

Azul Divulga Resultados do 2T26, Mantendo Disciplina de Capacidade e Foco na Criação de Valor de Longo Prazo

São Paulo, 13 de agosto de 2026 – A Azul S.A., “Azul” (B3:AZUL3, NYSE:AZUL), maior companhia aérea do Brasil em número de cidades atendidas, anuncia hoje seus resultados do segundo trimestre de 2026 (“2T26”). 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

2T26 Destaques ¹	2T26	2T25	% Δ	1S26	1S25	% Δ
Receita líquida total (R\$ milhões)	4.978,7	4.942,3	0,7%	10.450,0	10.336,8	1,1%
EBITDA (R\$ milhões)	510,1	1.142,7	-55,4%	2.209,5	2.528,5	-12,6%
Margem EBITDA (%)	10,2%	23,1%	-12,9 p.p.	21,1%	24,5%	-3,3 p.p.
ASK (milhões)	11.468	12.827	-10,6%	23.921	25.630	-6,7%
RASK (R\$ centavos)	43,41	38,53	12,7%	43,69	40,33	8,3%
PRASK (R\$ centavos)	39,77	35,70	11,4%	40,17	37,44	7,3%
Yield (R\$ centavos)	49,43	43,78	12,9%	48,88	45,93	6,4%
CASK (R\$ centavos)	44,80	35,57	26,0%	39,98	36,62	9,2%
CASK ex-fuel (R\$ centavos)	27,70	24,74	12,0%	26,18	25,07	4,4%
Taxa de câmbio média (R\$)	5,05	5,67	-10,9%	5,15	5,76	-10,4%
Preço médio combustível / litro (R\$)	6,25	3,86	61,8%	5,03	4,12	22,1%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$359,4 milhões no 2T26. Para mais informações, consulte a página 7.

- A receita operacional atingiu um recorde para um segundo trimestre de R\$5,0 bilhões, mesmo com uma redução de 10,6% na capacidade em relação ao ano anterior. Esse resultado foi impulsionado por tarifas mais altas, implementadas para compensar o aumento significativo nos preços dos combustíveis, e resultou em receitas unitárias mais robustas.
- Durante o 2T26, a Azul reduziu estrategicamente sua capacidade doméstica e internacional em 6,5% e 24,9%, respectivamente, em comparação ao 2T25, em linha com seu plano de reestruturação. Em resposta aos maiores preços dos combustíveis, a Companhia implementou reduções adicionais de capacidade de forma proativa para preservar a liquidez e manter o foco na criação de valor de longo prazo.
- A Azul permaneceu focada na captura da demanda premium, por meio de uma estratégia voltada para esses clientes. No 2T26, a receita premium cresceu 12,4% em relação ao 2T25.
- O RASK alcançou um recorde para um segundo trimestre, totalizando R\$43,41 centavos no 2T26, crescimento de 12,7% ano contra ano. Nossas unidades de negócio continuaram contribuindo de forma relevante, representando 21% do RASK no trimestre.
- O CASK no 2T26 foi de R\$44,80 centavos, 26,0% maior em comparação ao 2T25, principalmente em razão do aumento de 61,8% no custo do combustível e da redução de 10,6% da capacidade que temporariamente reduziu a diluição dos custos fixos. Iniciativas estratégicas e temporárias de retenção de colaboradores, maiores incentivos de vendas e inflação também contribuíram para o aumento.
- O EBITDA do 2T26 totalizou R\$510,1 milhões, representando uma margem EBITDA de 10,2%, mesmo em um ambiente de preços de combustível significativamente mais elevados e com capacidade 10,6% inferior em relação ao ano anterior.
- A Azul encerrou o trimestre com R\$3,7 bilhões em liquidez imediata e pagou R\$794,5 milhões em itens não recorrentes relacionados à reestruturação, conforme estabelecido no plano. O governo aprovou recentemente até R\$4,6 bilhões em linhas de financiamento de longo prazo em reais, a taxas atrativas, superando os valores previstos em nosso plano de reestruturação. Isso confere à Azul flexibilidade financeira adicional para atravessar este ano de transição e concentrar-se na execução de nosso plano de longo prazo.
- Em comparação ao 2T25, a dívida total diminuiu R\$13,0 bilhões, totalizando R\$21,4 bilhões, devido à conclusão bem-sucedida de nossa reestruturação financeira. O índice de alavancagem da Azul, medido pela relação entre dívida líquida e EBITDA e considerando a liquidez disponível, foi de 3,0x, uma redução de 2,3 vezes em relação ao ano anterior. Considerando a liquidez imediata, a alavancagem líquida foi de 2,8x ao final do trimestre.
- A Azul promoveu melhorias significativas na experiência de viagem, refletidas em um aumento de mais de 26 pontos no Net Promoter Score (NPS) em 2026. A Azul foi classificada como a companhia aérea mais pontual do Brasil em abril e junho, e a mais pontual da América Latina em julho.

Mensagem da Administração

Gostaria de começar agradecendo aos nossos mais de 14.000 tripulantes por sua dedicação, paixão e compromisso com nossos clientes. Nosso time permanece focado em segurança, excelência operacional e em oferecer a melhor experiência de viagem do Brasil, enquanto continuamos construindo uma Azul mais forte após a conclusão bem-sucedida de nossa reestruturação.

O segundo trimestre é historicamente o período mais desafiador do ano para rentabilidade no Brasil, e o 2T26 foi adicionalmente impactado pela elevação dos preços do combustível e pela Copa do Mundo. Apesar desses desafios, a demanda permaneceu saudável, sustentando nossa receita recorde para um segundo trimestre de R\$5,0 bilhões e um RASK recorde para o período de R\$43,41 centavos, crescimento de 12,7% em relação ao ano anterior.

Durante o 2T26, a Azul continuou implementando ajustes disciplinados de capacidade em linha com seu plano de reestruturação, que incluiu uma transição significativa da frota, e reduziu proativamente a oferta em resposta ao aumento dos preços do combustível. Essas ações permitiram à Companhia alinhar a capacidade à demanda mais rentável, sustentar *yields* mais elevados e alcançar RASK recorde. Ao mesmo tempo, o menor nível de capacidade pressionou temporariamente os custos unitários, uma vez que os custos fixos foram diluídos sobre uma base menor.

À medida que a disponibilidade de frota se estabilizar e um crescimento moderado da capacidade for retomado a partir do 4T26, espera-se que essas pressões temporárias diminuam, permitindo à Azul capturar maior alavancagem operacional e transformar os ganhos de eficiência decorrentes de sua transformação em maior geração de caixa e criação de valor no futuro.

