



Volaris Reporta Resultados Financieros del Primer Trimestre 2026

Ciudad de México, México, 27 de abril 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 primer trimestre 2026¹.

Enrique Beltranena, Presidente y Director General, dijo: “Nuestros resultados del primer trimestre reflejan una ejecución disciplinada, fortaleciendo la calidad de los ingresos, optimizando la asignación de capacidad y manteniendo un sólido control de costos en un entorno de combustible más desafiante. La demanda se mantuvo sólida en toda nuestra red, impulsada por el dinamismo en los mercados transfronterizos y un fuerte desempeño en los ingresos.

Estamos respondiendo con agilidad ante la volatilidad en los precios del combustible, aprovechando la flexibilidad de nuestro modelo mediante ajustes de capacidad, optimización de la red y ajustes de precios selectivos, los cuales han sido bien absorbidos, con una demanda que se mantiene resiliente en nuestros mercados. Al mismo tiempo, estamos operando desde una posición de fortaleza, respaldada por una red más diversificada, una estrategia de flota disciplinada y una sólida posición financiera.

Hacia adelante, mantenemos el enfoque en priorizar la rentabilidad, respaldado por mejoras continuas en la productividad de la flota conforme se normaliza la disponibilidad de motores. Confiamos en nuestra capacidad para adaptarnos a un entorno cambiante, gracias a la flexibilidad de nuestras operaciones y nuestro plan de flota, mientras posicionamos al negocio para generar valor en el largo plazo.”

Datos relevantes del primer trimestre 2026

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 1T 2025, a menos que se indique lo contrario)

- La **pérdida neta** se ubicó en \$71 millones. La pérdida por ADS (American Depositary Shares) fue de 62 centavos.
- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$770 millones, un incremento de 14%.
- Los **ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (TRASM por sus siglas en inglés)** se ubicaron en 8.62 centavos, aumentando en 11%.
- La **capacidad (medida en ASMs)** incrementó 2%, ubicándose en 8.9 mil millones.
- Los **gastos operativos** totalizaron en \$791 millones, comparado con \$688 millones en el año anterior.
- Los **gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (CASM por sus siglas en inglés)** incrementaron 12%, situándose en 8.85 centavos.
- El **costo económico promedio de combustible** incrementó 16%, ubicándose en \$3.06 por galón.
- **CASM ex combustible** incrementó 12%, ubicándose en 6.04 centavos.
- La **UAFIDAR** totalizó en \$177 millones, un decremento de 13%.
- **Margen UAFIDAR** de 22.9%, una disminución de 6.9 puntos porcentuales.
- El **efectivo total, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo** totalizaron en \$766 millones, representando 24% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.
- La razón de **deuda neta a U12M UAFIDAR**² fue de 3.2x, comparado con 3.1x 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 primer trimestre 2026

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 1T 2025, a menos que se indique lo contrario)

Datos Financieros Consolidados	Primer Trimestre		
	2026	2025	Var.
Ingresos operativos totales (millones)	770	678	13.6%
TRASM (centavos)	8.62	7.76	11.0%
ASMs (millones, itinerado y charter)	8,940	8,737	2.3%
Factor de ocupación (itinerado, RPMs/ASMs)	85.0%	85.4%	(0.4 pp)
Pasajeros (miles, itinerado y charter)	7,750	7,418	4.5%
Flota (final del periodo)	155	145	10
Gastos operativos totales (millones)	791	688	15.0%
CASM (centavos)	8.85	7.88	12.4%
CASM ex combustible (centavos)	6.04	5.40	11.9%
Pérdida de operación (millones)	(21)	(10)	>100%
% Margen de pérdida operativa	(2.8%)	(1.5%)	(1.3 pp)
Pérdida neta (millones)	(71)	(51)	39.2%
% Margen pérdida neta	(9.3%)	(7.6%)	(1.7 pp)
UAFIDAR (millones)	177	203	(12.8%)
% Margen UAFIDAR	22.9%	29.9%	(6.9 pp)
Deuda neta a U12M UAFIDAR³	3.2x	2.7x	0.5x

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

³ Incluye inversiones a corto plazo.

