

Azul divulga resultados do 3T com EBITDA recorde de R\$ 2,0 bilhões e avança na implementação do plano de reorganização

São Paulo, 14 de novembro de 2025 – A Azul S.A., “Azul” (B3:AZUL4, OTC:AZULQ), a maior companhia aérea do Brasil em número de cidades atendidas, anuncia hoje seus resultados do terceiro trimestre de 2025 (“3T25”). 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

Destaques 3T25 ¹	3T25	3T24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Receita líquida total (R\$ milhões)	5.737,0	5.129,6	11,8%	16.073,8	13.980,8	15,0%
Resultado operacional (R\$ milhões)	1.270,4	1.027,2	23,7%	2.220,9	2.269,1	-2,1%
Margem operacional (%)	22,1%	20,0%	+2,1 p.p.	13,8%	16,2%	-2,4 p.p.
EBITDA (R\$ milhões)	1.987,8	1.653,3	20,2%	4.516,3	4.121,1	9,6%
Margem EBITDA (%)	34,6%	32,2%	+2,4 p.p.	28,1%	29,5%	-1,4 p.p.
ASK (milhões)	12.818	11.967	7,1%	38.448	33.962	13,2%
RASK (R\$ centavos)	44,76	42,87	4,4%	41,81	41,17	1,6%
PRASK (R\$ centavos)	41,30	39,80	3,8%	38,73	38,22	1,3%
Yield (R\$ centavos)	48,81	48,17	1,3%	46,92	47,38	-1,0%
CASK (R\$ centavos)	34,85	34,28	1,6%	36,03	34,48	4,5%
Preço médio combustível / litro (R\$)	3,82	4,41	-13,2%	4,02	4,34	-7,3%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$596,8 milhões no 3T25. Para mais informações, consulte a página 10.

- O EBITDA do 3T25 atingiu um recorde histórico de R\$1.987,8 milhões, um aumento de 20,2% em relação ao ano anterior e uma margem de 34,6%. O lucro operacional cresceu 23,7%, totalizando um recorde de R\$1.270,4 milhões com uma margem de 22,1%.
- A receita operacional atingiu um recorde histórico de mais de R\$5,7 bilhões, aumentando 11,8% em relação ao ano anterior, impulsionada principalmente por um ambiente de demanda recorrente e saudável, combinado com as mudanças que fizemos em nossa malha, além de um forte desempenho de nossas unidades de negócios e receitas auxiliares.
- O RASK também atingiu níveis recordes para um terceiro trimestre, totalizando R\$44,76 centavos no 3T25, aumentando 4,4% ano contra ano, mesmo com a capacidade crescendo 7,1%. A contribuição das nossas unidades de negócios para as receitas e margens permaneceu forte, representando 25,3% do RASK e 29,7% do EBITDA.
- Nossa capacidade aumentou 7,1% em relação ao ano anterior, impulsionada principalmente pelo crescimento de 30,5% das operações internacionais. No trimestre, a Azul transportou 8,1 milhões de passageiros, em linha com o mesmo período do ano passado. O tráfego de passageiros (RPK) cresceu 9,7%, superando o crescimento da capacidade e resultando em uma taxa de ocupação recorde de 84,6%, 2,0 pontos percentuais maior do que a registrada no 3T24.
- O CASK no 3T25 foi de R\$34,85 centavos, 1,6% acima em comparação ao 3T24, principalmente devido à inflação anual de 4,8%, a um aumento de 16,7% no número de processos judiciais relacionados a operações irregulares ocorridas principalmente em 2024, e a um aumento de 14,6% na depreciação ano contra ano, parcialmente compensados por uma valorização média de 1,7% do real e por uma redução de 13,2% no preço do combustível, além de diversas estratégias de redução de custos ligadas à produtividade. No 3T25, a produtividade medida em ASKs por FTE aumentou expressivos 8,6%, e o consumo de combustível por ASK caiu 1,4% em relação ao ano anterior. Comparado ao 2T25, o CASK ficou 2,0% abaixo, principalmente devido a estratégias de redução de custos já implementadas como parte do nosso processo de reestruturação.
- O caixa mais recebíveis totalizou R\$3,4 bilhões, 38,0% maior comparado ao 3T24, representando 15,9% das receitas dos últimos doze meses. Em julho, a Azul acessou US\$1,1 bilhão de seu financiamento DIP de US\$1,6 bilhão. Desse montante, US\$910 milhões foram utilizados para quitar dívidas como notas superprioritárias, debêntures conversíveis e outras, e US\$200 milhões se tornaram liquidez adicional para a Azul. O contas a receber aumentou 56,7% ou R\$958,3 milhões em comparação a 30 de junho de 2025, impulsionado principalmente por uma redução deliberada na antecipação de recebíveis de cartão de crédito. Em 30 de setembro de 2025, a Companhia detinha mais de R\$1,6 bilhão em recebíveis de cartão de crédito, representando uma fonte de caixa disponível que pode ser acessada a critério da administração, com um *spread* baixo em relação à taxa livre de risco (Selic).
- Recentemente, a Azul alcançou um marco importante em seu processo de reestruturação ao chegar a um acordo global com o Comitê de Credores Quirografários (UCC). Esse acordo resultou na aprovação judicial da declaração de divulgação revisada no âmbito do processo de *Chapter 11*, e da autorização para solicitar votos dos credores, abrindo caminho para a confirmação do plano e para a estabilidade financeira de longo prazo.

Mensagem da Administração

Graças à paixão de nossos tripulantes e à nossa determinação em transformar a Azul em uma companhia aérea ainda mais forte, entregamos mais um resultado robusto no 3T25. A receita total cresceu impressionantes 11,8% em relação ao ano anterior, atingindo um recorde histórico de R\$5,7 bilhões, enquanto nosso EBITDA expandiu para um recorde de R\$2,0 bilhões com uma margem de 34,6%, reforçando nossa posição como uma das companhias aéreas mais lucrativas do mundo. Isso nos ajudou a avançar com o plano de otimizar a nossa estrutura de capital, que havia sido sobrecarregada pela pandemia de COVID-19. Nosso plano não se tratava apenas de uma reorganização financeira, mas de recriar uma companhia robusta, resiliente e líder no setor – aquela que os Clientes continuarão amando voar, na qual os Tripulantes continuarão amando trabalhar e que gerará ainda mais valor para os stakeholders.

