



Volaris informa la actualización de la cifra de utilidad por ADS (American Depositary Shares) en el documento de resultados financieros referente al tercer trimestre de 2022

Ciudad de México, México, 27 de octubre de 2022 – 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, informa que el día de hoy, se modificó, a través de la Comisión de Bolsa y Valores (Securities and Exchange Commission) de los Estados Unidos de América, el documento de anuncio de resultados financieros referente al tercer trimestre de 2022, publicado previamente el pasado 24 de octubre de 2022, para actualizar únicamente la cifra de Utilidad por ADS (American Depositary Shares) de la Compañía de USD 0.30 (treinta centavos de dólar americano) a USD 0.34 (treinta y cuatro centavos de dólar americano) y por el tercer trimestre de 2021 de USD 0.60 (sesenta centavos de dólar americano) a USD 0.65 (sesenta y cinco centavos de dólar americano).

Se adjunta al presente (exclusivamente para efectos informativos) la versión actualizada en español del documento de anuncio de resultados financieros referente al tercer trimestre de 2022, publicado previamente el pasado 24 de octubre de 2022 en la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y en la Bolsa Mexicana de Valores.

Volaris Anuncia Resultados Financieros del Tercer Trimestre 2022

Ciudad de México, México, 24 de octubre de 2022 – 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, anuncia hoy sus resultados financieros para el tercer trimestre 2022¹.

Datos relevantes del tercer trimestre de 2022²

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 3T 2021 a menos que se indique lo contrario)

Volaris reportó un crecimiento de doble dígito en ingresos, manteniendo el CASM excluyendo combustible a niveles líderes de la industria y terminó el tercer trimestre con un balance general sano. Volaris continuará con su estrategia de red de rutas flexible y seguirá estimulando la demanda a través de su modelo resiliente de ultra bajo costo.

- Los **ingresos operativos totales** se ubicaron en \$769 millones, un aumento de 20%. Los ingresos totales en términos de asiento por milla disponible (**TRASM** por sus siglas en inglés) disminuyeron 2.4%, ubicándose en \$8.2 centavos.
- Los **gastos operativos** totalizaron \$734 millones, un incremento de 52%. Los gastos operativos en términos de asiento por milla disponible (**CASM** por sus siglas en inglés) aumentaron 24% ubicándose en \$7.85 centavos, mientras que el **CASM excluyendo combustible** disminuyó 0.5%, para ubicarse en \$4.07 centavos. El costo económico promedio de combustible aumentó 72.2% a \$3.96 por galón.
- La **utilidad neta** se ubicó en \$40 millones. La utilidad por acción fue de \$0.03, mientras que la utilidad por ADS (*American Depositary Shares*) fue de \$0.34.
- La **UAFIDAR** totalizó en \$175 millones, una disminución de 33%, con un **margen UAFIDAR** de 22.8%; una disminución de 18.1 puntos porcentuales.
- El **efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido** alcanzaron \$750 millones; representando 28% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses.
- La razón de **deuda neta a U12M UAFIDAR** fue de 3.4 veces.

“Constantemente hemos anticipado una demanda fuerte en nuestros mercados de visitas de amigos y familiares (VFR) y de placer – mercados que no muestran signos de desaceleración. La capacidad (ASMs) en el tercer trimestre creció un 22 % en comparación con 2021 y un 48 % en comparación con 2019. Nuestro crecimiento fue planeado estratégicamente y ha demostrado ser constante y rentable,” dijo Enrique Beltranena, Presidente Ejecutivo y Director General.

“Si bien normalmente vemos un pico en el factor de ocupación en julio y reducciones hacia el final del verano, en este año nuestros factores de ocupación aumentaron durante todos los meses del tercer trimestre, del 84.7 % en julio al 84.9 % en agosto, alcanzando un nivel mensual récord de 87.4% en

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

² Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.

septiembre. Las reservaciones a futuro se mantienen sólidas y esperamos sostener un factor de ocupación fuerte durante el resto del año, mientras que el CASM excluyendo combustible para el tercer trimestre se mantuvo bajo control a pesar de las presiones inflacionarias”, añadió el señor Beltranena.