O ano de 2026 também representa um período de transição para a Azul. Embora a conclusão bem-sucedida da nossa reestruturação tenha fortalecido significativamente nosso balanço patrimonial, o trimestre ainda foi impactado por pagamentos não recorrentes, como honorários de consultores, desembolsos relacionados à reestruturação, devoluções de aeronaves, transições de frota e outras iniciativas necessárias para posicionar a Companhia para o sucesso de longo prazo. Ao mesmo tempo, já começamos a observar os benefícios dessa transformação. Em comparação ao ano anterior, a Azul reduziu sua dívida total em aproximadamente R\$13,0 bilhões e diminuiu significativamente sua alavancagem, permitindo que nosso foco passe da reestruturação para a execução, a melhoria operacional, a geração de fluxo de caixa livre e a desalavancagem.

A atual posição de liquidez da Azul, combinada ao potencial para acessar até R\$4,6 bilhões em financiamentos de longo prazo apoiados pelo governo, denominados em reais e a taxas atrativas, proporciona flexibilidade financeira para atravessar este ano de transição e reforça a confiança da liderança na execução do plano estratégico da Companhia e na criação de valor de longo prazo.

Do ponto de vista operacional, a Azul continua apresentando avanços relevantes. Fomos reconhecidos como a companhia aérea mais pontual da América Latina em julho, enquanto nosso *Net Promoter Score* (NPS) continua melhorando trimestre após trimestre, reforçando nosso compromisso de oferecer a melhor experiência de viagem, produto e serviço do Brasil. Também estamos gradualmente eliminando operações ACMI, com o objetivo de operar exclusivamente com aeronaves e tripulantes da Azul até 2027, reforçando ainda mais a confiabilidade operacional e a experiência dos clientes.

À medida que continuamos aprimorando nosso produto, seguimos focados na expansão das receitas recorrentes premium. Mesmo com uma redução de 10,6% na capacidade total, comparado ao 2T25, as receitas premium cresceram 12,4% durante o trimestre, demonstrando o sucesso de nossa estratégia de priorizar a qualidade da receita em vez do crescimento de volume. Em paralelo, estamos implementando soluções de Inteligência Artificial em toda a organização para aumentar a produtividade, automatizar processos, aprimorar a tomada de decisão e identificar oportunidades de eficiência, apoiando a expansão das margens e a escalabilidade do negócio no longo prazo.

Olhando para frente, acreditamos que os desafios que impactaram o segundo trimestre do ano são, em grande parte, temporários. A Azul inicia o segundo semestre com um balanço mais forte, indicadores operacionais em evolução, maior satisfação dos clientes, uma frota moderna e eficiente em consumo de combustível e uma estratégia comercial disciplinada, centrada em rentabilidade e geração de caixa. Nosso foco permanece claro: oferecer a melhor experiência de viagem do Brasil enquanto criamos valor sustentável de longo prazo para nossos clientes, tripulantes e *shareholders*.

John Rodgerson, CEO da Azul S.A.

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	2T26	2T25	% Δ	1S26	1S25	% Δ
Receita Líquida						
Transporte de passageiros	4.560,5	4.578,9	-0,4%	9.609,3	9.596,3	0,1%
Cargas e outras receitas	418,1	363,4	15,1%	840,7	740,5	13,5%
Receita líquida total	4.978,7	4.942,3	0,7%	10.450,0	10.336,8	1,1%
Custos e despesas operacionais						
Combustível de aviação	(1.960,8)	(1.388,7)	41,2%	(3.301,8)	(2.960,7)	11,5%
Salários e benefícios	(745,0)	(614,4)	21,3%	(1.452,2)	(1.322,3)	9,8%
Depreciação e amortização	(669,2)	(762,8)	-12,3%	(1.323,6)	(1.578,0)	-16,1%
Outros aluguéis & ACMI	(139,4)	(152,4)	-8,5%	(276,9)	(278,5)	-0,6%
Tarifas aeroportuárias	(288,4)	(316,6)	-8,9%	(590,3)	(634,4)	-7,0%
Gastos com passageiros	(228,2)	(251,0)	-9,1%	(456,0)	(484,8)	-5,9%
Comerciais e publicidade	(270,6)	(164,9)	64,1%	(525,2)	(410,7)	27,9%
Manutenção e reparos	(222,7)	(202,8)	9,9%	(447,4)	(405,3)	10,4%
Incentivo baseado em ação	(0,4)	(57,7)	-99,2%	(0,7)	(70,5)	-99,0%
Outros	(612,9)	(651,1)	-5,9%	(1.190,0)	(1.241,0)	-4,1%
Total custos e despesas operacionais	(5.137,7)	(4.562,4)	12,6%	(9.564,1)	(9.386,2)	1,9%
Resultado Operacional	(159,1)	380,0	n.a.	885,9	950,5	-6,8%
Margem operacional	-3,2%	7,7%	-10,9 p.p.	8,5%	9,2%	-0,7 p.p.
EBITDA	510,1	1.142,7	-55,4%	2.209,5	2.528,5	-12,6%
Margem EBITDA	10,2%	23,1%	-12,9 p.p.	21,1%	24,5%	-3,3 p.p.
Resultado financeiro	(882,2)	913,5	n.a.	(503,6)	1.126,0	n.a.
Receitas financeiras	14,3	783,6	-98,2%	44,3	815,2	-94,6%
Despesas financeiras ²	(938,0)	(1.617,8)	-42,0%	(2.055,5)	(4.011,4)	-48,8%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos ²	14,4	(27,4)	n.a.	14,4	(20,0)	n.a.
Variações cambiais, líquidas	27,1	1.775,1	-98,5%	1.493,1	4.342,1	-65,6%
Resultado antes do IR e contribuição social	(1.041,2)	1.293,4	n.a.	382,3	2.076,5	-81,6%
Imposto de renda e contribuição social corrente	-	(0,0)	n.a.	(1,9)	(0,0)	6851,7%
Resultado líquido do período²	(1.041,2)	1.293,4	n.a.	380,4	2.076,5	-81,7%
Margem líquida	-20,9%	26,2%	-47,1 p.p.	3,6%	20,1%	-16,4 p.p.
Resultado líquido ajustado^{2 3}	(1.070,9)	(475,8)	125,1%	(1.115,3)	(2.292,5)	-51,4%
Margem líquida ajustada ^{2 3}	-21,5%	-9,6%	-11,9 p.p.	-10,7%	-22,2%	+11,5 p.p.

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$359,4 milhões no 2T26. Para mais informações, consulte a página 7.