RASK e PRASK atingiram níveis recordes para um terceiro trimestre, totalizando R\$ 44,76 centavos e R\$ 41,30 centavos respectivamente, mesmo com o aumento de capacidade de 7,1% em relação ao ano anterior, uma clara demonstração da força do nosso modelo de negócios. A demanda de passageiros cresceu 9,7% ano contra ano, impulsionada principalmente pela demanda em rotas internacionais que superou o crescimento de capacidade, resultando em uma taxa de ocupação recorde de 84,6%. Ficamos particularmente animados com o progresso na utilização das aeronaves, que atingiu 11,9 horas, um aumento de 4,1% em relação ao 3T24 com espaço adicional para melhoria. Esse desempenho excepcional foi impulsionado por nosso modelo operacional único e pela execução bem-sucedida de nosso plano de negócios otimizado, apoiado pela força de nossa malha, pelo serviço de alta qualidade e pela eficiência operacional.

Nós também avançamos significativamente no progresso do desempenho de nossas unidades de negócios, que no 3T25 representaram 25,3% do RASK total e 29,7% do EBITDA. O Azul Fidelidade manteve sua forte trajetória de crescimento, ultrapassando 20 milhões de membros e representando 15,6% do RASK total no trimestre. Nossa operadora de turismo Azul Viagens aumentou a receita de voos em 29,5% ano contra ano, impulsionada pela forte demanda do segmento de lazer e apoiada por nossa malha dedicada a este segmento. Nosso negócio de logística Azul Cargo acelerou o crescimento, com a receita total subindo 16,5% ano contra ano e o EBITDA aumentando 24,1% no mesmo período.

Durante o trimestre, mantivemos nosso foco na redução de custos por meio de medidas de eficiência implementadas durante o processo de *Chapter 11*, resultando em uma redução de 2% no CASK em comparação ao 2T25. A produtividade medida em ASKs por FTE aumentou expressivos 8,6% em relação ao 3T24, enquanto o consumo de combustível por ASK diminuiu 1,4% comparado ao mesmo período do ano anterior.

Encerramos o trimestre com uma liquidez de R\$3,4 bilhões, 38,0% acima em comparação ao 3T24 e representando 15,9% da receita dos últimos doze meses. Em julho, acessamos US\$1,1 bilhão de nosso financiamento DIP de US\$1,6 bilhão. Desse montante, US\$910 milhões foram utilizados para quitar dívidas como notas superprioritárias, debêntures conversíveis e outras, e US\$200 milhões se tornaram liquidez adicional para a Azul. Tivemos um progresso significativo em nossa reestruturação. Em outubro, alcançamos um acordo com o Comitê de Credores Quirografários (UCC), permitindo alterações em nosso plano de reorganização no âmbito do processo de *Chapter 11*, e na declaração de divulgação para aprovação judicial. Também apresentamos um plano de negócios atualizado, detalhando a estratégia de malha e de capacidade da Azul, em conjunto às estimativas revisadas de economias de custos obtidas por meio do processo de *Chapter 11*. Este plano confirma que a Azul está no caminho certo para emergir com a dívida significativamente reduzida, menores passivos de arrendamento e alavancagem substancialmente melhor, atualmente projetada em 2,5x na saída do processo.

Em novembro, o Tribunal aprovou nossa declaração de divulgação, permitindo que iniciemos a solicitação de votos para o plano de reorganização, e também aprovou nosso *Backstop Commitment Agreement*, garantindo US\$650 milhões em suporte para nossa capitalização. Além disso, firmamos *Equity Investment Agreements*, separadamente, com os nossos parceiros estratégicos United Airlines e American Airlines, totalizando US\$200 milhões em novos recursos na saída do processo, fortalecendo nossa estrutura de capital e apoiando a implementação do plano. Esses marcos nos aproximam da confirmação do plano e da conclusão bem-sucedida de nossa reestruturação até fevereiro de 2026.

Não poderíamos estar mais animados com o que está por vir. Estamos realmente construindo a Azul com um plano de negócios resiliente e robusto, focado na geração de caixa, no crescimento das unidades de negócios, aliado a um atendimento ao cliente líder no setor e excelência operacional. Quero agradecer aos nossos parceiros, aos nossos tripulantes e aos nossos clientes pelo seu apoio contínuo.

