

Azul Conclui com Sucesso Seu Abrangente Processo de Reestruturação e Divulga Resultados Excepcionais no 4T25

São Paulo, 27 de março de 2026 – A Azul S.A., “Azul” (B3:AZUL53, OTC:AZLUY), a maior companhia aérea do Brasil em número de cidades atendidas, anuncia hoje seus resultados do quarto trimestre de 2025 (“4T25”). As informações financeiras apresentadas a seguir, exceto onde indicado, estão em reais e de acordo com as normas contábeis IFRS (International Financial Reporting Standards).

Destaques Financeiros e Operacionais

4T25 Destaques ¹	4T25	4T24	% Δ	2025	2024	% Δ
Receita líquida total (R\$ milhões)	5.799,9	5.545,5	4,6%	21.873,7	19.526,2	12,0%
Resultado operacional (R\$ milhões)	1.420,3	1.238,6	14,7%	3.641,2	3.507,7	3,8%
Margem operacional (%)	24,5%	22,3%	+2,2 p.p.	16,6%	18,0%	-1,3 p.p.
EBITDA (R\$ milhões)	2.138,2	1.950,5	9,6%	6.654,6	6.071,7	9,6%
Margem EBITDA (%)	36,9%	35,2%	+1,7 p.p.	30,4%	31,1%	-0,7 p.p.
ASK (milhões)	12.460	12.330	1,1%	50.908	46.292	10,0%
RASK (R\$ centavos)	46,55	44,98	3,5%	42,97	42,18	1,9%
PRASK (R\$ centavos)	42,86	41,72	2,7%	39,74	39,15	1,5%
Yield (R\$ centavos)	50,40	49,54	1,7%	47,79	47,97	-0,4%
CASK (R\$ centavos)	35,15	34,93	0,6%	35,81	34,60	3,5%
Preço médio combustível / litro (R\$)	3,93	3,87	1,5%	4,00	4,21	-5,1%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$782,9 milhões no 4T25. Para mais informações, consulte a página 9.

- O EBITDA do 4T25 atingiu um recorde histórico de R\$2.138,2 milhões, aumentando 9,6% ano contra ano, representando uma margem de 36,9%. O resultado operacional também alcançou um recorde histórico de R\$1.420,3 milhões, crescendo 14,7% e entregando uma margem de 24,5%.
- A receita operacional alcançou R\$5,8 bilhões, um aumento de 4,6% ano contra ano, sustentada por um ambiente de demanda consistentemente forte, ajustes estratégicos de malha e o sólido desempenho de nossas unidades de negócio “*beyond the meta*” e receitas auxiliares.
- O RASK atingiu um recorde de R\$46,55 centavos no 4T25, alta de 3,5% ano contra ano, mesmo com crescimento de capacidade. Nossas unidades de negócio continuaram contribuindo de forma significativa para nossas receitas, representando 21,0% do RASK no trimestre.
- A capacidade cresceu 1,1% em relação ao ano anterior, impulsionada principalmente por um crescimento de 11,8% nas operações internacionais. No trimestre, a Azul transportou 8,0 milhões de passageiros, em linha com o mesmo período do ano anterior. O tráfego de passageiros medido em RPKs cresceu 2,1%, superando o crescimento de capacidade e elevando a taxa de ocupação para um recorde de 85,0%, 0,8 ponto percentual acima do 4T24.
- O CASK no 4T25 foi de R\$35,15 centavos, alta de 0,6% em comparação ao 4T24, principalmente devido à inflação anual de 4,3%, ao aumento de 1,5% no preço do combustível e ao maior número de processos judiciais relacionados a operações irregulares, parcialmente compensados pela valorização média de 7,7% do real brasileiro, além de diversas estratégias de redução de custos já implementadas como parte de nosso processo de reestruturação. No 4T25, a produtividade medida em ASKs por FTE aumentou impressionantes 5,7%, e o consumo de combustível por ASK caiu 1,3% ano contra ano.
- O caixa mais recebíveis totalizaram R\$3,7 bilhões, aumento de 22,4% comparado ao 4T24, representando 17,1% da receita dos últimos doze meses. Em outubro, a Azul acessou US\$221 milhões de seu financiamento DIP de US\$1,6 bilhão. Contas a receber aumentaram 53,4%, ou R\$947,4 milhões em relação a 31 de dezembro de 2024, impulsionadas principalmente por uma redução estratégica e deliberada nos recebíveis antecipados de cartão de crédito. Em 31 de dezembro de 2025, a Azul detinha mais de R\$2,0 bilhões em recebíveis de cartão de crédito, representando uma fonte de liquidez de acesso imediato.
- Em fevereiro de 2026, a Azul concluiu com sucesso seu processo de reestruturação sob o *Chapter 11* nos Estados Unidos, fortalecendo significativamente seu balanço, melhorando liquidez e geração de caixa, e reduzindo materialmente sua dívida. Após a saída, a alavancagem líquida da companhia ficou abaixo de 2,5x (com base no EBITDA de 2025 e na dívida líquida de fevereiro de 2026), posicionando a Azul para um crescimento sustentável de longo prazo.

Mensagem da Administração

Encerramos 2025 com mais um trimestre de sólido desempenho financeiro e operacional, com diversos recordes históricos. Esses resultados destacam o sucesso de nossa reestruturação sob o *Chapter 11*, concluída em menos de nove meses, conforme anunciado em nosso recente Fato Relevante de 20 de fevereiro de 2026. Esse marco só foi possível porque entramos no processo já sustentados por Acordos de Apoio à Reestruturação com os principais *stakeholders*, incluindo *bondholders*, nosso maior arrendador AerCap, e nossos parceiros estratégicos.

Por meio do esforço dedicado a essa ampla reestruturação, posicionamos a Azul para um crescimento sustentável de longo prazo e aumentamos significativamente nossa resiliência financeira. Com o apoio de nossos principais *stakeholders*, incluindo arrendadores de aeronaves, *bondholders* e parceiros estratégicos, a Azul fortaleceu consideravelmente seu balanço, saindo com uma alavancagem líquida abaixo de 2,5x, impulsionada principalmente pela redução de aproximadamente R\$6,7 bilhões em empréstimos e financiamentos e pela redução de mais de R\$9,8 bilhões em passivos de arrendamento de aeronaves, em comparação a 2024.

Ainda mais importante, durante toda essa reestruturação, conseguimos reduzir nossos pagamentos anuais de juros em 50% e nossos pagamentos recorrentes de arrendamento em mais de 30%, posicionando-nos para geração sustentável de caixa e um contínuo processo de desalavancagem.

Também aumentamos nossa liquidez por meio da bem-sucedida emissão de US\$1,375 bilhão em *Senior Notes* – a qual teve demanda 7x superior ao volume inicialmente ofertado – e por meio de emissões de ações que levantaram US\$850 milhões, garantindo uma posição de liquidez sólida após a reestruturação, com R\$100 milhões adicionais após aprovação regulatória.

Em relação aos nossos resultados do 4T25, registramos mais um trimestre de forte desempenho, refletindo a execução disciplinada de nosso plano de negócios. A receita total atingiu um recorde histórico, sustentada por uma demanda saudável, ações eficazes de precificação e contribuições sólidas de nossas unidades de negócio “*beyond the metal*”.

O EBITDA cresceu e atingiu um recorde histórico de R\$2,1 bilhões no trimestre, com margem de 36,9%, confirmando mais uma vez nossa rentabilidade líder no setor.

Nossas unidades de negócio Azul Fidelidade, Azul Cargo e Azul Viagens novamente apresentaram desempenhos excepcionais e continuam sendo fundamentais para diversificação e rentabilidade adicional. Cada unidade continuou a crescer dois dígitos ano contra ano, contribuindo de forma significativa para nossa receita total e EBITDA.

Com a reestruturação concluída com sucesso, entramos em 2026 mais bem preparados do que nunca. Com nosso balanço aprimorado, crescimento disciplinado de capacidade e uma malha aérea única – 80% de nossas rotas não têm concorrência direta – a Azul possui uma capacidade significativa de reagir a desafios macroeconômicos, como o recente aumento dos preços do combustível. Estamos trabalhando diligentemente em diversas ações operacionais para mitigar esse aumento e garantir que a Azul se consolide como a vencedora de longo prazo na região.