Resultados operativos y financieros al tercer trimestre 2022³

(Todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses y se comparan con el 3T 2021 a menos que se indique lo contrario)

Datos Financieros Consolidados	Tres meses terminados el 30 de septiembre		
	2022	2021	Var.
Ingresos operativos totales (millones)	769	640	20%
TRASM (centavos)	8.2	8.4	(2.4%)
ASMs (millones, itinerado y charter)	9,355	7,667	22%
Factor de ocupación (itinerado, RPMs/ASMs)	85.6%	85.4%	0.2 pp
Pasajeros (miles, itinerado y charter)	8,125	6,650	22.2%
Flota (final del periodo)	113	94	19
Gastos operativos totales (millones)	734	484	52%
CASM (centavos)	7.85	6.33	24%
CASM ex. combustible (centavos)	4.07	4.09	(0.5%)
CASM ex. Ajustado (centavos) ^{(1) (2)}	3.78	3.96	(4.5%)
Utilidad operativa (UAFIR) (millones)	35	156	(78%)
% Margen UAFIR	4.6%	24.4%	(19.8 pp)
Utilidad neta (millones)	40	76	(47%)
% Margen utilidad neta	5.2%	11.9%	(6.7 pp)
UAFIDAR (millones)	175	262	(33%)
% Margen UAFIDAR	22.8%	40.9%	(18.1 pp)
Deuda neta a U12M UAFIDAR	3.4x	2.8x	0.6x

*Nota: Las cifras están redondeadas para efectos prácticos. Mayor detalle consultar indicadores financieros y operativos.

(1) Excluye los gastos de combustible, los gastos de devolución y las ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso.

(2) Conciliación del CASM con el CASM ajustado ex combustible:

Conciliación del CASM	Tres meses terminados el 30 de septiembre		
	2022	2021	Var.
CASM (centavos)	7.85	6.33	24%
- Gasto de combustible, neto	3.78	2.24	69%
CASM ex. combustible	4.07	4.09	(0.5%)
- Gastos de devolución	0.31	0.16	94%
- Ganancias por ventas y arrendamiento en vía de regreso	(0.02)	(0.03)	(33%)
CASM ajustado ex. combustible	3.78	3.96	(4.5%)

³ Al 1 de enero de 2022, todas las cifras se expresan en dólares estadounidenses.



Los **ingresos operativos totales** en el trimestre se ubicaron en \$769 millones, un aumento de 20%, debido a una mayor capacidad, factores de ocupación saludables y estacionalidad. Asimismo, la demanda se mantuvo fuerte a lo largo del trimestre con curvas de reserva saludables a pesar de los factores adversos (alta inflación, incertidumbre económica y política) registrados en los mercados donde opera la Compañía.

Volaris transportó 8.1 millones de pasajeros en el trimestre, un incremento de 22.2%. Los pasajeros nacionales e internacionales aumentaron 22.7% y 20.2%, respectivamente; mientras que la capacidad total, en términos de millas por asiento disponibles (ASM por sus siglas en inglés) aumentó 22%, ubicándose en 9.4 mil millones. El factor de ocupación alcanzó 85.6%, 0.2 puntos porcentuales por debajo del mismo periodo de 2021.

TRASM disminuyó 2.4%, ubicándose en \$8.2 centavos en el trimestre. La tarifa base promedio fue de \$56, una disminución de 1.8%. Los ingresos totales por servicios adicionales por pasajero fueron de \$39, una disminución de 2.5%. Los ingresos totales por servicios adicionales representaron el 41% del total de los ingresos operativos, ubicándose en el mismo nivel del tercer trimestre 2021. Por último, los ingresos totales por pasajero disminuyeron 2.1%, ubicándose en \$95.

Los **gastos operativos totales** del trimestre fueron de \$734 millones, incrementándose 52%, principalmente como resultado del aumento en el costo del combustible y el mantenimiento mayor. El costo económico promedio de combustible por galón creció 72.2%, alcanzando \$3.96 por galón en el periodo. El CASM total de \$7.85 centavos, registró un incremento de 24% contra el mismo periodo de 2021. El CASM excluyendo combustible disminuyó 0.5%, situándose en \$4.07, debido al disciplinado y eficaz control de costos y a una mayor utilización por aeronave. El CASM ajustado excluyendo combustible disminuyó un 4.5%, hasta \$3.78 centavos.