John Rodgerson, CEO of 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	3T25	3T24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Receita Líquida						
Transporte de passageiros	5.294,1	4.762,8	11,2%	14.890,4	12.978,9	14,7%
Cargas e outras receitas	442,9	366,8	20,7%	1.183,4	1.001,9	18,1%
Receita líquida total	5.737,0	5.129,6	11,8%	16.073,8	13.980,8	15,0%
Custos e despesas operacionais						
Combustível de aviação	(1.370,2)	(1.493,9)	-8,3%	(4.330,9)	(4.220,8)	2,6%
Salários e benefícios	(597,0)	(647,9)	-7,9%	(1.989,8)	(1.978,5)	0,6%
Depreciação e amortização	(717,4)	(626,1)	14,6%	(2.295,4)	(1.852,0)	23,9%
Outros aluguéis & ACMI	(172,2)	(76,5)	125,0%	(450,7)	(196,5)	129,4%
Tarifas aeroportuárias	(315,9)	(287,1)	10,0%	(950,3)	(768,9)	23,6%
Gastos com passageiros	(241,8)	(221,9)	9,0%	(726,6)	(636,6)	14,1%
Comerciais e publicidade	(230,5)	(240,2)	-4,0%	(641,2)	(633,6)	1,2%
Manutenção e reparos	(167,5)	(192,2)	-12,8%	(572,8)	(560,6)	2,2%
Outros	(654,3)	(316,6)	106,6%	(1.895,3)	(864,1)	119,3%
Total custos e despesas operacionais	(4.466,7)	(4.102,4)	8,9%	(13.852,9)	(11.711,7)	18,3%
Resultado Operacional	1.270,4	1.027,2	23,7%	2.220,9	2.269,1	-2,1%
Margem operacional	22,1%	20,0%	+2,1 p.p.	13,8%	16,2%	-2,4 p.p.
EBITDA	1.987,8	1.653,3	20,2%	4.516,3	4.121,1	9,6%
Margem EBITDA	34,6%	32,2%	+2,4 p.p.	28,1%	29,5%	-1,4 p.p.
Resultado financeiro	(1.914,5)	(636,8)	200,7%	(788,6)	(6.476,0)	-87,8%
Receitas financeiras	43,3	56,5	-23,4%	858,5	152,5	463,1%
Despesas financeiras ²	(2.876,5)	(1.173,1)	145,2%	(6.887,9)	(3.466,7)	98,7%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos ²	(0,0)	(122,1)	-100,0%	(20,0)	(120,8)	-83,4%
Variações cambiais, líquidas	918,7	601,9	52,6%	5.260,9	(3.041,0)	n.a.
Resultado antes do IR e contribuição social	(644,2)	390,4	n.a.	1.432,4	(4.206,9)	n.a.
Imposto de renda e contribuição social corrente	-	(0,7)	n.a.	(0,0)	(1,0)	-97,2%
Imposto de renda e contribuição social diferido	-	-	n.a.	-	39,5	n.a.
Resultado líquido do período²	(644,2)	389,7	n.a.	1.432,3	(4.168,3)	n.a.
Margem líquida	-11,2%	7,6%	n.a.	8,9%	-29,8%	n.a.
Resultado líquido ajustado^{2 3}	(1.562,9)	(125,8)	1141,9%	(3.855,3)	(1.057,8)	264,5%
Margem líquida ajustada ^{2 3}	-27,2%	-2,5%	-24,8 p.p.	-24,0%	-7,6%	-16,4 p.p.
Ações em circulação ⁴	856,2	347,7	146,2%	788,1	347,7	126,7%
Lucro (prejuízo) por ação PN	(0,75)	1,12	n.a.	1,82	(11,99)	n.a.
Lucro (prejuízo) por ação PN (US\$)	(0,14)	0,20	n.a.	0,32	(2,29)	n.a.
Lucro (prejuízo) por ADR (US\$)	(0,41)	0,61	n.a.	0,96	(6,87)	n.a.
Lucro (prejuízo) ajustado por ação PN ³	(1,83)	(0,36)	404,4%	(4,89)	(3,04)	60,8%
Lucro (prejuízo) ajustado por ação PN ³ (US\$)	(0,34)	(0,07)	413,3%	(0,87)	(0,58)	48,9%
Lucro (prejuízo) ajustado por ADR ³ (US\$)	(1,01)	(0,20)	413,3%	(2,60)	(1,74)	48,9%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados para itens não recorrentes, totalizando R\$596,8 milhões no 3T25. Para mais informações, consulte a página 10.

² Exclui o direito de conversão relacionado às debêntures conversíveis.

³ Ajustado por resultados de derivativos não realizados e moeda estrangeira. Um ADR equivale a três ações preferenciais (PNs).

⁴ Ações em circulação não incluem a diluição relacionada a instrumentos conversíveis e acionários.

Dados Operacionais ¹	3T25	3T24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
ASK (milhões)	12.818	11.967	7,1%	38.448	33.962	13,2%
Doméstico	9.643	9.533	1,2%	29.537	27.372	7,9%
Internacional	3.176	2.434	30,5%	8.911	6.590	35,2%
RPK (milhões)	10.846	9.888	9,7%	31.739	27.395	15,9%
Doméstico	8.134	7.776	4,6%	24.219	21.731	11,4%
Internacional	2.712	2.112	28,4%	7.520	5.663	32,8%
Taxa de ocupação (%)	84,6%	82,6%	+2,0 p.p.	82,6%	80,7%	+1,9 p.p.
Doméstico	84,3%	81,6%	+2,8 p.p.	82,0%	79,4%	+2,6 p.p.
Internacional	85,4%	86,8%	-1,4 p.p.	84,4%	85,9%	-1,5 p.p.
Tarifa média (R\$)	656,2	588,6	11,5%	621,5	571,7	8,7%
Passageiros (milhares)	8.067	8.091	-0,3%	23.960	22.704	5,5%
Horas-bloco	143.883	146.604	-1,9%	437.560	420.648	4,0%
Utilização de aeronaves (horas/dia) ²	11,9	11,5	4,1%	11,8	11,4	3,6%
Número de decolagens	77.428	83.449	-7,2%	236.536	241.378	-2,0%
Etapas média (Km)	1.301	1.183	10,0%	1.288	1.162	10,8%
Aeronaves de passageiros operacionais	185	186	-0,5%	185	186	-0,5%
Combustível de aviação (milhares de litros)	358.265	339.093	5,7%	1.076.616	972.818	10,7%
Combustível de aviação por ASK	27,9	28,3	-1,4%	28,0	28,6	-2,2%
ASK por FTE (milhares)	861,1	792,7	8,6%	2.582,8	2.249,7	14,8%
Funcionários equivalentes em tempo integral (FTE)	14.886	15.096	-1,4%	14.886	15.096	-1,4%
FTE no final do período por aeronave	80	81	-0,9%	80	81	-0,9%
Yield (R\$ centavos)	48,81	48,17	1,3%	46,92	47,38	-1,0%
RASK (R\$ centavos)	44,76	42,87	4,4%	41,81	41,17	1,6%
PRASK (R\$ centavos)	41,30	39,80	3,8%	38,73	38,22	1,3%
CASK (R\$ centavos)	34,85	34,28	1,6%	36,03	34,48	4,5%
CASK excluindo combustível (R\$ centavos)	24,16	21,80	10,8%	24,77	22,06	12,3%
Custo de combustível por litro (R\$)	3,82	4,41	-13,2%	4,02	4,34	-7,3%
Break-even da taxa de ocupação (%)	65,9%	66,1%	-0,2 p.p.	71,1%	67,6%	+3,6 p.p.
Taxa de câmbio média (R\$ por US\$)	5,45	5,55	-1,7%	5,65	5,24	8,0%
Taxa de câmbio no fim do período	5,32	5,45	-2,4%	5,32	5,45	-2,4%
Inflação (IPCA/últimos 12 meses)	4,81%	4,24%	+0,6 p.p.	4,81%	4,24%	+0,6 p.p.
WTI (média por barril, US\$)	65,21	73,21	-10,9%	65,95	77,44	-14,8%
Heating oil (US\$ por galão)	2,30	2,32	-0,7%	2,28	2,51	-9,2%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados para itens não recorrentes, totalizando R\$596,8 milhões no 3T25. Para mais informações, consulte a página 10.