Nossos hubs estão entre os mais voltados ao segmento corporativo no Brasil, nossas unidades de negócio apresentam o maior nível de gasto *premium* do mercado e toda a nossa frota está coberta por contratos *power-by-the-hour*, que garantem previsibilidade nos custos de manutenção de motores. Com um dos menores compromissos futuros de aeronaves na região e um balanço de padrão internacional, a Azul está exposta a menores riscos financeiros e operacionais do que seus concorrentes, que enfrentam desafios significativamente maiores devido às elevadas medidas de crescimento já contratadas, à maior exposição internacional e às obrigações de dívida substancialmente superiores, fatores que dificultam o repasse de aumentos nos custos operacionais.

Estamos extremamente confiantes nas novas perspectivas da Azul. Gostaria de agradecer a nossos clientes, Tripulantes, parceiros, credores e investidores por sua confiança e apoio durante esta fase importante. Estamos ansiosos para implementar nosso plano e para entregar resultados que criarão valor de longo prazo para todos os *stakeholders*.

John Rodgerson, CEO da Azul S.A.

Desdobramentos Recentes

Em 20 de fevereiro, a Azul anunciou a conclusão bem-sucedida de sua reorganização financeira, um processo desenvolvido para transformar a estrutura de capital da Companhia por meio de uma redução substancial da alavancagem e maior geração de caixa.

Iniciamos o processo de reestruturação com o apoio de quatro principais credores, incluindo detentores de nossos títulos de dívida (*"bondholders"*), nosso maior arrendador de aeronaves, a AerCap, e investidores estratégicos. Os principais resultados do processo estão resumidos abaixo:

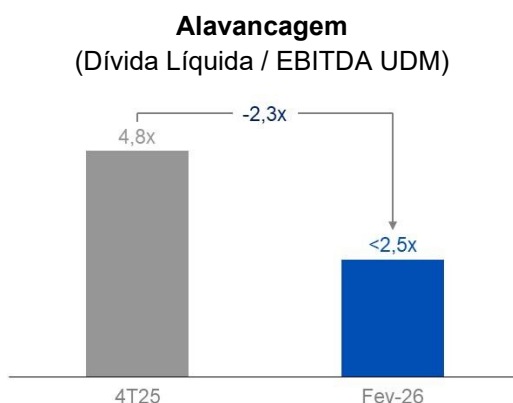
- Redução de aproximadamente US\$6,7 bilhões em empréstimos e financiamentos;
- Redução de cerca de 46% nos passivos de arrendamento de aeronaves;
- Redução estimada de mais de 50% nos pagamentos anuais de juros em comparação à estrutura de capital pré-*Chapter 11*;
- Redução estimada de aproximadamente um terço nas despesas recorrentes de arrendamento de aeronaves;
- Captação de US\$1,375 bilhão por meio da emissão de *Senior Notes*, com forte apoio dos investidores e demanda superior a 7x o valor inicialmente planejado;
- Compromissos de Investimento no valor de US\$950 milhões, dos quais US\$850 milhões já foram recebidos;
- Alavancagem inferior a 2,5x em fevereiro de 2026 após a saída do processo e a implementação do plano de reorganização (com base no EBITDA de 2025 e na dívida líquida de fevereiro de 2026).

A seguir, apresentamos nossa posição ilustrativa de empréstimos, financiamentos e passivos de arrendamento pós-reestruturação, refletindo os efeitos da implementação da reestruturação no 1T26:

Capitalização Pós Reestruturação ¹ (R\$ milhões)	4T25	Ajuste	Pro-forma
<i>Unsecured Notes</i>	429	(429)	-
<i>Secured Notes</i>	9.415	(9.415)	-
DIP	9.595	(9.595)	-
<i>Exit Notes</i>	-	6.976	6.976
Outras Dívidas	2.962	(893)	2.070
Debêntures Locais	658	(197)	462
Total de Empréstimos e Financiamentos	23.060	(13.552)	9.507
Passivos de Arrendamento	12.532	(1.000)	11.532
<i>Lessor Notes</i>	179	(179)	-
Total de Obrigações com Arrendadores	12.711	(1.179)	11.532
Dívida Total	35.771	(14.731)	21.039

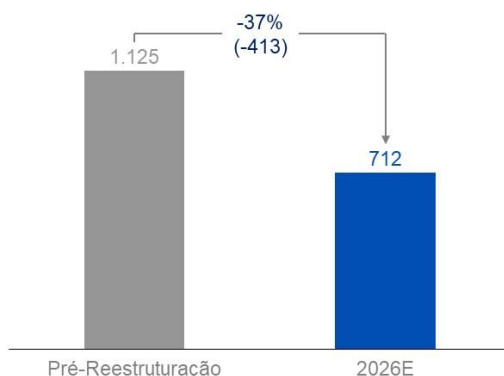
¹ Os números são preliminares e não foram auditados pelos auditores independentes

Com essa redução de dívida, a alavancagem da Azul cai significativamente de 4,8x, no 4T25, para menos de 2,5x, conforme demonstrado abaixo:



Além disso, as transações aqui descritas permitem que a Azul aumente significativamente a sua geração de caixa ao reduzir seus pagamentos de juros e arrendamentos em mais de US\$400 milhões, em 2026 e nos anos seguintes, conforme demonstrado abaixo:

Pagamentos de Juros e Arrendamentos – 2026E
(US\$ milhões)



Como resultado da reestruturação, o novo capital social da Azul passa a ser de R\$21,8 bilhões, dividido em 54.730.851.778.811 ações ordinárias nominativas (esse número de ações ordinárias ainda não reflete a implementação do grupamento de ações ordinárias na proporção de 150.000 para 1, aprovado pelos acionistas em 25 de março de 2026 e cuja implementação está prevista para 20 de abril de 2026).

Resultados Financeiros

As demonstrações de resultados e os dados operacionais devem ser lidos em conjunto aos comentários dos resultados trimestrais apresentados a seguir:

Demonstrações de Resultados (R\$ milhões) ¹	4T25	4T24	% Δ	2025	2024	% Δ
Receita Líquida						
Transporte de passageiros	5.340,6	5.144,3	3,8%	20.231,0	18.123,1	11,6%
Cargas e outras receitas	459,2	401,2	14,5%	1.642,7	1.403,1	17,1%
Receita líquida total	5.799,9	5.545,5	4,6%	21.873,7	19.526,2	12,0%
Custos e despesas operacionais						
Combustível de aviação	(1.379,4)	(1.362,7)	1,2%	(5.710,3)	(5.583,5)	2,3%
Salários e benefícios	(621,8)	(744,4)	-16,5%	(2.611,6)	(2.722,9)	-4,1%
Depreciação e amortização	(718,0)	(711,9)	0,8%	(3.013,4)	(2.564,0)	17,5%
Outros aluguéis & ACMI	(135,8)	(71,5)	89,9%	(586,6)	(268,1)	118,8%
Tarifas aeroportuárias	(307,0)	(305,9)	0,4%	(1.257,3)	(1.074,8)	17,0%
Gastos com passageiros	(230,4)	(235,9)	-2,3%	(956,9)	(872,5)	9,7%
Comerciais e publicidade	(249,8)	(255,6)	-2,3%	(891,0)	(889,2)	0,2%
Manutenção e reparos	(208,4)	(228,7)	-8,8%	(781,2)	(789,2)	-1,0%
Outros	(528,9)	(390,2)	35,6%	(2.424,3)	(1.254,4)	93,3%
Total custos e despesas operacionais	(4.379,6)	(4.306,9)	1,7%	(18.232,5)	(16.018,5)	13,8%
Resultado Operacional	1.420,3	1.238,6	14,7%	3.641,2	3.507,7	3,8%
Margem operacional	24,5%	22,3%	+2,2 p.p.	16,6%	18,0%	-1,3 p.p.
EBITDA	2.138,2	1.950,5	9,6%	6.654,6	6.071,7	9,6%
Margem EBITDA	36,9%	35,2%	+1,7 p.p.	30,4%	31,1%	-0,7 p.p.
Resultado financeiro	(3.077,3)	(5.189,5)	-40,7%	(3.865,8)	(11.665,5)	-66,9%
Receitas financeiras	45,6	86,6	-47,4%	904,1	239,1	278,2%
Despesas financeiras ²	(1.891,3)	(1.212,6)	56,0%	(8.779,2)	(4.679,2)	87,6%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos ²	0,0	1,5	-100,0%	(20,0)	(119,3)	-83,2%
Variações cambiais, líquidas	(1.231,5)	(4.065,1)	-69,7%	4.029,3	(7.106,0)	n.a.
Resultado antes do IR e contribuição social	(1.657,0)	(3.950,9)	-58,1%	(224,7)	(8.157,8)	-97,2%
Imposto de renda e contribuição social corrente	-	0,3	n.a.	(0,0)	(0,7)	-96,3%
Imposto de renda e contribuição social diferido	-	-	n.a.	-	39,5	n.a.
Resultado líquido do período²	(1.657,0)	(3.950,7)	-58,1%	(224,7)	(8.119,0)	-97,2%
Margem líquida	-28,6%	-71,2%	+42,7 p.p.	-1,0%	-41,6%	+40,6 p.p.
Resultado líquido ajustado^{2 3}	(425,5)	62,4	n.a.	(4.280,8)	(995,4)	330,0%
Margem líquida ajustada ^{2 3}	-7,3%	1,1%	n.a.	-19,6%	-5,1%	-14,5 p.p.