El **resultado integral de financiamiento** representó una pérdida de \$44 millones en el tercer trimestre del 2022, comparado con una pérdida de \$48 millones en el mismo periodo de 2021. Este resultado se vio impactado por el incremento en las tasas de interés.

En el tercer trimestre, el tipo de cambio promedio fue de Ps.20.24 por dólar, una depreciación del 1.1% y 1.0%, en comparación con el tipo de cambio promedio del tercer trimestre de 2021 y del segundo trimestre de 2022, respectivamente. Al final del trimestre, el tipo de cambio fue de Ps.20.31 pesos por dólar.

El **beneficio del impuesto a la utilidad** fue de \$49 millones, comparado con el gasto de \$32 millones registrado en el tercer trimestre del 2021.

La **utilidad neta** en el trimestre se situó en \$40 millones, con una utilidad por acción de \$0.03 y una utilidad por ADS (*American Depositary Shares*) de \$0.34. En el mismo periodo de 2021, la utilidad neta fue de \$76 millones, con una utilidad por acción de \$0.06 y una utilidad por ADS de \$0.65.

La **UAFIDAR** totalizó en \$175 millones, una disminución de 33%, impactado de forma negativa por el aumento en los costos de combustible y en gastos de aterrizaje, despegue y navegación. El margen UAFIDAR se ubicó en 22.8%, un decremento de 18.1 puntos porcentuales.



Balance, liquidez y asignación de capital

Al 30 de septiembre de 2022, Volaris utilizó \$9 millones de caja en el tercer trimestre, totalizando efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido en \$750 millones, representando 28% de los ingresos operativos totales de los últimos doce meses. El flujo de efectivo neto ajustado procedente de las actividades operativas fue de \$88 millones, mientras que las salidas de efectivo utilizadas en actividades de inversión y financiamiento fueron de \$51 millones y \$46 millones, respectivamente. La diferencia cambiaria neta permaneció sin cambios.

Al 30 de septiembre de 2022, la deuda neta fue de \$2,151 millones, incluyendo \$242 millones de deuda financiera, \$2,659 millones de pasivos por arrendamiento, menos efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido de \$750 millones. La razón de deuda neta a U12M UAFIDAR fue de 3.4 veces, comparado 2.9 veces en el segundo trimestre de 2022.

Proyecciones para 2022

Volaris espera continuar con sus planes de crecimiento a pesar de los retos macroeconómicos y geopolíticos globales a los que se ha enfrentado a lo largo del año, al tiempo que atiende la sólida demanda que se observa en su red actual

Volaris da la guía para el año 2022. Cabe destacar que la Compañía espera:

- Crecimiento de capacidad (ASMs) a 25% en comparación con 2021.
- Ingresos operativos totales en un rango de \$2.8 a \$3.0 mil millones.
- CASM excluyendo combustible aumentará aproximadamente un 1% en comparación con 2021.
- Margen UAFIDAR en niveles veinte bajos.
- Finalmente, CAPEX (*Capital Expenditure*) de \$145 millones.

Esta proyección asume un tipo de cambio promedio USD/MXN de Ps.20.25 a Ps.20.30 y un precio económico promedio del combustible de \$3.85 a \$3.90 por galón para todo el año; también espera que no haya impactos significativos e inesperados relacionadas por COVID-19, factores macroeconómicos u otros impactos negativos en el negocio. La perspectiva de la Compañía para el año 2022 se basa en una serie de suposiciones, incluidas las anteriores, que están sujetas a cambios y pueden estar fuera del control de la Compañía. Si los resultados reales difieren de estos supuestos, las expectativas de la Compañía pueden cambiar. No hay garantías de que Volaris logre estos resultados.