² Exclui os direitos de conversão relacionados às debêntures conversíveis reconhecidos no 2T25.

³ Ajustado pelos resultados não realizados de derivativos e variação cambial.

Dados Operacionais ¹	2T26	2T25	% Δ	1S26	1S25	% Δ
ASK (milhões)	11.468	12.827	-10,6%	23.921	25.630	-6,7%
Doméstico	9.314	9.958	-6,5%	19.155	19.894	-3,7%
Internacional	2.154	2.869	-24,9%	4.766	5.735	-16,9%
RPK (milhões)	9.227	10.459	-11,8%	19.659	20.893	-5,9%
Doméstico	7.329	8.020	-8,6%	15.516	16.085	-3,5%
Internacional	1.898	2.439	-22,2%	4.143	4.808	-13,8%
Taxa de ocupação (%)	80,5%	81,5%	-1,1 p.p.	82,2%	81,5%	+0,7 p.p.
Doméstico	78,7%	80,5%	-1,8 p.p.	81,0%	80,9%	+0,1 p.p.
Internacional	88,1%	85,0%	+3,1 p.p.	86,9%	83,8%	+3,1 p.p.
Tarifa média (R\$)	628,9	574,1	9,5%	640,8	603,8	6,1%
Passageiros (milhares)	7.252	7.976	-9,1%	14.995	15.892	-5,6%
Horas-bloco	127.847	146.283	-12,6%	263.375	293.677	-10,3%
Utilização de aeronaves (horas/dia) ²	11,3	11,5	-2,3%	11,4	11,8	-3,2%
Número de decolagens	69.198	79.312	-12,8%	141.104	159.108	-11,3%
Etapa média (Km)	1.227	1.282	-4,2%	1.264	1.282	-1,5%
Aeronaves de passageiros operacionais	155	176	-11,9%	155	176	-11,9%
Combustível de aviação (milhares de litros)	313.741	359.534	-12,7%	656.329	718.351	-8,6%
Combustível de aviação por ASK	27,4	28,0	-2,4%	27,4	28,0	-2,1%
ASK por FTE (milhares)	778,3	834,9	-6,8%	1.623,4	1.668,3	-2,7%
Funcionários equivalentes em tempo integral (FTE)	14.735	15.363	-4,1%	14.735	15.363	-4,1%
FTE no final do período por aeronave	95	87	8,9%	95	87	8,9%
Yield (R\$ centavos)	49,43	43,78	12,9%	48,88	45,93	6,4%
RASK (R\$ centavos)	43,41	38,53	12,7%	43,69	40,33	8,3%
PRASK (R\$ centavos)	39,77	35,70	11,4%	40,17	37,44	7,3%
CASK (R\$ centavos)	44,80	35,57	26,0%	39,98	36,62	9,2%
CASK excluindo combustível (R\$ centavos)	27,70	24,74	12,0%	26,18	25,07	4,4%
Custo de combustível por litro (R\$)	6,25	3,86	61,8%	5,03	4,12	22,1%
Break-even da taxa de ocupação (%)	83,0%	75,3%	+7,8 p.p.	75,2%	74,0%	+1,2 p.p.
Taxa de câmbio média (R\$ por US\$)	5,05	5,67	-10,9%	5,15	5,76	-10,4%
Taxa de câmbio no fim do período	5,18	5,46	-5,1%	5,18	5,46	-5,1%
Inflação (IPCA/últimos 12 meses)	4,64%	5,35%	-0,7 p.p.	4,64%	5,35%	-0,7 p.p.
WTI (média por barril, US\$)	87,31	61,37	42,3%	82,59	66,31	24,5%
Heating oil (US\$ por galão)	3,85	2,18	76,9%	3,08	2,27	35,9%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$359,4 milhões no 2T26. Para mais informações, consulte a página 7.

² Exclui aeronaves Cessna e cargueiros.

Receita Operacional

No 2T26, a receita operacional total da Azul cresceu R\$36,3 milhões, alcançando um recorde para segundos trimestres de R\$5,0 bilhões, aumento de 0,7% ano contra ano. Esse desempenho foi impulsionado por aumentos tarifários implementados para compensar parcialmente a expressiva alta dos preços dos combustíveis, resultando em maiores *yields* e receitas unitárias.

Nosso RASK e PRASK atingiram níveis recordes para um segundo trimestre, de R\$43,41 centavos e R\$39,77 centavos, respectivamente. No 2T26, nossas unidades de negócio *beyond-the-metal* representaram 21% do RASK, enquanto a margem de contribuição por unidade aumentou de R\$8,70 centavos para R\$9,15 centavos em relação ao ano anterior.

A receita da Azul Logística e outros totalizou R\$418,1 milhões, 15,1% maior do que 2T25, devido principalmente ao melhor desempenho da nossa operação logística doméstica. No 2T26, as receitas de logística cresceram 16,1% em relação ao ano anterior, impulsionadas por operações de cargueiros mais fortes, sustentadas por margens saudáveis, além da melhora do nosso negócio de fretamento.

R\$ centavos ¹	2T26	2T25	% Δ	1S26	1S25	% Δ
Receita líquida por ASK						
Transporte de passageiros	39,77	35,70	11,4%	40,17	37,44	7,3%
Cargas e outras receitas	3,65	2,83	28,7%	3,51	2,89	21,6%
Receita líquida (RASK)	43,41	38,53	12,7%	43,69	40,33	8,3%
Custos e despesas operacionais por ASK						
Combustível de aviação	(17,10)	(10,83)	57,9%	(13,80)	(11,55)	19,5%
Salários e benefícios	(6,50)	(4,79)	35,6%	(6,07)	(5,16)	17,7%
Depreciação e amortização	(5,83)	(5,95)	-1,9%	(5,53)	(6,16)	-10,1%
Outros aluguéis & ACMI	(1,22)	(1,19)	2,3%	(1,16)	(1,09)	6,5%
Tarifas aeroportuárias	(2,51)	(2,47)	1,9%	(2,47)	(2,48)	-0,3%
Gastos com passageiros	(1,99)	(1,96)	1,7%	(1,91)	(1,89)	0,8%
Comerciais e publicidade	(2,36)	(1,29)	83,5%	(2,20)	(1,60)	37,0%
Manutenção e reparos	(1,94)	(1,58)	22,9%	(1,87)	(1,58)	18,3%
Incentivo baseado em ação	(0,00)	(0,45)	-99,2%	(0,00)	(0,28)	-99,0%
Outras despesas operacionais, líquidas	(5,34)	(5,08)	5,3%	(4,97)	(4,84)	2,7%
Total custos e despesas operacionais (CASK)	(44,80)	(35,57)	26,0%	(39,98)	(36,62)	9,2%
Resultado operacional por ASK (RASK-CASK)	(1,39)	2,96	n.a.	3,70	3,71	-0,1%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$359,4 milhões no 2T26. Para mais informações, consulte a página 7.