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$782,9 milhões no 4T25. Para mais informações, consulte a página 9.

² Exclui o direito de conversão relacionado às debêntures conversíveis.

Dados Operacionais ¹	4T25	4T24	% Δ	2025	2024	% Δ
ASK (milhões)	12.460	12.330	1,1%	50.908	46.292	10,0%
Doméstico	9.637	9.805	-1,7%	39.174	37.177	5,4%
Internacional	2.823	2.525	11,8%	11.734	9.115	28,7%
RPK (milhões)	10.597	10.383	2,1%	42.336	37.778	12,1%
Doméstico	8.079	8.189	-1,3%	32.298	29.920	7,9%
Internacional	2.517	2.195	14,7%	10.038	7.858	27,7%
Taxa de ocupação (%)	85,0%	84,2%	+0,8 p.p.	83,2%	81,6%	+1,6 p.p.
Doméstico	83,8%	83,5%	+0,3 p.p.	82,4%	80,5%	+2,0 p.p.
Internacional	89,2%	86,9%	+2,3 p.p.	85,5%	86,2%	-0,7 p.p.
Tarifa média (R\$)	671,4	629,9	6,6%	633,9	587,1	8,0%
Passageiros (milhares)	7.954	8.167	-2,6%	31.914	30.871	3,4%
Horas-bloco	137.887	147.126	-6,3%	575.448	567.774	1,4%
Utilização de aeronaves (horas/dia) ²	11,8	11,8	-0,3%	11,8	11,5	2,6%
Número de decolagens	74.177	80.704	-8,1%	310.713	322.082	-3,5%
Etapa média (Km)	1.285	1.242	3,4%	1.288	1.183	8,9%
Aeronaves de passageiros operacionais	187	181	3,3%	187	181	3,3%
Combustível de aviação (milhares de litros)	351.231	352.164	-0,3%	1.427.847	1.324.982	7,8%
Combustível de aviação por ASK	28,2	28,6	-1,3%	28,0	28,6	-2,0%
ASK por FTE (milhares)	849,1	803,6	5,7%	3.469,3	3.017,1	15,0%
Funcionários equivalentes em tempo integral (FTE)	14.674	15.343	-4,4%	14.674	15.343	-4,4%
FTE no final do período por aeronave	78	85	-7,4%	78	85	-7,4%
Yield (R\$ centavos)	50,40	49,54	1,7%	47,79	47,97	-0,4%
RASK (R\$ centavos)	46,55	44,98	3,5%	42,97	42,18	1,9%
PRASK (R\$ centavos)	42,86	41,72	2,7%	39,74	39,15	1,5%
CASK (R\$ centavos)	35,15	34,93	0,6%	35,81	34,60	3,5%
CASK excluindo combustível (R\$ centavos)	24,08	23,88	0,8%	24,60	22,54	9,1%
Custo de combustível por litro (R\$)	3,93	3,87	1,5%	4,00	4,21	-5,1%
Break-even da taxa de ocupação (%)	64,2%	65,4%	-1,2 p.p.	69,3%	66,9%	+2,4 p.p.
Taxa de câmbio média (R\$ por US\$)	5,40	5,84	-7,7%	5,59	5,39	3,7%
Taxa de câmbio no fim do período	5,50	6,19	-11,1%	5,50	6,19	-11,1%
Inflação (IPCA/últimos 12 meses)	4,26%	4,83%	-0,6 p.p.	4,26%	4,83%	-0,6 p.p.
WTI (média por barril, US\$)	58,98	75,66	-22,0%	64,21	76,99	-16,6%
Heating oil (US\$ por galão)	2,36	2,23	5,7%	2,30	2,44	-5,8%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$782,9 milhões no 4T25. Para mais informações, consulte a página 9.

² Exclui aeronaves Cessna e cargueiros.

Receita Operacional

No 4T25, a receita operacional total da Azul cresceu R\$254,4 milhões, atingindo um recorde histórico de R\$5,8 bilhões, 4,6% maior do que no 4T24, impulsionada principalmente por um ambiente de demanda saudável, receitas auxiliares robustas e o desempenho notável de nossas unidades de negócio.

A receita de carga e outros totalizou R\$459,2 milhões, 14,5% maior do que no 4T24, devido principalmente ao melhor desempenho de nossa operação de carga doméstica. No 4T25, as receitas de cargas domésticas aumentaram significativamente, com crescimento anual de 24%, mantendo margens saudáveis.

Mesmo com um crescimento de capacidade de 1,1%, nosso RASK e PRASK atingiram níveis recordes para um quarto trimestre em R\$46,55 centavos e R\$42,86 centavos, respectivamente, graças às vantagens competitivas sustentáveis do nosso modelo de negócios único. No 4T25, as unidades de negócio “*beyond the meta*” representaram 21,0% do RASK.

R\$ centavos ¹	4T25	4T24	% Δ	2025	2024	% Δ
Receita líquida por ASK						
Transporte de passageiros	42,86	41,72	2,7%	39,74	39,15	1,5%
Cargas e outras receitas	3,69	3,25	13,3%	3,23	3,03	6,5%
Receita líquida (RASK)	46,55	44,98	3,5%	42,97	42,18	1,9%
Custos e despesas operacionais por ASK						
Combustível de aviação	(11,07)	(11,05)	0,2%	(11,22)	(12,06)	-7,0%
Salários e benefícios	(4,99)	(6,04)	-17,3%	(5,13)	(5,88)	-12,8%
Depreciação e amortização	(5,76)	(5,77)	-0,2%	(5,92)	(5,54)	6,9%
Outros aluguéis & ACMI	(1,09)	(0,58)	87,9%	(1,15)	(0,58)	99,0%
Tarifas aeroportuárias	(2,46)	(2,48)	-0,7%	(2,47)	(2,32)	6,4%
Gastos com passageiros	(1,85)	(1,91)	-3,3%	(1,88)	(1,88)	-0,3%
Comerciais e publicidade	(2,00)	(2,07)	-3,3%	(1,75)	(1,92)	-8,9%
Manutenção e reparos	(1,67)	(1,85)	-9,8%	(1,53)	(1,70)	-10,0%
Outras despesas operacionais, líquidas	(4,25)	(3,16)	34,1%	(4,76)	(2,71)	75,7%
Total custos e despesas operacionais (CASK)	(35,15)	(34,93)	0,6%	(35,81)	(34,60)	3,5%
Resultado operacional por ASK (RASK-CASK)	11,40	10,05	13,5%	7,15	7,58	-5,6%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$782,9 milhões no 4T25. Para mais informações, consulte a página 9.

Custos e Despesas Operacionais

No 4T25, as despesas operacionais totalizaram R\$4,4 bilhões, 1,7% maior do que no 4T24. Os custos por ASK (CASK) aumentaram 0,6%, totalizando R\$35,15 centavos, explicado principalmente pela inflação de 4,3% no período, pelo aumento de 51,5% nos processos judiciais relacionados às operações irregulares ocorridas majoritariamente em 2024, e pelo crescimento de 11,8% na capacidade internacional, que possui tarifas mais altas, parcialmente compensado por uma valorização de 7,7% do real frente ao dólar americano, além de ganhos de produtividade e iniciativas de redução de custos.