Flota

Durante el tercer trimestre, la Compañía hizo la devolución de una aeronave A319ceo en septiembre e incorporó una nueva aeronave de la familia A320neo a su flota. Al 30 de septiembre de 2022, la flota de Volaris estaba compuesta por 113 aeronaves (5 A319s, 87 A320s y 21 A321s), de las cuales 51% son modelos NEO (*New Engine Option*). La flota de Volaris tiene un promedio de 190 asientos por avión, con una edad promedio de 5.5 años. La Compañía planea para concluir el 2022 con aproximadamente 116 aeronaves.

Se insta a los inversionistas a que lean detenidamente los informes periódicos de la empresa presentados o facilitados a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores y a la Bolsa Mexicana de Valores, para obtener información adicional sobre la empresa.



Contacto Relación con Inversionistas:

Ricardo Martínez / ir@volaris.com

Contacto Media:

Gabriela Fernández / gabriela.fernandez@volaris.com

Detalles de la conferencia telefónica y Webcast:

Fecha:	Martes 25 de Octubre de 2022
Hora:	8:00 am Ciudad de México / 9:00 am Nueva York (EUA)
Marcar desde Estados Unidos:	+1-844-204-8586
Marcar desde México:	+52-55-8880-8040
Marcación Internacional:	+1-412-317-6346
Código de participación:	Volaris
Webcast y presentación de video:	https://webcastlite.mzig.com/cover.html?webcastId=5a3163ba-e4b8-4978-8e6e-99bfd160633b

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 de América, 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, marzo de 2006, Volaris ha aumentado sus rutas de 5 a más de 196 y su flota de 4 a 114 aviones. Volaris ofrece más de 500 segmentos de vuelo diarios en rutas que conectan 43 ciudades de México y 28 ciudades de Estados Unidos de América, Centro y Sudamérica, con una de las flotas más joven 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 de América, Centro y Sudamérica. Volaris ha recibido el Premio ESR a la Responsabilidad Social Corporativa durante trece años consecutivos. Para más información, visite: www.volaris.com.

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 respecto a las intenciones y expectativas de la Compañía respecto al calendario de entrega de las aeronaves bajo pedido, nuevas rutas de servicio y programas de ahorro para los clientes. 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 las 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 CASM ajustado ex combustible, el UAFIDAR y la relación entre la deuda neta a U12M UAFIDAR. Definimos el CASM como el total de gastos de explotación por asiento-milla disponible. Definimos el CASM ex combustible como el total de gastos de explotación por asiento-milla disponible, excluyendo los gastos de combustible. Definimos el CASM ajustado ex combustible como el total de gastos de explotación por asiento-milla disponible, excluyendo los gastos de combustible, los gastos de devolución y las ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso. Definimos el UAFIDAR como los beneficios antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización, depreciación de 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.

Estas medidas no basadas en las NIIF se proporcionan 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 de Valores y Bolsa en su totalidad para obtener información adicional sobre la empresa y a que no se basen en una sola medida financiera.