² Exclui aeronaves Cessna e cargueiros.

Receita Operacional

No 3T25, a receita operacional total da Azul cresceu R\$607,4 milhões, atingindo um recorde histórico de mais de R\$5,7 bilhões, 11,8% maior do que no 3T24, principalmente devido a um ambiente de demanda saudável, receitas auxiliares robustas e ao desempenho notável de nossas unidades de negócios.

A receita de carga e outros totalizou R\$442,9 milhões, 20,7% maior do que no 3T24, principalmente devido a um melhor desempenho na nossa operação internacional de carga. No 3T25, a receita de carga internacional cresceu notáveis 24% ano contra ano, com margens saudáveis.

Mesmo com um crescimento de capacidade de 7,1%, nosso RASK e PRASK atingiram níveis recordes para um terceiro trimestre, totalizando R\$44,76 centavos e R\$41,30 centavos, respectivamente, devido às vantagens competitivas sustentáveis do nosso modelo de negócios único. No 3T25, as unidades de negócios representaram 25,3% do RASK e 29,7% do EBITDA, totalizando mais de R\$412 milhões.

R\$ centavos ¹	3T25	3T24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Receita líquida por ASK						
Transporte de passageiros	41,30	39,80	3,8%	38,73	38,22	1,3%
Cargas e outras receitas	3,46	3,07	12,7%	3,08	2,95	4,3%
Receita líquida (RASK)	44,76	42,87	4,4%	41,81	41,17	1,6%
Custos e despesas operacionais por ASK						
Combustível de aviação	(10,69)	(12,48)	-14,4%	(11,26)	(12,43)	-9,4%
Salários e benefícios	(4,66)	(5,41)	-14,0%	(5,18)	(5,83)	-11,2%
Depreciação e amortização	(5,60)	(5,23)	7,0%	(5,97)	(5,45)	9,5%
Outros aluguéis & ACMI	(1,34)	(0,64)	110,0%	(1,17)	(0,58)	102,6%
Tarifas aeroportuárias	(2,46)	(2,40)	2,7%	(2,47)	(2,26)	9,2%
Gastos com passageiros	(1,89)	(1,85)	1,7%	(1,89)	(1,87)	0,8%
Comerciais e publicidade	(1,80)	(2,01)	-10,4%	(1,67)	(1,87)	-10,6%
Manutenção e reparos	(1,31)	(1,61)	-18,6%	(1,49)	(1,65)	-9,7%
Outras despesas operacionais, líquidas	(5,10)	(2,65)	92,9%	(4,93)	(2,54)	93,7%
Total custos e despesas operacionais (CASK)	(34,85)	(34,28)	1,6%	(36,03)	(34,48)	4,5%
Resultado operacional por ASK (RASK-CASK)	9,91	8,58	15,5%	5,78	6,68	-13,5%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados para itens não recorrentes, totalizando R\$596,8 milhões no 3T25. Para mais informações, consulte a página 10.

Custos e Despesas Operacionais

No 3T25, as despesas operacionais totalizaram R\$4,5 bilhões, 8,9% maior em comparação ao 3T24. Os custos por ASK (CASK) aumentaram em 1,6%, totalizando R\$34,85 centavos, explicado principalmente pela inflação de 4,8% no período, pelo aumento de 16,7% no número de processos judiciais relacionados as operações irregulares ocorridas principalmente em 2024, e pelo crescimento de 30,5% na capacidade internacional, que possui tarifas mais altas, parcialmente compensado por uma valorização de 1,7% do real frente ao dólar americano, por maior produtividade e por uma redução de 13,2% no preço do combustível.

A composição de nossas principais despesas operacionais em comparação com o 3T24 é a seguinte:

- **Combustível de aviação** reduziu 8,3%, totalizando R\$1.370,2 milhões, principalmente devido à redução de 13,2% no preço por litro (excluindo operações de *hedge*), parcialmente compensada por um crescimento de 7,1% na capacidade total. Em termos de ASK, o combustível de aviação diminuiu 14,4%, principalmente devido a uma redução de 1,4% no consumo por ASK como resultado do crescimento de nossa frota de última geração e à redução no preço do combustível.
- **Salários e benefícios** reduziram 7,9% ou R\$50,9 milhões em comparação ao 3T24, impulsionados principalmente por maior produtividade por meio de uma redução de FTE, além de uma redução de 1,9% nas horas-bloco, parcialmente compensadas pelo crescimento de 7,1% na capacidade e por um aumento salarial de 4,8% decorrente de acordos coletivos com sindicatos aplicáveis a todos os funcionários de companhias aéreas no Brasil. Os salários por ASK caíram 14,0%, impulsionados pela maior produtividade e por diversas estratégias de redução de custos já implementadas.
- **Depreciação e amortização** aumentaram 14,6% ou R\$91,3 milhões, impulsionadas pelo crescimento do tamanho da nossa frota em comparação ao 3T24, como resultado do processo de transformação da frota, que elevou nosso direito de uso reconhecidos a uma taxa de câmbio mais alta, e também pelo aumento na quantidade de motores reservas devido a problemas na cadeia de suprimento de fornecedores. Em termos de ASK, a depreciação e amortização aumentaram 7,0% principalmente devido à adição de 13 aeronaves E2 em nossa frota, comparado ao 3T24.
- **Outros aluguéis & ACMI** aumentaram R\$95,7 milhões em relação ao 3T24, impactados principalmente pelo início da nossa parceria ACMI em dezembro de 2024 e pelo maior número de contratos de curto prazo de aluguel de motores para mitigar irregularidades nas operações causadas por problemas de desempenho e suprimento de fornecedores.
- **Tarifas aeroportuárias** aumentaram 10,0% ou R\$28,8 milhões e, em termos de ASK, aumentaram 2,7%, principalmente devido ao crescimento de 1,2% na capacidade doméstica e ao crescimento de 30,5% na capacidade internacional, que possui tarifas mais altas e denominadas em dólar.