Custos e Despesas Operacionais

No 2T26, as despesas operacionais totalizaram R\$5,1 bilhões, um aumento de 12,6% comparado ao 2T25. Os custos por ASK aumentaram 26,0%, totalizando R\$44,80 centavos, impulsionados principalmente pelo aumento de 61,8% no custo do combustível e pela redução de 10,6% na capacidade.

A composição de nossas principais despesas operacionais em comparação com o 2T25 é a seguinte:

- **Combustível de aviação** aumentou 41,2%, totalizando R\$1.960,8 milhões, impulsionado principalmente pelo aumento de 61,8% no preço por litro, parcialmente compensado pela menor capacidade, além de uma melhora de 2,4% no consumo de combustível por ASK, decorrente da maior utilização de nossa frota de última geração.
- **Salários e benefícios** aumentaram 21,3% em comparação ao 2T25, refletindo investimentos estratégicos e temporários para a retenção de tripulantes, contratações e treinamentos para suportar as operações futuras, além do reajuste salarial de 5% decorrente dos acordos coletivos aplicáveis a todos os funcionários do setor aéreo no Brasil.
- **Depreciação e amortização** reduziram 12,3% ou R\$93,6 milhões, principalmente devido à redução de 8,0% nos ativos de direito de uso após as renegociações de arrendamentos realizadas durante a reestruturação, parcialmente compensada pela expansão da frota de E2 em relação ao 2T25, como parte do nosso contínuo processo de transformação da frota.
- **Outros aluguéis & ACMI** reduziram R\$13,0 milhões em comparação ao 2T25, devido principalmente à redução dos custos de aluguel de motores de reposição após a conclusão do processo de reestruturação.

- **Tarifas aeroportuárias** diminuíram 8,9% ou R\$28,2 milhões impulsionadas pela adoção de uma estratégia de menor crescimento de capacidade, com redução de 12,8% nas decolagens no 2T26.
- **Gastos com passageiros** reduziram 9,1% ou R\$22,8 milhões, devido principalmente à redução de 9,1% no número de passageiros.
- **Comerciais e publicidade** aumentaram R\$105,7 milhões, refletindo principalmente maiores custos de incentivos associados ao aumento das tarifas e ao forte desempenho das receitas de logística, que cresceram 16,1%, resultando em maiores comissões.
- **Manutenção e reparos** aumentaram 9,9% comparado ao 2T25, devido principalmente ao maior volume de eventos de manutenção no período, parcialmente compensado pela valorização de 10,9% do real frente ao dólar.
- **Outros** reduziram R\$38,2 milhões, principalmente devido à diminuição de processos judiciais relacionados a operações irregulares, como resultado da melhora do desempenho operacional em 2026, parcialmente compensada pela inflação anual de 4,6%.

Resultado Não-Operacional

Resultado financeiro líquido (R\$ milhões) ¹	2T26	2T25	% Δ	1S26	1S25	% Δ
Despesa financeira líquida	(923,7)	(834,2)	10,7%	(2.011,1)	(3.196,1)	-37,1%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	14,4	(27,4)	n.a.	14,4	(20,0)	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquidas	27,1	1.775,1	-98,5%	1.493,1	4.342,1	-65,6%
Resultado financeiro líquido	(882,2)	913,5	n.a.	(503,6)	1.126,0	n.a.

¹ Exclui os direitos de conversão relacionados às debêntures conversíveis reconhecidos no 2T25.

Despesas financeiras líquidas foram de R\$923,7 milhões no trimestre, principalmente devido aos R\$226,2 milhões em juros acumulados sobre empréstimos e financiamentos no 2T26, R\$432,0 milhões em juros acumulados relacionados a arrendamentos reconhecidos conforme as regras do IFRS 16 e R\$66,8 milhões referentes aos juros pagos sobre recebíveis de cartão de crédito antecipados.

Instrumentos financeiros derivativos, líquidos registraram um ganho de R\$14,4 milhões no 2T26, refletindo a implementação de contratos de NDF (*Non-Deliverable Forward*) para mitigar a exposição cambial relacionada a determinadas obrigações financeiras denominadas em moeda estrangeira.

Variações monetárias e cambiais, líquidas registraram um ganho líquido de R\$27,1 milhões no 2T26 devido à valorização de 0,8% do real frente ao dólar no final do período em comparação ao 1T26, resultando em uma redução dos 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 2T26, nossos resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$359,4 milhões, principalmente relacionados a:

- **Salários e benefícios:** R\$21,8 milhões referentes a despesas de folha de pagamento relacionadas ao processo de reestruturação.
- **Depreciação e amortização:** R\$77,9 milhões relacionados à baixa contábil de seis aeronaves E1 em preparação para devolução aos arrendadores.
- **Outros alugueis & ACMI:** R\$10,1 milhões em custos de aluguel de motores devido à suspensão de contratos com fabricantes (OEM) como parte do nosso processo de reestruturação.
- **Tarifas aeroportuárias:** R\$0,3 milhão devido a tarifas de estacionamento de aeronaves a serem rejeitadas.
- **Gastos com passageiros:** R\$7,5 milhões, impulsionados principalmente pela substituição de fornecedores de *handling* durante o processo de reestruturação.
- **Manutenção e reparos:** R\$12,3 milhões relacionados à baixa de contratos com fabricantes (OEM) durante o processo de reestruturação e à preservação de aeronaves.
- **Incentivo baseado em ações:** R\$19,6 milhões referentes ao plano de incentivo baseado em ações, sem efeito caixa, relacionado ao processo de reestruturação.
- **Outros:** R\$209,8 milhões associados a R\$101,4 milhões em despesas associadas a aeronaves rejeitadas e R\$108,5 milhões em honorários de consultores 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 2T26	Reportado	Ajuste	Ajustado
Receita Líquida			
Transporte de passageiros	4.560,5	-	4.560,5
Cargas e outras receitas	418,1	-	418,1
Receita líquida total	4.978,7	-	4.978,7
Custos e despesas operacionais			
Combustível de aviação	1.960,8	-	1.960,8
Salários e benefícios	766,8	(21,8)	745,0
Depreciação e amortização	747,1	(77,9)	669,2
Outros alugueis & ACMI	149,6	(10,1)	139,4
Tarifas aeroportuárias	288,7	(0,3)	288,4
Gastos com passageiros	235,8	(7,5)	228,2
Comerciais e publicidade	270,6	-	270,6
Manutenção e reparos	235,1	(12,3)	222,7
Incentivo baseado em ação	20,0	(19,6)	0,4
Outros	822,8	(209,8)	612,9
Total custos e despesas operacionais	5.497,2	(359,4)	5.137,7
Resultado Operacional	(518,5)	359,4	(159,1)
Margem operacional	-10,4%	+7,2 p.p.	-3,2%
EBITDA	228,6	281,5	510,1
Margem EBITDA	4,6%	+5,7 p.p.	10,2%