A composição de nossas principais despesas operacionais em comparação com o 4T24 é a seguinte:

- **Combustível de aviação** aumentou 1,2%, totalizando R\$1.379,4 milhões, devido principalmente ao aumento de 1,5% no preço por litro (excluindo operações de *hedge*), e ao crescimento de 1,1% na capacidade total, parcialmente compensados por uma redução de 1,3% no consumo por ASK como resultado da expansão de nossa frota de última geração.
- **Salários e benefícios** diminuíram 16,5% ou R\$122,6 milhões, em comparação ao 4T24, impulsionados principalmente por redução de 8,8% em decolagens e uma maior produtividade, com uma redução de 7,4% no número de FTEs por aeronave.
- **Depreciação e amortização** aumentaram 0,8% ou R\$6,0 milhões, devido à expansão da nossa frota de E2 em relação ao 4T24 como resultado do nosso processo de transformação da frota.
- **Outros aluguéis & ACMI** aumentaram R\$64,3 milhões comparado ao 4T24, impactados principalmente pelo início de nossa parceria ACMI em dezembro de 2024, implementada para compensar a redução temporária da capacidade internacional.
- **Tarifas aeroportuárias** aumentaram 0,4% ou R\$1,1 milhão, impulsionadas pelo crescimento de 11,8% na capacidade internacional, que possui tarifas maiores e denominadas em moeda estrangeira.
- **Gastos com passageiros** diminuíram 2,3% ou R\$5,5 milhões, principalmente devido à otimização de nosso serviço de bordo. Em termos de ASK, os gastos com passageiros diminuíram 3,3%.
- **Comerciais e publicidade** diminuíram 2,3% ou R\$5,8 milhões, principalmente em função da mudança para uma estratégia de menor crescimento de capacidade. Em termos de ASK, as despesas comerciais e de publicidade reduziram 3,3%.

- **Manutenção e reparos** diminuíram 8,8% em comparação ao 4T24, devido principalmente ao menor número de eventos de manutenção relacionados a aeronaves rejeitadas, às economias provenientes da internalização de eventos de manutenção, renegociações com fornecedores e à valorização de 7,7% do real frente ao dólar. Manutenção e reparos por ASK reduziram 9,8%.
- **Outros** aumentaram R\$138,7 milhões, principalmente devido à alta de 51,5% em processos judiciais relacionados a operações irregulares ocorridas majoritariamente em 2024 e à inflação de 4,3%.

Resultado Não-Operacional

Resultado financeiro líquido (R\$ milhões) ¹	4T25	4T24	% Δ	2025	2024	% Δ
Despesa financeira líquida	(1.845,7)	(1.126,0)	63,9%	(7.875,1)	(4.440,2)	77,4%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	0,0	1,5	-100,0%	(20,0)	(119,3)	-83,2%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(1.231,5)	(4.065,1)	-69,7%	4.029,3	(7.106,0)	n.a.
Resultado financeiro líquido	(3.077,3)	(5.189,5)	-40,7%	(3.865,8)	(11.665,5)	-66,9%

¹ Exclui o direito de conversão relacionado às debêntures conversíveis e Bond da TAP.

Despesas financeiras líquidas foram de R\$1.845,7 milhões no trimestre, principalmente devido aos R\$643,5 milhões em juros acumulados sobre empréstimos e financiamentos no 4T25, e aos R\$626,6 milhões em juros acumulados relacionados a arrendamentos, reconhecidos como despesa financeira conforme as regras do IFRS 16.

Instrumentos financeiros derivativos, líquidos foram praticamente nulos no 4T25. Em 31 de dezembro de 2025, a Azul havia realizado *hedge* em aproximadamente 3% de seu consumo esperado de combustível para os próximos doze meses por meio de contratos a termo, opções e acordos de preços pré-determinados com seus fornecedores de combustível.

Variações monetárias e cambiais, líquidas registraram uma perda líquida de R\$1.231,5 milhões no 4T25 devido à desvalorização de 3,5% do real frente ao dólar no final do período em comparação ao 3T25, resultando em uma redução nos passivos de arrendamento e empréstimos denominados em moeda estrangeira.

Reconciliação de Itens Não-Recorrentes

Os resultados operacionais apresentados neste release incluem itens que consideramos não-recorrentes e que não devem ser utilizados para comparações com períodos anteriores ou futuros.

No 4T25, nossos resultados operacionais foram ajustados por itens não-recorrentes totalizando R\$782,9 milhões, principalmente relacionados a:

- **Receita de passageiros:** impacto de R\$233,3 milhões, impulsionado principalmente por uma atualização prospectiva das estimativas de resgate de pontos devido a mudanças no comportamento dos clientes, alinhadas à nossa estratégia de negócios, em conformidade com o IFRS 15.
- **Salários e benefícios:** R\$12,2 milhões devido a despesas de folha de pagamento relacionadas ao processo de reestruturação.
- **Outros aluguéis e ACMI:** R\$75,8 milhões em custos de aluguel de motores devido à rescisão de contrato com fabricantes (OEM) como parte do nosso processo de reestruturação.
- **Tarifas aeroportuárias:** R\$0,2 milhão devido a tarifas de estacionamento de aeronaves a serem rejeitadas.
- **Comerciais e publicidade:** baixa de R\$24,5 milhões reconhecida durante o processo de reestruturação.
- **Manutenção e reparos:** R\$23,5 milhões em custos de manutenção relacionados às aeronaves a serem rejeitadas.
- **Outros:** R\$1.152 milhões em ganhos líquidos, principalmente associados ao ganho de R\$1.725 milhões referente ao cancelamento de passivos com base nas melhores expectativas e informações disponíveis relacionadas ao acordo com o Comitê de Credores Quirografários, e um ganho de R\$719,0 milhões relacionado a modificações de arrendamentos devido à rejeição de aeronaves e novos termos de arrendamento, que foram parcialmente compensados por R\$1.292 milhões em honorários de consultores e outros custos relacionados ao processo de reestruturação.

A tabela abaixo apresenta a reconciliação entre os valores reportados e os valores ajustados, excluindo os itens não-recorrentes:

Ajustes Não-recorrentes do 4T25	Reportado	Ajuste	Ajustado
Receita Líquida			
Transporte de passageiros	5.107,3	233,3	5.340,6
Cargas e outras receitas	459,2	-	459,2
Receita líquida total	5.566,6	233,3	5.799,9
Custos e despesas operacionais			
Combustível de aviação	1.379,4	-	1.379,4
Salários e benefícios	634,0	(12,2)	621,8
Depreciação e amortização	718,0	-	718,0
Outros aluguéis & ACMI	211,6	(75,8)	135,8
Tarifas aeroportuárias	307,2	(0,2)	307,0
Gastos com passageiros	230,4	-	230,4
Comerciais e publicidade	274,2	(24,5)	249,8
Manutenção e reparos	231,9	(23,5)	208,4
Outros	(623,4)	1.152,3	528,9
Total custos e despesas operacionais	3.363,4	1.016,2	4.379,6
Resultado Operacional	2.203,2	(782,9)	1.420,3
<i>Margem operacional</i>	<i>39,6%</i>	<i>-15,1 p.p.</i>	<i>24,5%</i>
EBITDA	2.921,2	(782,9)	2.138,2
<i>Margem EBITDA</i>	<i>52,5%</i>	<i>-15,6 p.p.</i>	<i>36,9%</i>

Reconciliação da Visão Gerencial de EBITDA e Fluxo de Caixa

A reconciliação abaixo apresenta uma correlação entre os números reportados conforme as normas IFRS e a Visão Gerencial da Companhia, que a Azul acredita proporcionar maior transparência aos investidores sobre a economia do negócio:

4T25 Reconciliação de EBITDA e caixa (R\$ milhões)	IFRS	Reclassificações			Não-recorrente		Visão Gerencial
		Antecipação	Arrendamento	Capex	EBITDA	Non-EBITDA	
EBITDA	2,921.2	-	-	-	(782.9)	-	2,138.2
Itens não-caixa no EBITDA ¹	(2,772.8)	-	-	-	2,493.3	-	(279.6)
Itens não-EBITDA no Caixa ²	7.0	-	-	-	-	-	7.0
Capital de giro	286.1	291.2	78.0	291.2	(1,414.0)	156.1	(311.5)
Capex	(264.1)	-	-	(301.3)	-	86.0	(479.4)
Fluxo de caixa recorrente (ex. aluguel)	177.3	291.2	78.0	(10.1)	296.3	242.1	1,074.8
Aluguel de aeronaves	(707.7)	-	(233.8)	-	-	25.9	(915.6)
Fluxo de caixa recorrente	(530.3)	291.2	(155.8)	(10.1)	296.3	267.9	159.2
Juros pagos, líquido	(215.6)	49.5	74.1	23.8	-	-	(68.1)
Fluxo de caixa alavancado recorrente	(745.9)	340.7	(81.7)	13.7	296.3	267.9	91.2
Itens não-recorrentes	-	-	-	-	(296.3)	(267.9)	(564.2)
Recebíveis antecipáveis de cartão	-	(340.7)	-	-	-	-	(340.7)
Fluxo de caixa alavancado	(745.9)	-	(81.7)	13.7	-	-	(813.8)
Capex de crescimento	-	-	-	(46.2)	-	-	(46.2)
Repagamento de dívidas	(113.1)	-	81.7	32.2	-	-	0.8
Investimentos de curto prazo	-	-	-	0.3	-	-	0.3
Levantamento de capital	1,189.6	-	-	-	-	-	1,189.6
Impacto do câmbio no caixa	8.4	-	-	-	-	-	8.4
Alterações no caixa	339.1	-	-	-	-	-	339.1
Caixa no início do período	652.6	-	-	-	-	-	652.6
Caixa final	991.6	-	-	-	-	-	991.6
Contas a Recebíveis de cartão de crédito	1,976.0	-	-	-	-	-	1,976.0
Outras contas a receber	746.7	-	-	-	-	-	746.7
Aplicações financeiras de curto prazo (ex. bond da TAP)	26.3	-	-	-	-	-	26.3
Liquidez Final	3,740.7	-	-	-	-	-	3,740.7

¹ As reclassificações da Visão Gerencial apresentadas acima representam apenas alterações de apresentação dentro das linhas da demonstração do resultado e do fluxo de caixa, e não afetam as demonstrações financeiras da Azul preparadas de acordo com o IFRS. A Visão Gerencial é apresentada com o objetivo de facilitar o entendimento das operações subjacentes em relação às reclassificações mencionadas. As demonstrações financeiras consolidadas da Azul, conforme IFRS, permanecem como a única base para os reportes estatutários. As linhas da Visão Gerencial são derivadas exclusivamente das demonstrações financeiras consolidadas IFRS da Azul e são construídas por meio de um conjunto definido de reclassificações operacionais.

² Os itens não-caixa no EBITDA incluem R\$3,6 bilhões referentes ao efeito não caixa de baixa de passivos de arrendamento e provisões associadas a rejeições de arrendamentos e outras negociações, parcialmente compensados por (i) R\$842,1 milhões relacionados a outras provisões e (ii) R\$0,66 milhão em compensação baseada em ações.

³ Os itens de caixa não-EBITDA incluem outros custos de transações financeiras, parcialmente compensados por ganhos cambiais realizados no trimestre.

Reclassificações

- **Adiantamentos:** na visão gerencial, os adiantamentos de recebíveis de cartão de crédito são apresentados separadamente das variações usuais nas contas a receber, a fim de oferecer maior transparência aos investidores.
- **Arrendamentos:** na visão gerencial, são incorporados o componente de juros dos pagamentos de arrendamentos operacionais e financeiros, bem como o componente principal dos arrendamentos financeiros, além de quaisquer depósitos de garantia pagos no trimestre.
- **Capex:** na visão gerencial, itens de Capex reconhecidos nas atividades de financiamento (Capex financiado) e no capital de giro (como reservas de manutenção e outros pagamentos adiantados aos fornecedores) são realocados para a linha de Capex.

Itens não recorrentes que impactaram o EBITDA no período totalizaram R\$782,9 milhões. Desse montante, R\$296,3 milhões foram pagos no período e estão relacionados a honorários de consultores no âmbito da reestruturação sob o *Chapter 11*, enquanto R\$1.414 milhões foram ajustados contra o capital de giro. Consulte a página 9 para informações detalhadas sobre cada item não recorrente que ajusta o EBITDA no período.

Itens não recorrentes que não impactaram o EBITDA no período totalizaram R\$267,9 milhões:

- **Variação no Capital de Giro** na Visão Gerencial foi ajustada em R\$156,1 milhões no 4T25, principalmente devido aos seguintes ajustes:
 - **Tarifas Aeroportuárias e de Pouso Diferidas:** a Azul pagou R\$67,8 milhões no 4T25 referentes a valores de períodos anteriores que foram negociados para serem diferidos e pagos neste trimestre.
 - **Transação tributária:** a Azul pagou R\$2,4 milhões no trimestre relacionados a um acordo tributário com o governo.
 - **Outros:** a Azul pagou R\$85,7 milhões no trimestre para outros fornecedores, referentes a períodos anteriores, negociados para pagamento neste trimestre.
- **Capex:** a Azul pagou R\$86,0 milhões em manutenção capitalizada diferida no 4T25, referente a serviços concluídos em períodos anteriores e cujo pagamento foi negociado para ser postergado.
- **Arrendamentos:** a Azul efetuou R\$25,9 milhões em pagamentos de aluguel diferidos durante o 4T25, relacionados a acordos anteriores de tolerância ("forbearance") com arrendadores, finalizados após ambas as partes concluírem a reestruturação dos termos de arrendamento da Companhia.

Liquidez e Financiamentos

A Azul encerrou o quarto trimestre com Liquidez Imediata de R\$3,7 bilhões, representando 17,1% de nossas receitas dos últimos doze meses. Em outubro, a Azul acessou US\$221 milhões como a última parcela de seu financiamento DIP de US\$1,6 bilhão.

Contas a receber aumentaram 53,4%, ou R\$947,4 milhões, em comparação com 31 de dezembro de 2024, impulsionadas principalmente por uma decisão estratégica deliberada de não antecipar a totalidade dos recebíveis de cartão de crédito disponíveis. No Brasil, esses recebíveis estão predominantemente vinculados a passagens já voadas, eliminando o risco de crédito do portador do cartão e permitindo acesso imediato aos recursos sem retenções. Essa estrutura oferece à Azul flexibilidade significativa de liquidez, já que os recebíveis podem ser antecipados a um custo mínimo quando necessário.

Em 31 de dezembro de 2025, a Companhia possuía R\$1.976 milhões em recebíveis de cartão de crédito (R\$740,6 milhões em 31 de dezembro de 2024). No 4T25, a Azul antecipou R\$2.336 milhões em valor nominal de recebíveis de cartão de crédito (R\$2.539 milhões no 4T24), que foram removidos das contas a receber no balanço e geraram custos de juros de R\$49,5 milhões registrados em despesas financeiras (R\$83,4 milhões no 4T24), representando um custo médio de 1,3% ao mês sobre o montante antecipado. A redução anual no volume de recebíveis antecipados decorreu da decisão estratégica da Companhia de reduzir a antecipação de recebíveis conforme o plano de negócios de 2025.

Liquidez (R\$ milhões)	4T25	3T25	% Δ	4T24	% Δ
Caixa e equivalentes de caixa	991,6	652,6	52,0%	1.210,0	-18,0%
Investimentos de curto-prazo	26,3	143,3	-81,7%	71,9	-63,4%
Contas a receber	2.722,7	2.647,6	2,8%	1.775,4	53,4%
Liquidez imediata	3.740,7	3.443,5	8,6%	3.057,3	22,4%
Caixa como % da receita líquida UDM	17,1%	15,9%	+1,2 p.p.	15,7%	+1,4 p.p.