- **Gastos com passageiros** aumentaram 9,0% ou R\$19,9 milhões, principalmente devido ao aumento nas decolagens internacionais, que contêm despesas mais elevadas, e à inflação de 4,8% no período, parcialmente compensadas pela otimização de nosso serviço de bordo. Em termos de ASK, os gastos com passageiros aumentaram 1,7%.
- **Comerciais e publicidade** reduziram 4,0% ou R\$9,7 milhões, principalmente devido à mudança para uma estratégia de menor crescimento de capacidade. Em termos de ASK, as despesas comerciais e de publicidade diminuíram 10,4%.
- **Manutenção e reparos** reduziram 12,8% comparado ao 3T24, principalmente devido à economia decorrente da internalização de eventos de manutenção e renegociações com fornecedores, além da valorização de 1,7% do real em relação ao dólar americano. Manutenção e reparos por ASK reduziram 18,6%.
- **Outros** aumentaram R\$337,7 milhões, principalmente devido ao aumento de 16,7% no número de processos judiciais relacionados a operações irregulares ocorridas principalmente em 2024, e à inflação anual de 4,8%. A partir de março, observamos uma melhora significativa em nosso desempenho operacional, que refletiu em uma recuperação de aproximadamente 35 pontos no NPS em setembro de 2025 comparado a dezembro de 2024.

Resultado Não-Operacional

Resultado financeiro líquido (R\$ milhões) ¹	3T25	3T24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Despesa financeira líquida	(2.833,3)	(1.116,5)	153,8%	(6.029,4)	(3.314,2)	81,9%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	(0,0)	(122,1)	-100,0%	(20,0)	(120,8)	-83,4%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	918,7	601,9	52,6%	5.260,9	(3.041,0)	n.a.
Resultado financeiro líquido	(1.914,5)	(636,8)	200,7%	(788,6)	(6.476,0)	-87,8%

¹ Exclui o direito de conversão relacionado às debêntures conversíveis.

Despesas financeiras líquidas foram de R\$2.833,3 milhões no trimestre, principalmente devido a R\$1.205 milhões em juros acumulados sobre empréstimos e financiamentos no 3T25, R\$665 milhões em juros acumulados relacionados a arrendamentos reconhecidos como despesas financeiras conforme as regras do IFRS16, R\$473 milhões em custos amortizados de empréstimos e financiamentos, R\$98 milhões em custos de operações financeiras, e R\$58 milhões em juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito. Excluindo as despesas financeiras relacionadas à dívida que será convertida em ações na saída do processo, as despesas financeiras líquidas teriam sido de aproximadamente R\$800 milhões.

Instrumentos financeiros derivativos, líquidos foram praticamente nulos no 3T25. Em 30 de setembro de 2025, a Azul havia realizado *hedge* em aproximadamente 6% 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 um ganho líquido de R\$918,7 milhões no 3T25 devido à valorização de 2,5% do real frente ao dólar americano ao final do período e em relação ao 2T25, resultando na redução dos passivos de arrendamento e empréstimos denominados em moeda estrangeira.

Liquidez e Financiamentos

A Azul encerrou o trimestre com liquidez total de R\$8,8 bilhões, incluindo investimentos de curto prazo, contas a receber, depósitos de garantia e reservas de manutenção. A liquidez imediata foi de R\$3,4 bilhões, representando 15,9% da nossa receita dos últimos doze meses. Em julho, a Azul acessou US\$1,1 bilhão de seu financiamento DIP de US\$1,6 bilhão. Desse montante, US\$910 milhões foram utilizados para quitar dívidas como notas prioritárias, debêntures e outras, e US\$200 milhões se tornaram liquidez adicional.

O contas a receber aumentou 56,7% ou R\$958,3 milhões em relação a 30 de junho de 2025, impulsionado principalmente por uma redução deliberada na antecipação de recebíveis de cartão de crédito. 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 significativa flexibilidade, já que os recebíveis podem ser antecipados a custo mínimo quando necessário. Em 30 de setembro de 2025, a Companhia detinha mais de R\$1,6 bilhão em recebíveis de cartão de crédito, representando uma fonte de caixa prontamente disponível.

Liquidez (R\$ milhões)	3T25	2T25	% Δ	3T24	% Δ
Caixa e equivalentes de caixa	652,6	1.458,8	-55,3%	1.082,2	-39,7%
Investimentos de curto-prazo	143,3	142,4	0,6%	57,0	151,5%
Contas a receber	2.647,6	1.689,3	56,7%	1.356,7	95,1%
Liquidez imediata	3.443,5	3.290,5	4,6%	2.495,9	38,0%
Caixa como % da receita líquida UDM	15,9%	15,7%	+0,3 p.p.	13,1%	+2,8 p.p.
Bond da TAP	969,6	991,9	-2,3%	912,9	6,2%
Recebíveis de longo prazo	-	-	n.a.	53,9	n.a.
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	4.382,4	3.535,3	24,0%	2.816,6	55,6%
Liquidez total	8.795,5	7.817,7	12,5%	6.279,3	40,1%

Em comparação ao 2T25, a dívida bruta cresceu R\$2.904,8 milhões, totalizando R\$37.315,2 milhões, principalmente devido ao financiamento DIP de R\$6,0 bilhões captados no trimestre, parcialmente compensada pelo pagamento de empréstimos adicionais e notas superprioritárias, e pela valorização de 2,5% do real em relação ao dólar americano no final do período, o que reduziu nossos passivos de arrendamento e empréstimos denominados em dólar. Excluindo passivos de arrendamento que serão extintos e empréstimos que serão convertidos em ações, nossa dívida bruta seria de aproximadamente R\$20 bilhões.