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:

Reconciliação de EBITDA e caixa (R\$ milhões) ¹	IFRS	Reclassificações			Não-recorrente		Visão Gerencial
		Antecipação	Arrendamento	Capex	EBITDA	Non-EBITDA	
EBITDA	228,6	-	-	-	281,5	-	510,1
Itens não-caixa no EBITDA ²	361,0	-	-	-	(22,8)	-	338,2
Itens não-EBITDA no Caixa ³	(114,9)	-	-	-	-	-	(114,9)
Capital de giro	(501,8)	85,6	43,2	301,1	(37,7)	338,6	229,0
Capex	(130,6)	-	-	(332,3)	-	155,0	(307,9)
Fluxo de caixa recorrente (ex. aluguel)	(157,7)	85,6	43,2	(31,1)	221,0	493,6	654,6
Aluguel de aeronaves	(658,3)	-	(96,9)	-	-	79,9	(675,3)
Fluxo de caixa recorrente	(816,1)	85,6	(53,6)	(31,1)	221,0	573,5	(20,7)
Juros pagos, líquido	(180,9)	66,8	53,6	3,0	-	-	(57,5)
Fluxo de caixa alavancado recorrente	(996,9)	152,4	-	(28,2)	221,0	573,5	(78,2)
Itens não-recorrentes	-	-	-	-	(221,0)	(573,5)	(794,5)
Antecipação de contas a receber	-	(152,4)	-	-	-	-	(152,4)
Fluxo de caixa alavancado	(996,9)	-	-	(28,2)	-	-	(1.025,1)
Capex de crescimento	-	-	-	(3,9)	-	-	(3,9)
Repagamento de dívidas	(88,0)	-	-	32,0	-	-	(56,0)
Levantamento de capital	330,0	-	-	-	-	-	330,0
Impacto do câmbio no caixa	(159,9)	-	-	-	-	-	(159,9)
Alterações no caixa	(914,9)	-	-	-	-	-	(914,9)
Caixa no início do período	2.183,8	-	-	-	-	-	2.183,8
Caixa final	1.268,9	-	-	-	-	-	1.268,9
Contas a Recebíveis de cartão de crédito	1.456,7	-	-	-	-	-	1.456,7
Outras contas a receber	933,5	-	-	-	-	-	933,5
Liquidez Final	3.659,1	-	-	-	-	-	3.659,1

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\$19,6 milhões referentes ao plano de incentivo baseado em ações e R\$3,2 milhões relacionados à baixa contábil de aeronaves rejeitadas no âmbito do processo de reestruturação.

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 adiantamentos a fornecedores) são realocados para a linha de Capex.

Itens não recorrentes que impactaram o EBITDA no período totalizaram R\$281,5 milhões. Desse montante, R\$22,8 milhões foram itens relacionados ao EBITDA sem efeito caixa, associados ao plano de

incentivo baseado em ações e à baixa contábil de aeronaves rejeitadas em decorrência da reestruturação abrangente. Adicionalmente, R\$221,0 milhões foram desembolsados no período e referem-se a honorários de consultores e outros pagamentos diferidos relacionados ao processo de reestruturação, enquanto R\$37,7 milhões foram ajustados contra o capital de giro. Consulte a página 7 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\$573,5 milhões:

- **Variação no Capital de Giro** na Visão Gerencial foi ajustada em R\$338,6 milhões no 2T26, principalmente devido a valores referentes a períodos anteriores que foram negociados para diferimento e pagos neste trimestre, incluindo acordos tributários com o governo e pagamentos realizados a outros fornecedores relacionados a períodos anteriores, cujo desembolso foi negociado para ocorrer neste trimestre.
- **Capex:** a Azul pagou R\$155,0 milhões em manutenção capitalizada diferida no 2T26, referente a serviços concluídos em períodos anteriores e cujo pagamento foi negociado para ser postergado.
- **Arrendamentos:** a Azul efetuou R\$79,9 milhões em pagamentos de aluguel diferidos durante o 2T26, 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 segundo trimestre com Liquidez Imediata de R\$3,7 bilhões, representando 16,6% da receita dos últimos doze meses. No trimestre, realizamos pagamentos de R\$794,5 milhões referentes a itens não recorrentes relacionados ao processo de reestruturação. Em junho, a Azul acessou R\$330 milhões por meio de uma linha de curto prazo com garantia do governo para o setor aéreo brasileiro, aprovado pelo CMN em maio de 2026, fortalecendo sua liquidez e flexibilidade financeira.

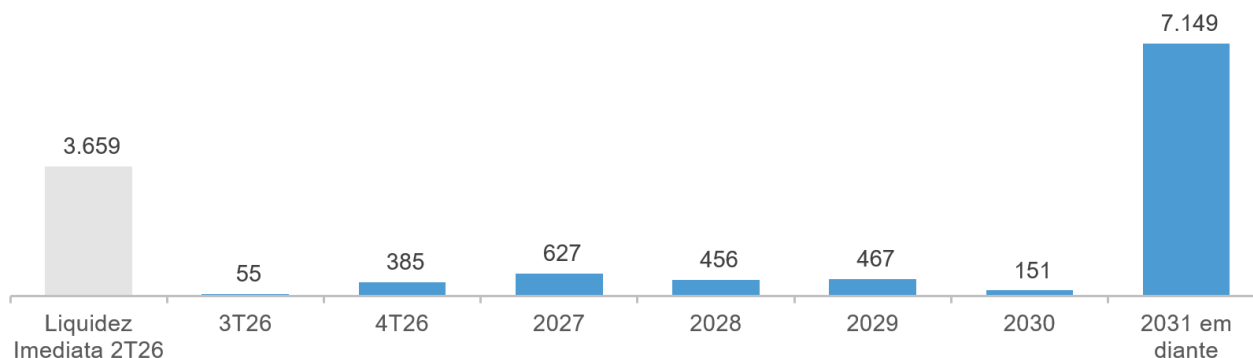
Contas a receber aumentaram 41,5%, ou R\$700,9 milhões, em relação a 30 de junho de 2025, impulsionadas principalmente por uma decisão estratégica deliberada de não antecipar a totalidade dos recebíveis de cartão de crédito disponíveis. No Brasil, esses recebíveis estão predominantemente vinculados a 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 30 de junho de 2026, a Companhia possuía saldo de R\$1.456,7 milhões em recebíveis de cartão de crédito (R\$683,1 milhões em 30 de junho de 2025).