Indicadores financieros y operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2021	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	769	640	20.2%
Gastos operativos (millones)	734	484	51.7%
Utilidad de operación (millones)	35	156	(77.6%)
Margen de utilidad operativa	4.6%	24.4%	(19.8 pp)
Depreciación y amortización (millones)	107	84	27.4%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	32	22	45.5%
Utilidad neta (millones)	40	76	(47.4%)
Margen de utilidad neta	5.2%	11.9%	(6.7 pp)
Ganancia por acción:			
Básica ⁽⁷⁾	0.03	0.06	(50.0%)
Diluida ⁽⁷⁾	0.03	0.06	(50.0%)
Ganancia por ADS:			
Básica ⁽⁷⁾	0.34	0.65	(47.5%)
Diluida ⁽⁷⁾	0.34	0.65	(47.5%)
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básica	1,165,976,677	1,165,976,677	0.0%
Diluida	1,165,976,677	1,165,976,677	0.0%
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽¹⁾	9,355	7,667	22.0%
Doméstico	6,507	5,397	20.6%
Internacional	2,848	2,270	25.5%
Pasajeros por milla (RPMs) (millones) ⁽¹⁾	8,007	6,551	22.2%
Doméstico	5,708	4,714	21.1%
Internacional	2,299	1,837	25.1%
Factor de ocupación ⁽²⁾	85.6%	85.4%	0.2 pp
Doméstico	87.7%	87.3%	0.4 pp
Internacional	80.8%	80.9%	(0.1 pp)
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	8.2	8.4	(2.4%)
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽³⁾⁽⁴⁾	39	40	(2.5%)
Total de ingresos operativos por pasajero ⁽⁴⁾	95	97	(2.1%)
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	7.85	6.33	24.0%
CASM sin combustible (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	4.07	4.09	(0.5%)
CASM Ajustado sin combustible (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾⁽⁶⁾	3.78	3.96	(4.5%)
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	8,125	6,650	22.2%
Despegues ⁽¹⁾	50,586	41,820	21.0%
Horas bloque ⁽¹⁾	130,323	105,202	23.9%
Galones de combustible consumidos (millones)	89.04	74.67	19.2%
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	3.96	2.30	72.2%
Aeronaves al final del periodo	113	94	19
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.35	13.00	2.7%
Tipo de cambio promedio	20.24	20.01	1.1%
Tipo de cambio al final del periodo	20.31	20.31	0.0%

(1) Incluye itinerado y charter.

(2) Incluye itinerado.

(5) No incluye el IVA no acreditable

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

(4) Excluye instrumentos financieros no derivados.

(6) Excluye el gasto del combustible, gastos de devolución y las ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso.

(7) Cifras no redondeadas.

Indicadores financieros y operativos

Cifras no auditadas (En dólares estadounidenses a menos que se indique lo contrario)	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2021	Variación
Ingresos operativos totales (millones)	2,027	1,529	32.6%
Gastos operativos (millones)	2,043	1,277	60.0%
(Pérdida) utilidad de operación (millones)	(16)	252	N/A
Margen de (pérdida) utilidad operativa	(0.8%)	16.5%	(17.3 pp)
Depreciación y amortización (millones)	305	238	28.2%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo (millones)	90	69	30.4%
(Pérdida) utilidad neta (millones)	(58)	116	N/A
Margen de (pérdida) utilidad neta	(2.9%)	7.6%	(10.5 pp)
(Pérdida) ganancia por acción:			
Básica	(0.05)	0.10	N/A
Diluida	(0.05)	0.10	N/A
(Pérdida) ganancia por ADS:			
Básica ⁽⁷⁾	(0.50)	1.00	N/A
Diluida ⁽⁷⁾	(0.50)	1.00	N/A
Promedio ponderado de acciones en circulación:			
Básica ⁽⁷⁾	1,165,976,677	1,165,976,677	0.0%
Diluida ⁽⁷⁾	1,165,976,677	1,165,976,677	0.0%
Asientos disponibles por milla (ASMs) (millones) ⁽¹⁾	25,777	20,074	28.4%
Doméstico	18,033	14,447	24.8%
Internacional	7,744	5,627	37.6%
Pasajeros por milla (RPMs) (millones) ⁽¹⁾	21,891	16,835	30.0%
Doméstico	15,792	12,395	27.4%
Internacional	6,099	4,440	37.4%
Factor de ocupación ⁽²⁾	84.9%	83.9%	1.0 pp
Doméstico	87.6%	85.8%	1.8 pp
Internacional	78.8%	78.9%	(0.1 pp)
Ingresos operativos totales por ASM (TRASM) (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	7.9	7.7	2.6%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero ⁽³⁾⁽⁴⁾	37	39	(5.1%)
Total de ingresos operativos por pasajero ⁽⁴⁾	90	90	0.0%
Gastos operativos por ASM (CASM) (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	7.93	6.39	24.1%
CASM sin combustible (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾	4.22	4.32	(2.3%)
CASM sin combustible Ajustado (centavos) ⁽¹⁾⁽⁴⁾⁽⁶⁾	4.03	4.16	(3.1%)
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	22,576	17,124	31.8%
Despegues ⁽¹⁾	142,100	109,440	29.8%
Horas bloque ⁽¹⁾	362,624	275,096	31.8%
Galones de combustible consumidos (millones)	248.17	194.53	27.6%
Costo económico promedio de combustible por galón ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	3.83	2.14	79.0%
Aeronaves al final del periodo	113	94	19
Utilización diaria promedio por aeronave (horas bloque)	13.28	12.24	8.5%
Tipo de cambio promedio	20.27	20.13	0.7%
Tipo de cambio al final del periodo	20.31	20.31	0.0%

(1) Incluye itinerado y charter.