Primer Trimestre 2026

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 1T 2025, a menos que se indique lo contrario)

Los **ingresos operativos totales** del trimestre se ubicaron en \$770 millones, incrementando en 13.6%.

La capacidad total, en términos de **millas por asiento disponibles (ASMs por sus siglas en inglés)**, se ubicó en 8.9 mil millones, representando un incremento de 2.3%.

Los **pasajeros** reservados fueron 7.7 millones, un incremento de 4.5%. Los pasajeros nacionales incrementaron un 1.9%, mientras que el número de pasajeros internacionales aumentó un 11.3%.

TRASM incrementó 11.0%, posicionándose en 8.62 centavos, principalmente impulsado por un incremento de 10.0% en la tarifa base promedio por pasajero, alcanzando \$42, y por un incremento de 7.8% en los ingresos totales por servicios adicionales por pasajero, ubicándose en \$57.

Los ingresos operativos totales por pasajero alcanzaron \$99, incrementando 8.7%. Durante el trimestre, los ingresos por servicios adicionales representaron el 57.3% de los ingresos operativos totales.

El **factor de ocupación** del trimestre alcanzó 85.0%, representando una reducción de 0.4 puntos porcentuales.



Los **gastos operativos totales** fueron de \$791 millones, comparado con \$688 millones en el año anterior.

El **CASM** se ubicó en 8.85 centavos, representando un incremento de 12.4%.

El **costo económico promedio de combustible** aumentó 16.2%, ubicándose en \$3.06 por galón.

El **CASM ex combustible** se situó en 6.04 centavos, a pesar de haber operado menos ASMs de lo planeado durante el trimestre, así como del impacto de la apreciación del peso mexicano, reflejando la conversión de los costos denominados en pesos a dólares estadounidenses. El incremento de 11.9% en el CASM ex combustible se debió principalmente a mayores gastos de mantenimiento y a una mayor proporción de ASMs internacionales. Durante el trimestre, la Compañía no registró ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso, al no tener entregas de aeronaves de Airbus.

El **resultado integral de financiamiento** representó un gasto de \$68 millones, comparado con un gasto de \$66 millones en el mismo periodo del 2025.

El **beneficio por impuesto a la utilidad** fue de \$18 millones, comparado con un beneficio de \$25 millones registrado en el primer 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 \$71 millones, con una pérdida por ADS de 62 centavos.

La **UAFIDAR** del trimestre alcanzó \$177 millones, un decremento de 12.8%. El **margen UAFIDAR** se ubicó en 22.9%, una disminución de 6.9 puntos porcentuales.

Balance General, Liquidez y Asignación de Capital

Al 31 de marzo de 2026, el efectivo, equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo totalizaron en \$766 millones, representando 24.5% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.

El flujo de efectivo neto proveniente de las actividades operativas fue de \$251 millones. El flujo de efectivo neto usado en actividades de inversión y de financiamiento fue de \$34 millones y de \$222 millones, respectivamente.

La deuda financiera se ubicó en \$659 millones, un decremento de 6.3% en comparación al año anterior, mientras que el total de los pasivos por arrendamiento se mantuvo relativamente estable en \$3,162 millones.

La **razón de deuda neta a U12M UAFIDAR**⁴ fue de 3.2x, comparado con 3.1x en el trimestre anterior, y 2.7x en el primer trimestre del 2025.

El tipo de cambio promedio del trimestre fue de Ps.17.57 por dólar, reflejando una apreciación de 14.0% del peso mexicano. Al cierre de marzo, el tipo de cambio fue de Ps. 18.07 por dólar, comparado con Ps. 20.32 en el año anterior, reflejando una apreciación de 11.1% del peso mexicano.

⁴ Incluye inversiones a corto plazo.

Guía Resultados Año Completo 2026

Dada la continua incertidumbre geopolítica y la volatilidad en los precios del combustible, Volaris no proporcionará guía para el año completo 2026. La Compañía continuará monitoreando de cerca la evolución de las condiciones, que se mantienen dinámicas. Volaris mantiene su confianza en la fortaleza del negocio, la demanda a través de su red, y la capacidad para ejecutar sus iniciativas estratégicas, y actualizará sus perspectivas conforme se establezcan las condiciones y mejore la visibilidad.