Liquidez (R\$ milhões)	2T26	1T26	% Δ	2T25	% Δ
Caixa e equivalentes de caixa	1.268,9	2.088,0	-39,2%	1.458,8	-13,0%
Investimentos de curto-prazo	-	-	n.a.	142,4	n.a.
Contas a receber	2.390,3	2.570,2	-7,0%	1.689,3	41,5%
Liquidez imediata	3.659,2	4.658,3	-21,4%	3.290,5	11,2%
Caixa como % da receita líquida UDM	16,6%	21,2%	-4,6 p.p.	15,7%	+1,0 p.p.

O cronograma de amortização da dívida da Azul em 30 de junho de 2026 é apresentado abaixo. O gráfico converte nossa dívida denominada em dólares para reais utilizando a taxa de câmbio de fechamento do trimestre de R\$5,18. A Azul não possui vencimentos relevantes de dívida até 2031, proporcionando maior visibilidade de liquidez e flexibilidade financeira.

Amortização do Principal da Dívida em 30 de junho de 2026¹
(R\$ milhões convertidos à taxa de R\$5,18 por dólar)



¹Exclui aproximadamente R\$303 milhões em obrigações de PDP com vencimento no 3T26, que serão extintas assim que as aeronaves forem adquiridas pelo arrendador.

Comparado ao 1T26, a dívida bruta aumentou 3,7%, ou R\$773,4 milhões, totalizando R\$21.415,9 milhões, impulsionado principalmente pelos R\$330 milhões captados no âmbito do programa de crédito de curto prazo com garantia do governo para o setor aéreo brasileiro em junho e pelo aumento dos passivos de arrendamento decorrente da incorporação de duas aeronaves A330 e uma aeronave E2 à frota.

Arrendamento, Empréstimos e Financiamentos (R\$ milhões) ¹	2T26	1T26	% Δ	2T25	% Δ
Passivo de arrendamento	11.109,9	10.587,9	4,9%	16.304,3	-31,9%
Dívidas de arrendamento	-	-	n.a.	722,3	n.a.
Arrendamento financeiro	421,9	341,2	23,7%	594,8	-29,1%
Outros empréstimos e financiamentos de aeronaves	529,4	796,4	-33,5%	1.068,7	-50,5%
Outros empréstimos, financiamentos e debêntures	9.354,7	8.917,0	4,9%	15.720,4	-40,5%
% da dívida não relacionada à aeronave em moeda local	15%	12%	+2,9 p.p.	5%	+9,8 p.p.
% da dívida total em moeda local	7%	5%	+1,3 p.p.	2%	+4,1 p.p.
Dívida bruta	21.415,9	20.642,5	3,7%	34.410,4	-37,8%

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 2T26:

Pagamentos de empréstimos e financiamentos (R\$ milhões)	2T26	1T26	% Δ	2T25	% Δ
Pagamento de empréstimos e financiamentos	88,0	7.588,2	-98,8%	194,2	-54,7%
Juros de empréstimos e financiamentos	40,2	56,6	-29,0%	77,0	-47,9%
Total de pagamentos de empréstimos e financiamentos	128,2	7.644,8	-98,3%	271,2	-52,7%

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos pagamentos de juros no 2T26 de acordo com IFRS:

Pagamento de juros (R\$ milhões)	2T26	1T26	% Δ	2T25	% Δ
Juros sobre dívidas e financiamentos	40,2	56,6	-29,0%	77,0	-47,9%
Juros sobre arrendamentos	53,6	38,8	38,1%	39,9	34,5%
Juros sobre arrendamentos - notes e equity	-	-	n.a.	52,5	n.a.
Juros sobre instrumentos conversíveis	-	-	n.a.	42,1	n.a.
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	66,8	96,2	-30,6%	111,5	-40,1%
Outros juros	20,3	4,3	368,3%	2,5	720,1%
Total do pagamento de juros	180,9	196,0	-7,7%	325,5	-44,4%

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\$57,5 milhões no trimestre, conforme demonstrado abaixo:

Pagamento de juros líquido (R\$ milhões)	IFRS	Reclassificações			Visão Gerencial
		Advances	Leases	Capex	
Juros sobre dívidas e financiamentos	40,2	-	-	(3,0)	37,2
Juros sobre arrendamentos	53,6	-	(53,6)	-	-
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	66,8	(66,8)	-	-	-
Outros juros	20,3	-	-	-	20,3
Total do pagamento de juros	180,9	(66,8)	(53,6)	(3,0)	57,5

Em 30 de junho de 2026, o prazo médio de vencimento da dívida da Azul, excluindo passivos de arrendamento, era de 4,1 anos, com uma taxa média de juros sobre a dívida em dólares de 9,7%. A taxa média de juros da dívida em moeda local era de 16,1%, ou CDI +2%, enquanto a taxa média de juros sobre obrigações denominadas em dólares era de 9,8%.

O índice de alavancagem da Azul, medido pela relação entre dívida líquida e EBITDA UDM e considerando a liquidez disponível, foi de 3,0x, uma redução de 2,3 vezes em relação ao ano anterior, posicionando a Companhia para a continuidade de seu processo de desalavancagem. Ao considerar a liquidez imediata, a alavancagem da Companhia é de 2,8x.

Principais Indicadores de Dívida (R\$ milhões)	2T26	1T26	% Δ	2T25	% Δ
Caixa ¹	1.268,9	2.088,0	-39,2%	1.601,2	-20,8%
Recebíveis de cartão de crédito	1.456,7	1.727,6	-15,7%	683,1	113,2%
Outros recebíveis	933,6	842,6	10,8%	1.006,2	-7,2%
Dívida bruta ²	21.415,9	20.642,5	3,7%	34.410,4	-37,8%
Dívida líquida c/ Recebíveis de cartão de crédito	18.690,3	16.826,8	11,1%	32.126,1	-41,8%
Dívida líquida / EBITDA (UDM) c/ Recebíveis de cartão de crédito ³	3,0x	2,4x	0,5x	5,2x	-2,3x
Dívida líquida c/ Outros recebíveis	17.756,7	15.984,2	11,1%	31.119,9	-42,9%
Dívida líquida / EBITDA (UDM) c/ Outros recebíveis ⁴	2,8x	2,3x	0,5x	5,1x	-2,3x

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

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

³ Dívida líquida / EBITDA (UDM) considera liquidez disponível.