Empréstimos e Financiamentos (R\$ milhões) ¹	3T25	2T25	% Δ	3T24	% Δ
Passivo de arrendamento	15.645,1	16.304,3	-4,0%	13.620,6	14,9%
Dívidas de arrendamento	730,9	722,3	1,2%	1.162,2	-37,1%
Arrendamento financeiro	613,3	594,8	3,1%	647,2	-5,2%
Outros empréstimos e financiamentos de aeronaves	984,6	1.068,7	-7,9%	707,9	39,1%
Outros empréstimos, financiamentos e debêntures	19.341,4	15.720,4	23,0%	11.818,8	63,6%
% da dívida não relacionada à aeronave em moeda local	7%	5%	+1,3 p.p.	13%	-6,6 p.p.
% da dívida total em moeda local	3%	2%	+0,2 p.p.	6%	-3,2 p.p.
Dívida bruta	37.315,2	34.410,4	8,4%	27.956,6	33,5%

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 3T25:

Pagamentos de empréstimos e financiamentos (R\$ milhões)	3T25	2T25	% Δ	3T24	% Δ
Pagamento de empréstimos e financiamentos	46,5	194,2	-76,1%	125,4	-63,0%
Juros de empréstimos e financiamentos	32,4	77,0	-57,9%	341,5	-90,5%
Total de pagamentos de empréstimos e financiamentos	78,9	271,2	-70,9%	467,0	-83,1%

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos pagamentos de juros no 3T25:

Pagamento de juros (R\$ milhões)	3T25	2T25	% Δ	3T24	% Δ
Juros sobre dívidas e financiamentos	32,4	77,0	-57,9%	341,5	-90,5%
Juros sobre arrendamentos	86,0	39,9	115,6%	166,6	-48,4%
Juros sobre arrendamentos – notes e equity	(0,0)	52,5	n.a.	17,5	n.a.
Juros sobre instrumentos conversíveis	-	42,1	n.a.	-	n.a.
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	57,8	111,5	-48,1%	84,3	-31,4%
Outros juros	2,6	2,5	3,9%	63,9	-96,0%
Total do pagamento de juros	178,8	325,5	-45,1%	673,8	-73,5%

Em 30 de setembro de 2025 o vencimento médio da dívida da Azul, excluindo passivos de arrendamento e debêntures conversíveis, era de 2,0 anos, com uma taxa de juros média de 13,2%. A taxa média de juros sobre as obrigações locais e denominadas em dólar eram equivalentes a CDI + 4% e 13,0%, respectivamente.

O índice de alavancagem da Azul, medido pela relação entre dívida líquida e EBITDA UDM, foi de 5,1x, principalmente devido à valorização de real frente ao dólar americano neste ano, o que impactou nossa dívida denominada em dólar, além dos R\$6,0 bilhões de dívida captados no trimestre como parte de nosso plano de reestruturação. Essa alavancagem não considera a conversão das notas 1L e 2L em ações como parte do plano relacionado ao *Chapter 11*, o que se espera reduzir a alavancagem para 2,5x na saída do processo.

Principais Indicadores de Dívida (R\$ milhões)	3T25	2T25	% Δ	3T24	% Δ
Caixa ¹	4.413,1	4.282,4	3,1%	3.462,7	27,4%
Dívida bruta ²	37.315,2	34.410,4	8,4%	27.956,6	33,5%
Dívida líquida	32.902,2	30.128,0	9,2%	24.493,9	34,3%
Dívida líquida / EBITDA (UDM)	5,1x	4,9x	0,2x	4,4x	0,7x

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 30 de setembro de 2025, a Azul possuía uma frota operacional de passageiros composta por 185 aeronaves com idade média de 7,3 anos excluindo as aeronaves Cessna.

Frota Operacional de Passageiros	3T25	2T25	% Δ	3T24	% Δ
Airbus widebody	12	12	-	12	-
Airbus narrowbody	57	57	-	57	-
Embraer E2	37	35	5,7%	24	54,2%
Embraer E1	25	28	-10,7%	33	-24,2%
ATR	31	31	-	36	-13,9%
Cessna	23	23	-	24	-4,2%
Frota operacional de passageiros total	185	186	-0,5%	186	-0,5%

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos pagamentos de arrendamento no 3T25:

Pagamentos de arrendamentos (R\$ milhões)	3T25	2T25	% Δ	3T24	% Δ
Pagamento de arrendamentos	617,2	696,3	-11,4%	667,1	-7,5%
Juros sobre arrendamentos	86,0	39,9	115,6%	166,6	-48,4%
Total de pagamento de arrendamentos¹	703,2	736,2	-4,5%	833,7	-15,7%

¹ A diferença entre o pagamento total de arrendamentos acima e os pagamentos de arrendamentos apresentados na "Nota 19.2 - Arrendamentos" das Demonstrações Financeiras Intermediárias deve-se a compensações não monetárias ocorridas no período.

Capex

As despesas com Capex conforme apresentado em nosso fluxo de caixa das atividades de investimento excluindo investimentos de curto prazo totalizaram R\$117,2 milhões no 3T25, 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)	3T25	3T24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Aeronaves e manutenção pesada	61,9	186,8	-66,9%	198,0	548,6	-63,9%
Ativos intangíveis	27,5	41,7	-34,2%	74,9	120,1	-37,7%
Pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves	-	-	n.a.	-	276,8	n.a.
Outros	27,9	18,9	47,2%	46,1	53,6	-14,0%
Capex	117,2	247,5	-52,6%	319,0	999,2	-68,1%
Operações de sale and leaseback	-	-12,4	n.a.	-30,7	-22,7	35,4%
Capex líquido	117,2	235,1	-50,1%	288,3	976,5	-70,5%

Incluindo pagamentos antecipados e reservas de manutenção que impactaram o capital de giro, as despesas com Capex no 3T25 totalizaram R\$502,3 milhões.

Capex incluindo pré-pagamentos e reservas (R\$ milhões)	3T25	3T24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Capex líquido em operações de sale and leaseback	117,2	235,1	-50,1%	288,3	976,5	-70,5%
Financiamento de motores	44,1	0,9	4826,1%	128,8	0,9	14288,6%
Pré-pagamentos e reservas	341,0	319,0	6,9%	908,6	1.310,8	-30,7%
Total capex incluindo pré-pagamentos e reservas	502,3	555,0	-9,5%	1.325,7	2.288,2	-42,1%

Reconciliação de itens não-recorrentes

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

No 3T25, nossos resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$596,8 milhões, principalmente relacionados a:

- **Salários e benefícios:** R\$15,0 milhões devido a despesas salariais ligadas ao processo de reestruturação e de pessoal alocado para a manutenção de aeronaves que serão devolvidas.
- **Outros aluguéis & ACMI:** R\$105,7 milhões em novas provisões relacionadas ao aluguel de motores devido à rescisão de contrato com fabricantes.
- **Tarifas aeroportuárias:** R\$8,7 milhões devido a taxas de estacionamento de aeronaves que serão devolvidas.
- **Manutenção e reparos:** R\$19,4 milhões em custos de manutenção relacionados a aeronaves que serão devolvidas.
- **Outros:** R\$447,9 milhões em honorários de consultorias relacionadas à reestruturação e outras provisões e custos de devolução de aeronaves.