Guía de Resultados del Segundo Trimestre 2026

Para el segundo trimestre 2026, la Compañía estima:

	2T'26	2T'25 ⁽¹⁾
Guía de Resultados 2T'26		
Crecimiento de capacidad (ASMs) (A/A)	0% a 2%	8.7%
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM)	~9.50 centavos	7.80 centavos
CASM ex combustible	~6.80 centavos	5.69 centavos
Margen UAFIDAR	~13%	27.9%
Tipo de cambio promedio USD/MXN	Ps. ~17.85	Ps. 19.54
Precio promedio del combustible (Costa del Golfo de los Estados Unidos)	~\$4.00	\$2.01

(1) Para conveniencia del lector se incluyen las cifras reportadas en el 2T'25.

Las proyecciones para el segundo 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 primer trimestre, la flota de Volaris se mantuvo en un total de 155 aeronaves, y no se incorporaron aeronaves arrendadas adicionales. 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 66% de las aeronaves son modelos New Engine Option (NEO).

Flota Total	Primer Trimestre			Cuarto Trimestre	
	2026	2025	Var.	2025	Var.
CEO					
A319	-	2	(2)	-	-
A320	43	44	(1)	43	-
A321	10	10	-	10	-
NEO					
A320	64	55	9	64	-
A321	38	34	4	38	-
Total de aeronaves al final del periodo	155	145	10	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: Martes 28 de abril de 2026

Hora: 9:00 am Ciudad de México / 11:00 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 unirse a la llamada, así como una confirmación por correo electrónico con los detalles.
3. Selecciona un método para unirse 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 156 aviones. Volaris ofrece más de 500 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 31 de marzo de 2026	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2025	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	770	678	13.6%
Gastos operativos totales (millones)	791	688	15.0%
Pérdida de operación (millones)	(21)	(10)	>100.0%
Margen de pérdida operativa	(2.8%)	(1.5%)	(1.3 pp)
Depreciación y amortización (millones)	174	159	9.4%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	24	54	(55.6%)
Pérdida neta (millones)	(71)	(51)	39.2%
Margen de pérdida neta	(9.3%)	(7.6%)	(1.7 pp)
Pérdida por acción ⁽¹⁾:			
Básica	(0.06)	(0.04)	39.7%
Diluida	(0.06)	(0.04)	41.5%
Pérdida por ADS [*]:			
Básica	(0.62)	(0.45)	39.7%
Diluida	(0.62)	(0.44)	41.5%
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básica	1,148,552,900	1,149,802,368	(0.1%)
Diluida	1,148,552,900	1,164,583,159	(1.4%)
Indicadores Financieros			
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) ⁽²⁾	8.62	7.76	11.0%
Tarifa base promedio por pasajero	42	39	10.0%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽³⁾	57	53	7.8%
Total de ingresos operativos por pasajero	99	91	8.7%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽²⁾	8.85	7.88	12.4%
CASM ex combustible (centavos) ⁽²⁾	6.04	5.40	11.9%
Indicadores Operativos			
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽²⁾	8,940	8,737	2.3%
Doméstico	4,922	5,108	(3.6%)
Internacional	4,018	3,629	10.7%
Pasajero por milla (RPMs) (millones) ⁽²⁾	7,601	7,462	1.9%
Doméstico	4,383	4,536	(3.4%)
Internacional	3,219	2,926	10.0%
Factor de ocupación ⁽⁵⁾	85.0%	85.4%	(0.4 pp)
Doméstico	89.0%	88.8%	0.2 pp
Internacional	80.1%	80.6%	(0.5 pp)
Pasajeros reservados (miles) ⁽²⁾	7,750	7,418	4.5%
Doméstico	5,513	5,408	1.9%
Internacional	2,237	2,010	11.3%
Despegues ⁽²⁾	46,615	44,577	4.6%
Horas bloque ⁽²⁾	118,916	116,134	2.4%
Aeronaves al final del periodo	155	145	10
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	12.70	13.00	(2.3%)
Galones de combustible provisionados (millones)	81.64	81.56	0.1%
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁶⁾	3.06	2.63	16.2%
Tipo de cambio promedio	17.57	20.42	(14.0%)
Tipo de cambio al final del periodo	18.07	20.32	(11.1%)