⁴ Dívida líquida / EBITDA (UDM) considera liquidez imediata.

Frota

Em 30 de junho de 2026, a Azul contava com uma frota disponível para programação composta por 155 aeronaves, com idade média de 7,3 anos, excluindo as aeronaves Cessna. Durante o ano, cinco aeronaves widebody, duas aeronaves narrowbody, dezessete aeronaves Embraer E1, seis aeronaves ATR e duas aeronaves Cessna deixaram a frota operacional como parte do contínuo plano de otimização da frota. A Azul encerrou o 2T26 com aproximadamente 94,1% de sua capacidade doméstica proveniente de aeronaves de última geração, consideravelmente acima de qualquer concorrente na região.

Frota Disponível	2T26	2T25	% Δ
Airbus widebody	5	10	-50,0%
Airbus narrowbody	53	55	-3,6%
Embraer E2	42	31	35,5%
Embraer E1	8	25	-68,0%
ATR	23	29	-20,7%
Cessna	24	26	-7,7%
Frota operacional de passageiros total	155	176	-11,9%

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas à nossa Visão Gerencial dos pagamentos de arrendamento no 2T26:

Aluguel (R\$ milhões)	IFRS	Reclassificações	Não-recorrente	Visão Gerencial
		Leases	Fora do Período	
Aluguel	658,3	-	(79,9)	578,4
Juros sobre arrendamentos	-	53,6	-	53,6
Depósito de garantia	-	43,2	-	43,2
Total pagamentos de aluguel	658,3	96,9	(79,9)	675,3

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\$53,6 milhões, bem como os depósitos de garantia de R\$43,2 milhões contabilizados como variação no capital de giro segundo o IFRS.

Não Recorrente: A Visão Gerencial exclui o impacto dos pagamentos de aluguel referentes a períodos anteriores e penalidades por atraso na devolução de aeronaves, que totalizaram R\$79,9 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\$212,9 milhões no 2T26, 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)	2T26	2T25	% Δ	1S26	1S25	% Δ
Aeronaves e manutenção pesada	166,1	23,2	617,4%	251,0	136,1	84,4%
Ativos intangíveis	36,5	31,4	16,1%	79,2	47,4	67,2%
Pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves	-	-	n.a.	-	-	n.a.
Outros	10,3	2,8	263,3%	21,3	18,2	16,6%
Capex	212,9	57,4	270,9%	351,5	201,7	74,3%
Operações de <i>sale and leaseback</i>	(82,3)	(28,3)	190,7%	(151,6)	(30,7)	393,9%
Capex líquido	130,6	29,1	349,0%	199,9	171,0	16,9%

Determinados itens que a Azul considera como capex são reconhecidos no capital de giro, em juros e em atividades de financiamento sob o IFRS. O capex gerencial do 2T26 totalizou R\$307,9 milhões, impulsionado por essas reclassificações, conforme demonstrado abaixo:

- R\$105,7 milhões em pagamentos antecipados de manutenção reclassificados de variação em outros ativos e variação em contas a pagar para capex.
- R\$3,0 milhões relacionados a juros sobre financiamento de manutenção de motores reclassificados de juros pagos para capex.
- R\$32,0 milhões relacionados a amortizações da linha de financiamento de manutenção de motores reclassificados de pagamentos de dívida para capex.
- R\$195,5 milhões em pagamentos de reservas de manutenção reclassificados de variação em outros ativos e variação em contas a pagar para capex.
- R\$3,9 milhões relacionados a pré-pagamentos de aeronaves e pagamentos de *redelivery* reclassificados de capex para capex de crescimento.

Não Recorrente: No 2T26, a Azul pagou R\$155,0 milhões em capex anteriormente diferidos, que foram reclassificados na Visão Gerencial.

Capex (R\$ milhões)	IFRS	Reclassificações	Não-recorrente	Visão Gerencial
		Capex	Fora do Período	
Capex	130,6	-	(155,0)	(24,4)
Pré pagamentos	-	105,7	-	105,7
Juros sobre dívidas e financiamentos	-	3,0	-	3,0
Repagamento dívida	-	32,0	-	32,0
Reserva de manutenção	-	195,5	-	195,5
Capex de crescimento	-	(3,9)	-	(3,9)
Total pagamento de capex	130,6	332,3	(155,0)	307,9
Total capex de crescimento	-	3,9	-	3,9

Conferência de Resultados:

Sexta-feira, 14 de agosto de 2026

10:00 (horário de Brasília) | 09:00 (EDT)

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

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

Código: 837 6186 9705

Webcast: [Conferência de Resultados 2T26](#)

Sobre a Azul

A Azul S.A. (B3: AZUL3; NYSE: AZUL), a maior companhia aérea do Brasil em número de cidades atendidas, oferece mais de 800 voos diários para mais de 135 destinos. Com uma frota operacional de mais de 150 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