Comparado ao 3T25, a dívida bruta diminuiu R\$1.544,6 milhões, totalizando R\$35.770,7 milhões, principalmente devido a uma redução de aproximadamente R\$4,3 bilhões em passivos de arrendamento e

outros itens relacionados a aeronaves, como resultado da implementação bem-sucedida do plano de reestruturação. Esse efeito foi parcialmente compensado pelo aumento de R\$2,7 bilhões em empréstimos e financiamentos, decorrente da última parcela do DIP acessada no trimestre, dos juros acumulados e não pagos no período e da desvalorização de 3,5% o real frente ao dólar no fim do trimestre, o que elevou nossos passivos de arrendamento e empréstimos denominados em dólar.

Excluindo os passivos de arrendamento que foram extintos e os empréstimos e financiamentos que foram convertidos em ações no 1T26, nossa dívida bruta seria de aproximadamente R\$21 bilhões.

Empréstimos e Financiamentos (R\$ milhões) ¹	4T25	3T25	% Δ	4T24	% Δ
Passivo de arrendamento	11.824,6	15.645,1	-24,4%	16.627,8	-28,9%
Dívidas de arrendamento	178,9	730,9	-75,5%	1.357,0	-86,8%
Arrendamento financeiro	707,6	613,3	15,4%	710,9	-0,5%
Outros empréstimos e financiamentos de aeronaves	877,9	984,6	-10,8%	994,1	-11,7%
Outros empréstimos, financiamentos e debêntures	22.181,7	19.341,4	14,7%	13.987,3	58,6%
% da dívida não relacionada à aeronave em moeda local	6%	7%	-0,4 p.p.	10%	-4,1 p.p.
% da dívida total em moeda local	2%	3%	-0,2 p.p.	4%	-1,9 p.p.
Dívida bruta	35.770,7	37.315,2	-4,1%	33.677,1	6,2%

¹ Considera o efeito de *hedges* sobre a dívida. Exclui debêntures conversíveis e notas de fabricantes.

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos pagamentos de empréstimos e financiamentos no 4T25:

Pagamentos de empréstimos e financiamentos (R\$ milhões)	4T25	3T25	% Δ	4T24	% Δ
Pagamento de empréstimos e financiamentos	113,1	46,5	143,5%	576,0	-80,4%
Juros de empréstimos e financiamentos	47,7	32,4	47,2%	65,6	-27,3%
Total de pagamentos de empréstimos e financiamentos	160,9	78,9	103,9%	641,6	-74,9%

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos pagamentos de juros no 4T25, de acordo com IFRS:

Pagamento de juros (R\$ milhões)	4T25	3T25	% Δ	4T24	% Δ
Juros sobre dívidas e financiamentos	47,7	32,4	47,2%	65,6	-27,3%
Juros sobre arrendamentos	70,1	86,0	-18,5%	103,7	-32,4%
Juros sobre arrendamentos - notes e equity	0,0	(0,0)	n.a.	4,1	-100,0%
Juros sobre instrumentos conversíveis	2,7	-	n.a.	-	n.a.
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	49,5	57,8	-14,4%	83,4	-40,6%
Outros juros	45,5	2,6	1673,9%	19,4	134,8%
Total do pagamento de juros	215,6	178,8	20,5%	276,2	-22,0%

A Visão Gerencial reclassifica as despesas de juros associadas à antecipação de recebíveis de cartão de crédito, aos arrendamentos operacionais e aos financiamentos de aeronaves, bem como os juros dos financiamentos de motores, para “Antecipações de Recebíveis de Cartão de Crédito”, “Aluguéis” e “Capex”, respectivamente. Os juros gerenciais totalizaram R\$68,1 milhões no trimestre, conforme demonstrado abaixo:

Pagamento de juros líquido (R\$ milhões)	IFRS	Reclassificações			Visão Gerencial
		Advances	Arrendamento	Capex	
Juros sobre dívidas e financiamentos	47.7	-	(4.0)	(23.8)	19.9
Juros sobre arrendamentos	70.1	-	(70.1)	-	-
Juros sobre instrumentos conversíveis	2.7	-	-	-	2.7
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	49.5	(49.5)	-	-	-
Outros juros	45.5	-	-	-	45.5
Total do pagamento de juros	215.6	(49.5)	74.1	23.8	68.1

Em 31 de dezembro de 2025, o vencimento médio da dívida da Azul, excluindo passivos de arrendamento e debêntures conversíveis, era de 1,6 ano, com uma taxa de juros média de 13,4%. A taxa média de juros sobre as obrigações locais e denominadas em dólar eram equivalentes a CDI + 4% e 13,2%, respectivamente. Em 28 de fevereiro de 2026, o prazo médio da dívida da Azul passou para 4,7 anos, com taxa de juros média de 8,9%.

O índice de alavancagem da Azul, medido pela relação entre dívida líquida e EBITDA UDM, foi de 4,8x. Essa alavancagem não considera a conversão das notas 1L e 2L em ações como parte do plano relacionado ao *Chapter 11*, tampouco o pagamento do DIP pelas fontes captadas no *exit financing*, o que reduziu nossa alavancagem para menos de 2,5x na saída do processo em fevereiro de 2026.

Principais Indicadores de Dívida (R\$ milhões)	4T25	3T25	% Δ	4T24	% Δ
Caixa ¹	3.740,7	4.413,1	-15,2%	4.097,7	-8,7%
Dívida bruta ²	35.770,7	37.315,2	-4,1%	33.677,1	6,2%
Dívida líquida	32.030,0	32.902,2	-2,7%	29.579,4	8,3%
Dívida líquida / EBITDA (UDM)	4,8x	5,1x	-0,3x	4,9x	-0,1x

¹ Inclui caixa, equivalentes de caixa, recebíveis, investimentos de curto e longo prazo.

² Exclui instrumentos conversíveis e as notas dos fabricantes de aeronaves.

Frota

Em 31 de dezembro de 2025, a Azul possuía uma frota operacional de passageiros composta por 187 aeronaves com idade média de 7,2 anos, excluindo as aeronaves Cessna.

Frota Operacional de Passageiros	4T25	3T25	% Δ	4T24	% Δ
Airbus widebody	12	12	-	12	-
Airbus narrowbody	57	57	-	56	1,8%
Embraer E2	44	37	18,9%	28	57,1%
Embraer E1	20	25	-20,0%	29	-31,0%
ATR	31	31	-	32	-3,1%
Cessna	23	23	-	24	-4,2%
Frota operacional de passageiros total	187	185	1,1%	181	3,3%

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas à nossa Visão Gerencial dos pagamentos de arrendamento no 4T25:

Aluguel (R\$ milhões)	IFRS	Reclassificações	Não-recorrente	Visão Gerencial
		Arrendamentos	Fora do Período	
Aluguel	707.7	-	(25.9)	681.8
Juros sobre arrendamentos	-	70.1	-	70.1
Juros sobre dívidas e financiamentos	-	4.0	-	4.0
Repagamento dívida	-	81.7	-	81.7
Depósito de garantia	-	78.0	-	78.0
Total pagamentos de aluguel	707.7	233.8	(25.9)	915.6

Reclassificações: Sob o IFRS 16, apenas os pagamentos do principal referentes a arrendamentos operacionais são classificados como “Arrendamentos” no fluxo de caixa das atividades de financiamento. A Visão Gerencial incorpora o componente de juros de arrendamentos operacionais e financeiros, no valor de R\$74,1 milhões, os pagamentos de arrendamento financeiro de R\$81,7 milhões registrados em amortização da dívida, bem como os depósitos de garantia de R\$78,0 milhões contabilizados como variação no capital de giro segundo o IFRS.

Não Recorrente: Após entrar com pedido de *Chapter 11* em maio de 2025, a Azul suspendeu o pagamento de determinados arrendamentos até que os termos da reestruturação fossem finalizados. Durante o processo, a Azul alcançou acordos com os arrendadores e realizou o pagamento de aluguéis anteriormente suspensos. A Visão Gerencial exclui o impacto desses pagamentos de aluguel referentes a períodos anteriores, que totalizaram R\$25,9 milhões no trimestre.

Capex

As despesas com capex conforme apresentado em nosso fluxo de caixa das atividades de investimento excluindo investimentos de curto prazo e operações de *sale and leaseback* totalizaram R\$264,4 milhões no 4T25, principalmente devido à capitalização de revisões de motores e à aquisição de peças de reposição no trimestre. Esse valor não inclui pagamentos antecipados e reservas de manutenção.