(2) Incluye itinerado.

(5) No incluye el IVA no acreditable

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

(4) Excluye instrumentos financieros no derivados.

(6) Excluye el gasto del combustible, gastos de devolución y las ganancias por venta y arrendamiento en vía de regreso.

(7) Cifras no redondeadas.

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 septiembre de 2022	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2021	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero	742	622	19.3%
Ingresos tarifa	453	377	20.2%
Otros ingresos pasajero	289	245	18.0%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	27	22	22.7%
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	24	19	26.3%
Carga	3	3	0.0%
Instrumentos financieros no derivados	-	(4)	(100.0%)
Total de ingresos operativos	769	640	20.2%
Otros ingresos operativos	(2)	(2)	0.0%
Gasto de combustible, neto ⁽¹⁾	354	170	108.2%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	94	76	23.7%
Depreciación activos por derecho de uso	82	70	17.1%
Salarios y beneficios	72	62	16.1%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	32	22	45.5%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	29	29	0.0%
Gastos de mantenimiento	24	25	(4.0%)
Otros gastos operativos	24	18	33.3%
Depreciación y amortización	25	14	78.6%
Gastos operativos	734	484	51.7%
Utilidad de operación	35	156	(77.6%)
Ingresos financieros	4	1	300.0%
Costos financieros	(46)	(37)	24.3%
Pérdida cambiaria, neta	(2)	(12)	(83.3%)
Resultado integral de financiamiento	(44)	(48)	(8.3%)
(Pérdida) utilidad antes de impuesto a la utilidad	(9)	108	N/A
Beneficio (gasto) de impuestos a la utilidad	49	(32)	N/A
Utilidad neta	40	76	(47.4%)

(1) Las cifras del tercer trimestre 2021 incluyen un beneficio de los instrumentos financieros no derivados por un importe de \$1 millón.

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)	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2021	Variación
Ingresos operativos:			
Ingresos pasajero	1,947	1,480	31.6%
Ingresos tarifa	1,191	872	36.6%
Otros ingresos pasajero	756	608	24.3%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	80	64	25.0%
Otros ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	69	55	25.5%
Carga	11	9	22.2%
Instrumentos financieros no derivados	-	(15)	(100.0%)
Total de ingresos operativos	2,027	1,529	32.6%
Otros ingresos operativos	(18)	(8)	125.0%
Gasto de combustible, neto ⁽¹⁾	957	410	133.4%
Gastos de navegación, aterrizaje y despegue	277	212	30.7%
Depreciación activos por derecho de uso	237	200	18.5%
Salarios y beneficios	204	168	21.4%
Gastos de arrendamientos variables de equipo de vuelo	90	69	30.4%
Gastos de venta, mercadotecnia y distribución	82	70	17.1%
Gastos de mantenimiento	75	70	7.1%
Otros gastos operativos	71	48	47.9%
Depreciación y amortización	68	38	78.9%
Gastos operativos	2,043	1,277	60.0%
(Pérdida) utilidad de operación	(16)	252	N/A
Ingresos financieros	6	3	100.0%
Costos financieros	(137)	(97)	41.2%
(Pérdida) ganancia cambiaria, neta	(7)	8	N/A
Resultado integral de financiamiento	(138)	(86)	60.5%
(Pérdida) utilidad antes de impuesto a la utilidad	(154)	166	N/A
Beneficio (gasto) de impuestos a la utilidad	96	(50)	N/A
(Pérdida) utilidad neta	(58)	116	N/A

(1) Las cifras del acumulado a septiembre 2021 incluyen un beneficio de los instrumentos financieros no derivados por un importe de \$6 millones.