Balanço Patrimonial – IFRS

(R\$ milhões)	30 de junho de 2026	31 de março de 2026	30 de junho de 2025
Ativo	30.784,9	31.166,5	26.897,0
Circulante	6.292,5	7.228,0	7.180,1
Caixa e equivalentes de caixa	1.268,9	2.088,0	1.458,8
Investimentos de curto-prazo	-	-	1.134,3
Contas a receber	2.390,3	2.570,2	1.689,3
Estoques	1.095,9	975,0	988,1
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	300,9	387,2	329,7
Tributos a recuperar	207,6	209,8	210,8
Instrumentos financeiros derivativos	5,0	-	-
Despesas antecipadas	494,8	439,8	257,2
Outros ativos	529,1	557,9	1.111,9
Ativo não circulante	24.492,4	23.938,5	19.716,9
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	2.500,7	2.372,4	3.205,7
Outros ativos	8.160,3	7.989,5	516,7
Direito de uso – aeronaves e outros bens	2.448,1	7.626,6	9.824,3
Direito de uso – manutenção	8.137,3	1.658,6	1.684,3
Imobilizado	1.708,7	2.759,4	2.919,4
Intangível	1.537,2	1.532,0	1.566,5
Passivo e patrimônio líquido	30.784,9	31.166,5	26.897,0
Passivo circulante	14.891,9	14.479,4	21.363,7
Empréstimos e financiamentos	1.347,7	1.068,8	4.962,0
Instrumentos conversíveis	-	-	30,7
Arrendamento	2.591,2	2.496,8	4.100,6
Arrendamento - Notes	-	-	53,1
Fornecedores	2.635,7	2.919,7	3.576,9
Transportes a executar	6.262,7	5.675,4	6.530,7
Salários e benefícios	564,4	527,3	563,2
Seguros a pagar	10,8	15,9	6,9
Tributos a recolher	184,7	168,4	97,1
Instrumentos financeiros derivativos	2,5	-	-
Provisões	376,9	474,1	500,4
Tarifas aeroportuárias	804,3	917,8	756,2
Outros	111,1	215,0	185,8
Passivo Não circulante	21.047,8	20.461,5	31.573,8
Empréstimos e financiamentos	8.536,3	8.644,6	11.827,1
Instrumentos conversíveis	-	-	641,6
Arrendamento	8.940,7	8.432,3	12.798,4
Arrendamento - Notes	-	-	669,2
Fornecedores	131,5	161,5	1.370,5
Provisões	1.425,4	1.340,2	2.509,3
Tarifas aeroportuárias	820,3	688,3	756,8
Outros	1.193,7	1.194,7	1.000,9
Patrimônio líquido	(5.154,9)	(3.774,3)	(26.040,5)
Capital social	21.685,8	21.685,8	7.060,8
AFAC	1,1	1,1	-
Reserva de capital	3.227,2	3.208,5	(1.406,0)
Ações em tesouraria	-	(1,4)	(4,3)
Outros resultados abrangentes	4,9	4,9	5,9
Prejuízo acumulado	(30.073,9)	(28.673,2)	(31.696,9)

Fluxo de Caixa – IFRS

(R\$ milhões)	2T26	2T25	% Δ	1S26	1S25	% Δ
Fluxos de caixa das atividades operacionais						
Lucro (prejuízo) líquido do período	(1.400,7)	1.468,0	n.a.	4.619,7	3.121,6	48,0%
Total ajuste não caixa						
Depreciação e amortização	747,1	762,8	-2,1%	1.401,5	1.578,0	-11,2%
Derivativos	(14,4)	(655,8)	-97,8%	(14,4)	(860,7)	-98,3%
Ganho (perda) sobre ativos e passivos denominados em moeda estrangeira	17,0	(1.788,3)	n.a.	(1.434,6)	(4.552,5)	-68,5%
Receitas e despesas financeiras, líquidas	764,6	929,0	-17,7%	6.612,3	3.484,2	89,8%
Provisões	42,5	143,4	-70,4%	196,1	84,6	131,7%
Resultado de modificações de arrendamentos e provisões	(22,7)	(61,9)	-63,3%	(103,9)	(1.293,0)	-92,0%
Outros	341,2	(51,9)	n.a.	(9.630,9)	78,6	n.a.
Variação de ativos e passivos operacionais						
Contas a receber	254,5	71,9	254,0%	512,0	21,3	2308,8%
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	(106,3)	(244,6)	-56,5%	(73,7)	(274,4)	-73,1%
Outros ativos	(240,9)	(116,1)	107,5%	(211,9)	(263,2)	-19,5%
Direitos e obrigações com operações de derivativos	11,8	(21,6)	n.a.	11,8	(46,8)	n.a.
Fornecedores	(634,5)	(173,6)	265,5%	(1.486,4)	(489,7)	203,5%
Salários e benefícios	13,2	77,4	-82,9%	25,5	106,9	-76,2%
Transportes a executar	395,0	231,5	70,6%	(192,3)	371,6	n.a.
Provisões	(238,2)	(170,2)	39,9%	(313,0)	(307,9)	1,7%
Outros passivos	43,3	(142,8)	n.a.	122,1	(47,5)	n.a.
Juros pagos	(180,9)	(325,5)	-44,4%	(376,9)	(1.092,4)	-65,5%
Juros sobre dívidas e financiamentos	(40,2)	(77,0)	-47,9%	(96,8)	(437,1)	-77,9%
Juros sobre arrendamentos	(53,6)	(39,9)	34,5%	(92,5)	(195,0)	-52,6%
Juros sobre arrendamentos - notes e equity	-	(52,5)	n.a.	-	(61,3)	n.a.
Juros sobre instrumentos conversíveis	-	(42,1)	n.a.	-	(175,2)	n.a.
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	(66,8)	(111,5)	-40,1%	(163,0)	(220,6)	-26,1%
Outros Juros	(20,3)	(2,5)	720,1%	(24,6)	(3,1)	687,2%
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades operacionais	(208,1)	(68,2)	205,1%	(336,9)	(381,4)	-11,7%
Fluxos de caixa das atividades de investimento						
Aplicações financeiras circulante	-	81,1	n.a.	26,7	(22,4)	n.a.
Caixa recebido na venda de ativo imobilizado	-	-	n.a.	-	7,3	n.a.
Operações de sale-leaseback	82,3	28,3	190,7%	151,6	30,7	393,9%
Aquisição de intangível	(36,5)	(31,4)	16,1%	(79,2)	(47,4)	67,2%
Aquisição de bens do ativo imobilizado	(176,4)	(26,0)	578,6%	(272,3)	(154,3)	76,4%
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos	(130,6)	52,0	n.a.	(173,3)	(186,1)	-6,9%
Fluxos de caixa das atividades de financiamento						
Empréstimos						
Captações	330,0	2.024,2	-83,7%	7.387,4	5.118,0	44,3%
Pagamentos	(88,0)	(269,2)	-67,3%	(7.756,3)	(2.508,5)	209,2%
Pagamento de arrendamento	(658,3)	(696,3)	-5,4%	(1.439,6)	(1.729,4)	-16,8%
Risco sacado	-	-	n.a.	-	-	n.a.
Custo de emissão de ações	-	(43,0)	n.a.	-	(43,0)	n.a.
Aumento de capital	(0,0)	49,4	n.a.	2.755,7	51,2	n.a.
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades de financiamento	(416,2)	1.065,1	n.a.	947,3	888,3	6,6%
Variação cambial em caixa e equivalentes de caixa	(64,2)	(50,8)	26,3%	(159,9)	(72,0)	122,3%
Redução líquida de caixa e equivalentes de caixa	(819,1)	998,1	n.a.	277,2	248,8	11,4%
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	2.088,0	460,7	353,2%	991,6	1.210,0	-18,0%
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	1.268,9	1.458,8	-13,0%	1.268,9	1.458,8	-13,0%

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.