A tabela abaixo fornece uma reconciliação dos valores reportados para os valores ajustados, excluindo itens não-recorrentes:

Ajustes Não-recorrentes do 3T25	Reportado	Ajuste	Ajustado
Receita Líquida			
Transporte de passageiros	5.294,1	-	5.294,1
Cargas e outras receitas	442,9	-	442,9
Receita líquida total	5.737,0	-	5.737,0
Custos e despesas operacionais			
Combustível de aviação	1.370,2	-	1.370,2
Salários e benefícios	611,9	(15,0)	597,0
Depreciação e amortização	717,4	-	717,4
Outros aluguéis & ACMI	278,0	(105,7)	172,2
Tarifas aeroportuárias	324,6	(8,7)	315,9
Gastos com passageiros	241,8	-	241,8
Comerciais e publicidade	230,5	0,0	230,5
Manutenção e reparos	186,9	(19,4)	167,5
Outros	1.102,2	(447,9)	654,3
Total custos e despesas operacionais	5.063,4	(596,8)	4.466,7
Resultado Operacional	673,6	596,8	1.270,4
<i>Margem operacional</i>	<i>11,7%</i>	<i>+10,4 p.p.</i>	<i>22,1%</i>
EBITDA	1.391,0	596,8	1.987,8
<i>Margem EBITDA</i>	<i>24,2%</i>	<i>+10,4 p.p.</i>	<i>34,6%</i>

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	3T25	2T25	% Δ
Meio Ambiente			
Combustível			
Combustível consumido por ASK (GJ / ASK)	1.050	1.053	-0,3%
Combustível consumido (GJ x 1000)	13.458	13.506	-0,4%
Frota			
Idade média da frota operacional ¹ (anos)	7,3	7,2	1,2%
Social			
Relações Trabalhistas			
Gênero dos funcionários: masculino (%)	59,0%	59,0%	-
Gênero dos funcionários: feminino (%)	41,0%	41,0%	-
Rotatividade mensal de funcionários (%)	0,9%	0,7%	0,2 p.p.
Funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva (%)	100%	100%	-
Voluntários (#)	7.445	7.380	0,9%
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	0,5%
Frequência da diretoria em reuniões (%)	100%	100%	-
Tamanho do Conselho de Administração (#)	9	9	-
Participação de mulheres em cargo de gestão (%)	37%	37%	-

¹ Exclui aeronaves Cessna.

Conferência de Resultados

Em razão do pedido voluntário de reorganização e reestruturação de sua dívida sob proteção do *Chapter 11* nos Estados Unidos, a Companhia não realizará conferência com investidores após a divulgação dos resultados.

Sobre a Azul

Azul S.A. (B3: AZUL4; OTC: AZULQ), 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 200 aeronaves e mais de 14 mil tripulantes, a companhia possui uma malha de 250 rotas diretas. A Azul foi nomeada pela Cirium (empresa líder em análise de dados de aviação) como a 2ª companhia aérea mais pontual do mundo em 2023. Em 2020, a Azul foi premiada como a melhor companhia aérea do mundo pelo TripAdvisor, sendo a primeira vez que uma companhia aérea brasileira conquistou o primeiro lugar no Traveller's Choice Awards. Para mais informações, visite ri.voeazul.com.br.

Contatos:

Relações com Investidores

Tel: +55 11 4831 2880

invest@voeazul.com.br

Relações com a Imprensa

Tel: +55 11 4831 1245

imprensa@voeazul.com.br

Balço Patrimonial – IFRS

(R\$ milhões)	30 de setembro de 2025	30 de junho de 2025	30 de setembro de 2024
Ativo	27.626,2	26.897,0	23.404,2
Circulante	7.298,8	7.180,1	5.011,2
Caixa e equivalentes de caixa	652,6	1.458,8	1.082,2
Investimentos de curto-prazo	1.112,9	1.134,3	57,0
Contas a receber	2.647,6	1.689,3	1.356,7
Estoques	1.022,2	988,1	1.026,5
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	414,0	329,7	596,4
Tributos a recuperar	241,0	210,8	221,5
Despesas antecipadas	327,5	257,2	194,6
Outros ativos	880,9	1.111,9	476,2
Ativo não circulante	20.327,4	19.716,9	18.393,0
Aplicações financeiras de longo prazo	-	-	966,8
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	3.968,4	3.205,7	2.220,2
Outros ativos	651,9	516,7	518,0
Direito de uso – aeronaves e outros bens	9.505,0	9.824,3	9.040,8
Direito de uso – manutenção	1.778,0	1.684,3	1.154,5
Imobilizado	2.877,9	2.919,4	2.973,5
Intangível	1.546,3	1.566,5	1.519,3
Passivo e patrimônio líquido	27.626,2	26.897,0	23.404,2
Passivo circulante	26.828,3	21.363,7	18.521,9
Empréstimos e financiamentos	11.291,8	4.962,0	1.560,7
Instrumentos conversíveis	54,4	30,7	69,0
Arrendamento	3.965,4	4.100,6	3.812,1
Arrendamento - Notes	62,9	53,1	107,4
Arrendamento - Equity	-	-	874,0
Fornecedores	3.477,6	3.576,9	3.699,1
Risco sacado	-	-	50,0
Transportes a executar	6.006,9	6.530,7	5.813,0
Salários e benefícios	610,2	563,2	564,3
Seguros a pagar	14,8	6,9	4,2
Tributos a recolher	105,6	97,1	168,9
Instrumentos financeiros derivativos	-	-	117,4
Provisões	405,2	500,4	662,5
Tarifas aeroportuárias	711,5	756,2	691,8
Outros	122,0	185,8	327,5
Passivo Não circulante	28.204,6	31.573,8	30.918,3
Empréstimos e financiamentos	9.034,1	11.827,1	10.966,0
Instrumentos conversíveis	495,9	641,6	1.171,1
Arrendamento	12.293,0	12.798,4	10.455,7
Arrendamento - Notes	668,0	669,2	1.054,8
Arrendamento - Equity	-	-	1.467,0
Fornecedores	1.534,8	1.370,5	1.199,2
Provisões	2.468,2	2.509,3	2.967,8
Tarifas aeroportuárias	733,9	756,8	748,0
Outros	976,7	1.000,9	888,6
Patrimônio líquido	(27.406,7)	(26.040,5)	(26.036,0)
Capital social	7.060,8	7.060,8	2.315,6
Reserva de capital	(1.407,0)	(1.406,0)	2.055,5
Ações em tesouraria	(3,1)	(4,3)	(4,3)
Outros resultados abrangentes	5,9	5,9	3,1
Prejuízo acumulado	(33.063,3)	(31.696,9)	(30.405,9)