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 muestra información detallada trimestral sobre los componentes del ingreso total por servicios adicionales:

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2021	Variación
Otros ingresos pasajero	289	245	18.0%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	24	19	26.3%
Ingresos totales por servicios adicionales	313	264	18.6%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	8,125	6,650	22.2%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	39	40	(2.5%)

(1) Incluye itinerado y charter

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 muestra información detallada de los nueve meses del año sobre los componentes del ingreso total por servicios adicionales:

Cifras no auditadas (En millones de dólares estadounidenses)	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2021	Variación
Otros ingresos pasajero	756	608	24.3%
Ingresos no relacionados con el ingreso pasajero	69	55	25.5%
Ingresos totales por servicios adicionales	825	663	24.4%
Pasajeros reservados (miles) ⁽¹⁾	22,576	17,124	31.8%
Ingresos totales por servicios adicionales por pasajero	37	39	(5.1%)

(1) Incluye itinerado y 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 septiembre de 2022 No auditados	Al 31 de diciembre de 2021*
Activos		
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	750	741
Cuentas por cobrar, neto	203	106
Inventarios	15	14
Pagos anticipados y otros activos circulantes	41	38
Depósitos en garantía	60	79
Total del activo circulante	1,069	978
Refacciones rotables, mobiliario y equipo, neto	434	455
Activos por derecho de uso	2,137	1,917
Activos intangibles, neto	11	13
Instrumentos financieros derivados	2	1
Impuestos a la utilidad diferido	248	141
Depósitos en garantía	480	455
Otros activos a largo plazo	34	23
Total del activo no circulante	3,346	3,005
Total del activos	4,415	3,983
Pasivos		
Ventas de transportación no volada	389	304
Cuentas por pagar	163	119
Pasivos acumulados	246	178
Pasivos por arrendamiento	325	284
Otros impuestos y contribuciones por pagar	183	131
Impuestos a la utilidad por pagar	11	4
Deuda financiera	87	197
Otros pasivos	13	35
Total del pasivo a corto plazo	1,417	1,252
Deuda financiera	155	108
Pasivos acumulados	-	1
Pasivos por arrendamiento	2,334	2,128
Otros pasivos	236	167
Beneficios a empleados	10	4
Impuestos a la utilidad diferido	13	11
Total del pasivo a largo plazo	2,748	2,419
Total del pasivo	4,165	3,671
Patrimonio		
Capital social	248	248
Acciones en tesorería	(10)	(9)
Contribuciones para futuros aumentos de capital	-	-
Reserva legal	17	17
Resultado en suscripción de acciones	283	281
Pérdidas acumuladas	(134)	(76)
Otras partidas de pérdida integral acumuladas	(154)	(149)
Total del patrimonio	250	312
Total del pasivo y patrimonio	4,415	3,983
Promedio ponderado de acciones en circulación	1,165,976,677	1,165,976,677

(*) Cifras no auditadas en USD.

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 septiembre de 2022	Tres meses terminados el 30 de septiembre de 2021
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	88	187
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de Inversión	(51)	(17)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento ⁽¹⁾	(46)	(86)
(Disminución) incremento de efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	(9)	84
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	-	8
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del periodo	759	532
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del periodo	750	624

(1) Incluye pagos de arrendamiento de aeronaves por \$82 millones y \$78 millones para el periodo de tres meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 y 2021, respectivamente.

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)	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2022	Nueve meses terminados el 30 de septiembre de 2021
Flujos netos de efectivo generados por actividades de operación	446	531
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de Inversión	(27)	(66)
Flujos netos de efectivo utilizados en actividades de financiamiento ⁽¹⁾	(411)	(346)
Incremento de efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido	8	119
Diferencias netas por tipo de cambio en el efectivo	1	7
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al inicio del periodo	741	498
Efectivo, equivalentes de efectivo y efectivo restringido al final del periodo	750	624

(1) Incluye pagos de arrendamiento de aeronaves por \$332 millones y \$333 millones para el periodo de seis meses finalizado el 30 de septiembre de 2022 y 2021, respectivamente.