*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) Excluye el gasto de combustible, gasto de arrendamientos variables de equipo de vuelo y ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso

(5) Incluye itinerado

(6) 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 31 de marzo de 2026	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2025	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero	728	645	12.9%
Ingresos por tarifa	329	286	15.0%
Otros ingresos de pasajero	399	359	11.1%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	42	33	27.3%
Carga	6	5	20.0%
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	36	28	28.6%
Total de ingresos operativos	770	678	13.6%
Otros ingresos operativos	(46)	(51)	(9.8%)
Gasto total de combustible	252	217	16.1%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	24	54	(55.6%)
Salarios y beneficios	134	104	28.8%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	155	122	27.0%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	34	34	0.0%
Gastos de mantenimiento	33	28	17.9%
Depreciación y amortización	51	52	(1.9%)
Depreciación de activos por derecho de uso	123	107	15.0%
Otros gastos operativos	31	21	47.6%
Total de gastos operativos	791	688	15.0%
Pérdida de operación	(21)	(10)	>100.0%
Ingresos financieros	9	12	(25.0%)
Costos financieros	(75)	(80)	(6.3%)
(Pérdida) utilidad cambiaria, neta	(2)	2	N/A
Resultado integral de financiamiento	(68)	(66)	3.0%
Pérdida antes de impuesto a la utilidad	(89)	(76)	17.1%
Beneficio de impuesto a la utilidad	18	25	(28.0%)
Pérdida neta	(71)	(51)	39.2%

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 31 de marzo de 2026	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2025	Variación
Otros ingresos pasajero	399	359	11.1%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	42	33	27.3%
Ingresos totales por servicios adicionales	441	392	12.5%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	7,750	7,418	4.5%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	57	53	7.8%

(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 31 de marzo de 2026 No auditados	Al 31 de diciembre de 2025 Auditados
Activos		
Efectivo y equivalentes de efectivo	746	754
Inversiones a corto plazo	20	20
Total de efectivo y equivalentes de efectivo e inversiones a corto plazo ⁽¹⁾	766	774
Cuentas por cobrar, neto	250	262
Inventarios	17	17
Depósitos en garantía	285	278
Instrumentos financieros derivados	14	-
Pagos anticipados y otros activos circulantes	62	63
Total del activo circulante	1,394	1,394
Activos por derecho de uso, neto	2,526	2,531
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	973	948
Activos intangibles, neto	39	38
Impuesto a la utilidad diferido	387	360
Depósitos en garantía	311	341
Otros activos a largo plazo	24	25
Total del activo no circulante	4,260	4,243
Total del activo	5,654	5,637
Pasivos y patrimonio		
Ventas de transportación no volada	428	361
Cuentas por pagar	166	192
Pasivos acumulados	342	269
Otros impuestos y contribuciones por pagar	318	269
Impuestos a la utilidad por pagar	-	11
Deuda financiera	265	262
Pasivos por arrendamiento	489	409
Otros pasivos	80	143
Total del pasivo a corto plazo	2,088	1,916
Deuda financiera	394	441
Pasivos acumulados	6	7
Beneficios a empleados	16	15
Impuesto a la utilidad diferido	11	12
Pasivos por arrendamiento	2,673	2,744
Otros pasivos	259	238
Total del pasivo a largo plazo	3,359	3,457
Total del pasivo	5,447	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	(197)	(126)
Pérdidas acumuladas de otras partidas integrales	(132)	(145)
Total del patrimonio	207	264
Total del pasivo y patrimonio	5,654	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 31 de marzo de 2026	Tres meses terminados el 31 de marzo de 2025
Flujos netos de efectivo provenientes de actividades de operación	251	157
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de inversión	(34)	(6)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento*	(222)	(212)
Disminución de efectivo y equivalentes de efectivo	(5)	(61)
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	(3)	-
Efectivo y equivalentes de efectivo al inicio del periodo.	754	908
Efectivo y equivalentes de efectivo al final del periodo	746	847

*Incluye pago por arrendamiento de aeronaves por valor de \$166 millones y \$152 millones para el periodo de tres meses finalizado el 31 de marzo de 2026 y 2025, respectivamente.