidados, para el periodo concluido el 30 de septiembre de 2026, aún no están disponibles. Estas cifras son preliminares, basadas en la información con la que contamos a la fecha de la publicación de este reporte de resultados, por lo que están sujetas a cambios. Nuestros resultados finales del periodo pueden variar con respecto a los resultados preliminares presentados en este documento, debido a la finalización de nuestros procedimientos de cierre financiero, los ajustes finales y otros acontecimientos que puedan surgir entre la fecha de este reporte y el momento en que se finalicen los trabajos de preparación de los resultados financieros correspondientes al periodo finalizado el 30 de septiembre de 2026, así como sus respectivos procedimientos de revisión.

Durante los primeros nueve meses de 2026, las salidas totales de efectivo por pagos de arrendamiento ascendieron a US\$278 millones. Los pagos de arrendamiento se reflejan en el flujo de efectivo neto utilizado en actividades de financiamiento.