Fluxo de Caixa – IFRS

(R\$ milhões)	3T25	3T24	%Δ	9M25	9M24	%Δ
Fluxos de caixa das atividades operacionais						
Lucro (prejuízo) líquido do período	(1.366,5)	121,2	n.a.	1.755,2	(4.738,7)	n.a.
Total ajuste não caixa						
Depreciação e amortização	717,4	626,1	14,6%	2.295,4	1.852,0	23,9%
Derivativos	137,4	305,1	-55,0%	(723,3)	(53,3)	1257,0%
Ganho (perda) sobre ativos e passivos denominados em moeda estrangeira	(886,2)	(697,3)	27,1%	(5.438,7)	3.292,2	n.a.
Receitas e despesas financeiras, líquidas	2.727,6	1.279,4	113,2%	6.211,8	3.694,3	68,1%
Provisões	108,9	(148,4)	n.a.	193,5	(114,7)	n.a.
Resultado de modificações de arrendamentos e provisões	6,6	(24,2)	n.a.	(1.286,3)	(113,1)	1037,3%
Outros	(99,0)	(424,6)	-76,7%	(20,4)	(965,5)	-97,9%
Variação de ativos e passivos operacionais						
Contas a receber	(939,6)	(116,7)	705,3%	(918,3)	131,3	n.a.
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	(133,1)	(55,8)	138,7%	(407,5)	(286,3)	42,3%
Outros ativos	(394,6)	(83,0)	375,3%	(657,8)	(410,9)	60,1%
Direitos e obrigações com operações de derivativos	-	(35,8)	n.a.	(46,8)	(51,2)	-8,6%
Fornecedores	(95,6)	236,2	n.a.	(585,3)	686,9	n.a.
Salários e benefícios	78,2	50,5	55,0%	185,1	146,9	26,0%
Transportes a executar	(433,4)	259,1	n.a.	(61,8)	756,8	n.a.
Provisões	(162,6)	(108,8)	49,5%	(470,5)	(308,9)	52,3%
Outros passivos	(163,9)	184,6	n.a.	(211,4)	87,9	n.a.
Juros pagos	(178,8)	(673,8)	-73,5%	(1.271,2)	(1.796,9)	-29,3%
Juros sobre dívidas e financiamentos	(32,4)	(341,5)	-90,5%	(469,5)	(962,2)	-51,2%
Juros sobre arrendamentos	(86,0)	(166,6)	-48,4%	(281,0)	(402,6)	-30,2%
Juros sobre arrendamentos - notes e equity	0,0	(17,5)	n.a.	(61,3)	(33,4)	83,9%
Juros sobre instrumentos conversíveis	-	-	n.a.	(175,2)	(76,4)	129,4%
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	(57,8)	(84,3)	-31,4%	(278,4)	(244,4)	13,9%
Outros Juros	(2,6)	(63,9)	-96,0%	(5,7)	(78,0)	-92,7%
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades operacionais	(1.077,0)	693,8	n.a.	(1.458,4)	1.808,7	n.a.
Fluxos de caixa das atividades de investimento						
Aplicações financeiras circulante	0,0	1,4	-99,9%	(22,4)	(106,0)	-78,9%
Caixa recebido na venda de ativo imobilizado	-	-	n.a.	7,3	-	n.a.
Operações de sale-leaseback	-	12,4	n.a.	30,7	22,7	35,4%
Aquisição de controlada, líquido do caixa adquirido	(5,9)	-	n.a.	(5,9)	-	n.a.
Aquisição de intangível	(27,5)	(41,7)	-34,2%	(74,9)	(120,1)	-37,7%
Aquisição de bens do ativo imobilizado	(89,7)	(205,7)	-56,4%	(244,1)	(879,1)	-72,2%
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos	(123,1)	(233,7)	-47,3%	(309,3)	(1.082,6)	-71,4%
Fluxos de caixa das atividades de financiamento						
Empréstimos						
Captações	1.115,5	20,0	5477,5%	6.233,5	2.299,9	171,0%
Pagamentos	(46,5)	(125,6)	-63,0%	(2.555,0)	(1.194,3)	113,9%
Pagamento de arrendamento	(617,2)	(667,1)	-7,5%	(2.346,6)	(2.200,7)	6,6%
Risco sacado	-	(44,8)	n.a.	-	(447,6)	n.a.
Custo de emissão de ações	-	-	n.a.	(43,0)	-	n.a.
Aumento de capital	-	-	n.a.	51,2	0,0	284383,3%
Ações em tesouraria	-	-	n.a.	(0,0)	(2,6)	-99,8%
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades de financiamento	451,9	(817,6)	n.a.	1.340,1	(1.545,3)	n.a.
Variação cambial em caixa e equivalentes de caixa	(57,9)	0,1	n.a.	(129,8)	4,0	n.a.
Redução líquida de caixa e equivalentes de caixa	(806,2)	(357,4)	125,6%	(557,4)	(815,2)	-31,6%
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.458,8	1.439,6	1,3%	1.210,0	1.897,3	-36,2%
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	652,6	1.082,2	-39,7%	652,6	1.082,2	-39,7%

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.