Capex (R\$ milhões)	4T25	4T24	% Δ	2025	2024	% Δ
Aeronaves e manutenção pesada	306.0	347.2	-11.9%	504.0	895.8	-43.7%
Ativos intangíveis	113.5	114.8	-1.1%	188.4	234.9	-19.8%
Pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves	-	8.0	n.a.	-	284.8	n.a.
Outros	9.4	24.6	-61.6%	55.5	78.2	-29.0%
Capex	429.0	494.6	-13.3%	747.9	1,493.8	-49.9%
Operações de <i>sale and leaseback</i>	-164.6	-6.7	2368.2%	-195.3	-29.3	565.5%
Capex líquido	264.4	487.9	-45.8%	552.6	1,464.4	-62.3%

O capex gerencial do 4T25 totalizou R\$479,4 milhões, impulsionado pela reclassificação de R\$291,2 milhões relacionados a adiantamentos e reservas de manutenção que, de acordo com o IFRS, foram reconhecidos como variação no capital de giro, além dos valores financiados de motores, que impactaram a amortização da dívida e juros no montante de R\$56,1 milhões. O capex gerencial foi reduzido em R\$46,2 milhões referentes a pagamentos de redelivery e adiantamentos de entrega demonstrados como capex de crescimento, e em R\$86,0 milhões relativos a pagamentos realizados no trimestre, mas referentes a períodos anteriores, conforme demonstrado abaixo:

Capex (R\$ million)	IFRS	Reclassificações	Não-recorrente	Visão Gerencial
		Capex	Fora do Período	
Capex	264.1	0.3	(86.0)	178.3
Pré pagamentos	-	193.2	-	193.2
Juros sobre dívidas e financiamentos	-	23.8	-	23.8
Repagamento dívida	-	32.2	-	32.2
Reserva de manutenção	-	98.0	-	98.0
Capex de crescimento	-	(46.2)	-	(46.2)
Total pagamento de capex	264.1	301.3	(86.0)	479.4
Total capex de crescimento	-	46.2	-	46.2

Reclassificações: Determinados itens que a Azul considera como capex são reconhecidos no capital de giro, em juros e em atividades de financiamento sob o IFRS. A Visão Gerencial apresenta esses itens como capex. No 4T25, esses itens incluíram:

- R\$193,2 milhões em pagamentos antecipados de manutenção reclassificados de “variação em outros ativos” e “variação em contas a pagar” para capex;
- R\$23,8 milhões relacionados a juros sobre financiamento de manutenção de motores reclassificados de juros pagos para capex;
- R\$32,2 milhões relacionados a amortizações da linha de financiamento de manutenção de motores reclassificados de amortização da dívida para capex;
- R\$98,0 milhões em pagamentos de reservas de manutenção reclassificados de “variação em outros ativos” e “variação em contas a pagar” para capex;
- R\$46,2 milhões relacionados a adiantamentos de entrega e pagamentos de *pre-delivery* reclassificados de capex para capex de crescimento.

Não-Recorrente: Antes de entrar com o pedido de *Chapter 11* em maio de 2025, a Azul havia adiado o pagamento de manutenções anteriores de aeronaves e motores. No 4T25, a Azul pagou R\$86,0 milhões em capex anteriormente diferidos, que foram reclassificados na Visão Gerencial.

Responsabilidade Ambiental, Social e de Governança (“ESG”)

A tabela abaixo apresenta as principais métricas ESG da Azul, de acordo com o padrão SASB (*Sustainability Accounting Standards Board*) para o setor aéreo:

Indicadores Ambientais, Sociais e de Governança	4T25	3T25	% Δ
Meio Ambiente			
Combustível			
Combustível consumido por ASK (GJ / ASK)	1.059	1.050	0,9%
Combustível consumido (GJ x 1000)	13.194	13.458	-2,0%
Frota			
Idade média da frota operacional ¹ (anos)	7,2	7,3	24,3%
Social			
Relações Trabalhistas			
Gênero dos funcionários: masculino (%)	58,7%	59,0%	-0,3 p.p.
Gênero dos funcionários: feminino (%)	41,3%	41,0%	0,3 p.p.
Rotatividade mensal de funcionários (%)	0,8%	0,9%	-0,1 p.p.
Funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva (%)	100%	100%	-
Voluntários (#)	7.153	7.445	-3,9%
Governança			
Administração			
Conselheiros Independentes (%)	89%	89%	-
Participação de mulheres no Conselho de Administração (%)	22%	22%	-
Idade média dos membros do Conselho de Administração (anos)	54	54	-
Frequência da diretoria em reuniões (%)	100%	100%	-
Tamanho do Conselho de Administração (#)	9	9	-
Participação de mulheres em cargo de gestão (%)	39%	37%	2 p.p.

¹ Exclui aeronaves Cessna.

Conferência de Resultados:
Sexta-feira, 27 de março de 2026

11:00 (horário de Brasília) | 10:00 (EDT)

Brasil: +55 11 4632 2236 ou +55 11 4632 2237

Estados Unidos: +1 360 209 5623 ou +1 386 347 5053

Código: 851 5032 8465

Webcast: [Conferência de Resultados 4T25](#)

Sobre a Azul

Azul S.A. (B3: AZUL53; OTC: AZLUY), a maior companhia aérea do Brasil em número de cidades atendidas, oferece mais de 800 voos diários para 137 destinos. Com uma frota operacional de cerca de 180 aeronaves e mais de 14 mil tripulantes, a companhia possui uma malha de 250 rotas diretas. Em 2020, foi eleita a melhor companhia aérea do mundo pelo TripAdvisor, sendo a primeira vez que uma empresa brasileira conquistou o primeiro lugar no Traveler's Choice Awards. Para mais informações, visite ri.voeazul.com.br

Contato:

Relações com Investidores

Tel: +55 11 4831 2880

invest@voeazul.com.br

Relações com Imprensa

Tel: +55 11 4831 1245

imprensa@voeazul.com.br

Balço Patrimonial – IFRS

(R\$ milhões)	31 de dezembro de 2025	30 de setembro de 2025	31 de dezembro de 2024
Ativo	23,637.9	27,626.2	26,274.9
Circulante	6,303.5	7,298.8	5,658.0
Caixa e equivalentes de caixa	991.6	652.6	1,210.0
Investimentos de curto-prazo	26.3	1,112.9	71.9
Contas a receber	2,722.7	2,647.6	1,775.4
Estoques	972.5	1,022.2	943.6
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	502.1	414.0	328.9
Tributos a recuperar	208.4	241.0	204.0
Despesas antecipadas	371.6	327.5	274.3
Outros ativos	508.3	880.9	850.1
Ativo não circulante	17,334.4	20,327.4	20,616.9
Aplicações financeiras de longo prazo	-	-	1,040.5
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	2,377.6	3,968.4	3,063.8
Outros ativos	523.4	651.9	447.8
Direito de uso – aeronaves e outros bens	8,389.1	9,505.0	10,175.6
Direito de uso – manutenção	1,735.9	1,778.0	1,295.1
Imobilizado	2,772.3	2,877.9	3,034.6
Intangível	1,536.0	1,546.3	1,559.6
Passivo e patrimônio líquido	23,637.9	27,626.2	26,274.9
Passivo circulante	29,473.2	26,828.3	21,342.3
Empréstimos e financiamentos	13,783.3	11,291.8	2,207.2
Instrumentos conversíveis	89.0	54.4	124.3
Arrendamento	3,353.5	3,965.4	4,928.2
Arrendamento - Notes	-	62.9	144.7
Arrendamento - Equity	-	-	1,241.3
Fornecedores	3,915.6	3,477.6	4,134.8
Risco sacado	-	-	-
Transportes a executar	6,240.7	6,006.9	6,326.1
Salários e benefícios	533.7	610.2	508.4
Seguros a pagar	15.6	14.8	12.5
Tributos a recolher	144.0	105.6	125.1
Instrumentos financeiros derivativos	-	-	65.4
Provisões	374.1	405.2	670.7
Tarifas aeroportuárias	899.6	711.5	584.7
Outros	124.0	122.0	268.9
Passivo Não circulante	23,202.8	28,204.6	35,367.9
Empréstimos e financiamentos	9,276.3	9,034.1	12,774.2
Instrumentos conversíveis	308.4	495.9	1,058.0
Arrendamento	9,178.7	12,293.0	12,410.5
Arrendamento - Notes	178.9	668.0	1,212.3
Arrendamento - Equity	-	-	1,441.8
Fornecedores	948.5	1,534.8	1,162.4
Provisões	1,400.5	2,468.2	3,508.3
Tarifas aeroportuárias	711.0	733.9	792.7
Outros	1,200.4	976.7	1,007.6
Patrimônio líquido	(29,038.1)	(27,406.7)	(30,435.3)
Capital social	7,060.8	7,060.8	2,315.6
Reserva de capital	(1,408.7)	(1,407.0)	2,066.0
Ações em tesouraria	(1.4)	(3.1)	(4.3)
Outros resultados abrangentes	4.9	5.9	5.9
Prejuízo acumulado	(34,693.6)	(33,063.3)	(34,818.5)

Fluxo de Caixa – IFRS

(R\$ milhões)	4T25	4T24	% Δ	2025	2024	% Δ
Fluxos de caixa das atividades operacionais						
Lucro (prejuízo) líquido do período	(1.630,3)	(4.412,6)	-63,1%	124,9	(9.151,4)	n.a.
Total ajuste não caixa						
Depreciação e amortização	718,0	711,9	0,8%	3.013,4	2.564,0	17,5%
Derivativos	(263,2)	(264,4)	-0,5%	(986,5)	(317,7)	210,5%
Ganho (perda) sobre ativos e passivos denominados em moeda estrangeira	1.259,9	4.443,9	-71,6%	(4.178,8)	7.736,0	n.a.
Receitas e despesas financeiras, líquidas	2.843,8	1.324,1	114,8%	9.055,6	5.018,4	80,4%
Provisões	842,1	(284,3)	n.a.	1.035,7	(399,0)	n.a.
Resultado de modificações de arrendamentos e provisões	(1.544,0)	(108,3)	1325,8%	(2.830,4)	(221,4)	1178,4%
Outros	(2.071,0)	22,0	n.a.	(2.091,3)	(943,5)	121,7%
Variação de ativos e passivos operacionais						
Contas a receber	(241,7)	(423,4)	-42,9%	(1.160,1)	(292,0)	297,2%
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	114,7	(168,9)	n.a.	(292,8)	(455,2)	-35,7%
Outros ativos	206,0	(344,6)	n.a.	(451,8)	(755,5)	-40,2%
Direitos e obrigações com operações de derivativos	-	(50,5)	n.a.	(46,8)	(101,8)	-54,0%
Fornecedores	(214,1)	232,0	n.a.	(799,4)	919,0	n.a.
Salários e benefícios	59,2	(18,3)	n.a.	244,3	128,6	90,0%
Transportes a executar	69,9	653,1	-89,3%	8,1	1.409,9	-99,4%
Provisões	(134,6)	(114,2)	17,8%	(605,1)	(423,1)	43,0%
Outros passivos	426,6	57,1	647,3%	215,2	145,0	48,5%
Juros pagos	(215,6)	(276,2)	-22,0%	(1.486,7)	(2.073,1)	-28,3%
Juros sobre dívidas e financiamentos	(47,7)	(65,6)	-27,3%	(517,2)	(1.027,8)	-49,7%
Juros sobre arrendamentos	(70,1)	(103,7)	-32,4%	(351,2)	(506,3)	-30,6%
Juros sobre arrendamentos - notes e equity	(0,0)	(4,1)	-100,0%	(61,3)	(37,5)	63,6%
Juros sobre instrumentos conversíveis	(2,7)	-	n.a.	(177,9)	(76,4)	132,9%
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	(49,5)	(83,4)	-40,6%	(327,9)	(327,8)	0,0%
Outros Juros	(45,5)	(19,4)	134,8%	(51,2)	(97,4)	-47,4%
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades operacionais	225,9	978,3	-76,9%	(1.232,5)	2.787,0	n.a.
Fluxos de caixa das atividades de investimento						
Aplicações financeiras circulante	0,3	4,8	-94,5%	(22,1)	(101,2)	-78,2%
Caixa recebido na venda de ativo imobilizado	(0,0)	-	n.a.	7,3	-	n.a.
Operações de sale-leaseback	164,6	6,7	2368,2%	195,3	29,3	565,5%
Aquisição de controlada, líquido do caixa adquirido	(0,0)	-	n.a.	(5,9)	-	n.a.
Aquisição de intangível	(113,5)	(114,8)	-1,1%	(188,4)	(234,9)	-19,8%
Aquisição de bens do ativo imobilizado	(315,5)	(379,8)	-16,9%	(559,6)	(1.258,8)	-55,6%
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos	(264,1)	(483,1)	-45,3%	(573,4)	(1.565,7)	-63,4%
Fluxos de caixa das atividades de financiamento						
Empréstimos						
Captações	1.189,6	910,1	30,7%	7.423,2	3.210,0	131,3%
Pagamentos	(113,1)	(633,7)	-82,1%	(2.668,1)	(1.828,1)	46,0%
Pagamento de arrendamento	(707,7)	(602,5)	17,5%	(3.054,3)	(2.803,2)	9,0%
Risco sacado	-	(48,7)	n.a.	-	(496,3)	n.a.
Custo de emissão de ações	(0,0)	-	n.a.	(43,1)	-	n.a.
Aumento de capital	(0,0)	-	n.a.	51,2	0,0	n.a.
Ações em tesouraria	(0,0)	-	n.a.	(0,0)	(2,6)	-99,8%
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades de financiamento	368,8	(374,8)	n.a.	1.708,9	(1.920,1)	n.a.
Variação cambial em caixa e equivalentes de caixa	8,4	7,5	13,3%	(121,4)	11,4	n.a.
Redução líquida de caixa e equivalentes de caixa	339,1	127,9	165,2%	(218,4)	(687,3)	-68,2%
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	652,6	1.082,2	-39,7%	1.210,0	1.897,3	-36,2%
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	991,6	1.210,0	-18,0%	991,6	1.210,0	-18,0%

Glossário

Assentos-quilômetro oferecidos (ASK)

Número de assentos disponíveis multiplicado pelos quilômetros voados.

Custo por ASK (CASK)

Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

Custo por ASK ex-combustível (CASK ex-combustível)

Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos excluindo despesas com combustível.

Custo por viagem

Custo médio por voo calculado pela divisão dos custos operacionais totais pelo número total de decolagens.

EBITDA

Lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação e amortização.

Etapa média

Número médio de quilômetros voados por voo.

Fator de conclusão

Porcentagem de voos programados que foram executados.

FTE (Full-Time Equivalent)

Número de funcionários equivalente assumindo período integral.

Liquidez Imediata

Caixa, equivalentes de caixa, investimentos de curto prazo e recebíveis.

Passageiros-quilômetro transportados (RPK)

Passageiros pagantes transportados em um quilômetro. O RPK é calculado ao multiplicar-se o número de passageiros pagantes pelos quilômetros voados.

Receita de passageiros por assentos-quilômetros oferecidos (PRASK)

Receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis (também calculado pela multiplicação da taxa de ocupação pelo yield).

Receita operacional por assentos-quilômetro oferecidos (RASK)

Receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

Taxa de ocupação (load factor)

Capacidade da aeronave utilizada em termos de assento (calculada pela divisão do RPK pelo ASK).

Taxa de utilização da aeronave

Número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação.

UDM

Últimos doze meses.

Yield

Valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro. O yield é calculado com a divisão da receita de passageiro pelo total de assento-quilômetro ocupado (RPK).

O conteúdo deste release de resultados pode incluir expectativas sobre eventos e resultados futuros estimados pela Administração. Entretanto, tais projeções não são garantias de materialização e/ou desempenho, tendo em vista os riscos e incertezas inerentes ao ambiente de negócios, tais quais, o desempenho econômico do país, a economia global, o mercado de capitais, os aspectos regulatórios do setor, questões governamentais e concorrenciais, entre outros fatores, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela Azul, sujeitos a mudanças sem aviso prévio.