Azul Divulga EBITDA de R$1,2 bilhão no 3T26, Impulsionado por RASK Recorde e Alocação Estratégica de Capacidade

São Paulo, 12 de novembro 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 terceiro trimestre de 2026 ("3T26"). 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

3T26 Destaques[1]	3T26	3T25	% Δ	2T26	% Δ
Receita líquida total (R$ milhões)	5.635,7	5.737,0	-1,8%	4.978,7	13,2%
EBITDA (R$ milhões)	1.204,2	1.987,8	-39,4%	510,1	136,1%
Margem EBITDA (%)	21,4%	34,6%	-13,3 p.p.	10,2%	+11,1 p.p.
Resultado operacional (R$ milhões)	560,1	1.270,4	-55,9%	(159,1)	n.a.
Margem operacional (%)	9,9%	22,1%	-12,2 p.p.	-3,2%	+13,1 p.p.
ASK (milhões)	11.933	12.818	-6,9%	11.468	4,0%
RASK (R$ centavos)	47,23	44,76	5,5%	43,41	8,8%
PRASK (R$ centavos)	43,60	41,30	5,6%	39,77	9,6%
Yield (R$ centavos)	53,04	48,81	8,7%	49,43	7,3%
CASK (R$ centavos)	42,54	34,85	22,1%	44,80	-5,1%
CASK excluindo combustível (R$ centavos)	27,12	24,16	12,3%	27,70	-2,1%
Taxa de câmbio média (R$)	5,14	5,45	-5,7%	5,05	1,7%
Preço médio combustível / litro (R$)	5,63	3,82	47,2%	6,25	-9,9%

[1]Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R$373,6 milhões no 3T26. Para mais informações, consulte a página 7.

- Ao longo de 2026, a Azul manteve uma abordagem disciplinada na gestão de capacidade, priorizando rentabilidade e eficiência operacional em um ambiente de preços de combustível elevados. No 3T26, a capacidade total reduziu 6,9% em relação ao ano anterior, refletindo a execução do plano de negócios da Companhia e ajustes estratégicos de capacidade para otimizar a rentabilidade.
- A receita operacional no terceiro trimestre atingiu R$5,6 bilhões, um aumento de 13,2% em relação ao 2T26, com capacidade 4,0% maior, refletindo a contínua força da demanda, a gestão disciplinada de receitas e a forte contribuição das receitas premium e das unidades de negócio.
- RASK e PRASK atingiram recordes históricos de R$47,23 centavos e R$43,60 centavos no 3T26, crescendo 5,5% e 5,6% em relação ao mesmo período do ano anterior, respectivamente, e 8,8% e 9,6% em relação ao 2T26. Foi mantida uma abordagem disciplinada na alocação de capacidade para sustentar a contínua expansão do RASK.
- O CASK no 3T26 foi de R$42,54 centavos, uma redução de 5,1% em comparação ao 2T26, impulsionado principalmente por uma queda de 9,9% no custo de combustível por litro. O CASK ex-combustível foi de R$27,12 centavos, redução de 2,1% em relação ao 2T26, refletindo uma melhor diluição dos custos fixos com a recuperação de 4,0% da capacidade e a contínua disciplina de custos.
- O EBITDA totalizou R$1.204,2 milhões, representando uma margem EBITDA de 21,4%, um aumento de 136,1% em relação ao 2T26, refletindo o contínuo progresso na alocação estratégica de capacidade e na melhoria da alavancagem operacional.
- O fluxo de caixa livre recorrente foi positivo em R$763,6 milhões, um resultado relevante em um ambiente em que os preços dos combustíveis aumentaram 47,2% em relação ao ano anterior.
- A liquidez imediata alcançou R$4,1 bilhões, um aumento de 11,8% em relação ao trimestre anterior. A liquidez imediata pro forma atingiu R$4,6 bilhões, ou 21,1% da receita dos últimos doze meses, incluindo o investimento de US$100 milhões em *equity* recebido da American Airlines em outubro. Esse resultado foi alcançado mesmo após a absorção de mais de R$1,2 bilhão em obrigações de caixa planejadas, incluindo juros semestrais do *exit financing*, amortizações de dívida, depósitos de garantia e pagamentos relacionados ao *Chapter 11*. Em setembro, a Azul realizou o saque da primeira tranche de R$1,3 bilhão da linha FNAC, fortalecendo ainda mais sua liquidez; os R$1,3 bilhão remanescentes são esperados para o 4T26.
- Em outubro, a Azul anunciou uma operação de financiamento de até R$2,0 bilhões, com garantia do Governo Federal, destinada ao financiamento de pagamentos de combustível das operações domésticas no 4T26 e 1T27. A Azul é a única companhia aérea no Brasil a estruturar com sucesso ambas as linhas de financiamento com suporte governamental, FNAC e FGE.
- A Azul permaneceu como a companhia aérea mais pontual do Brasil durante todo o trimestre, enquanto o *Net Promoter Score* (NPS) continuou avançando, reforçando o foco da Companhia no cliente premium.
- Em outubro, a Azul relançou o Espaço Azul, aprimorando a experiência de viagem com opções renovadas de alimentos e bebidas e benefícios de viagem prioritários. Complementada pelo espaço adicional para as pernas e pelo sistema de entretenimento individual a bordo da Azul, a nova oferta fortalece ainda mais a proposta premium da Companhia e sustenta seu foco contínuo na experiência do cliente e na qualidade da receita.

Mensagem da Administração

O terceiro trimestre mostrou que a transformação da Azul está funcionando. Estamos cumprindo as promessas que fizemos ao sair da reestruturação: fortalecer nossa posição de liquidez, redesenhar a malha em torno da rentabilidade e elevar a qualidade de nossos produtos e operações. Essas prioridades já se traduzem em margens melhores trimestre a trimestre e em geração recorrente de fluxo de caixa livre. Nada disso seria possível sem a dedicação e a paixão de nossos quase 15 mil Tripulantes.

Cumprindo nossos compromissos: neste trimestre atingimos os objetivos de financiamento que havíamos assumido. Em setembro, garantimos a linha de financiamento FNAC e sacamos a primeira parcela de R$1,3 bilhão, com os R$1,3 bilhão restantes previstos para o 4T26. Em outubro, o investimento de US$100 milhões da American Airlines na Azul foi aprovado e realizado. Também obtivemos a aprovação de uma linha de financiamento de combustível de até R$2,0 bilhões, garantida pelo Governo Federal brasileiro por meio do FGE, que financiará pagamentos de combustível das operações domésticas no 4T26 e no 1T27. Juntas, essas operações ampliam nossa base de financiamento de longo prazo, protegem a liquidez contra a volatilidade do preço do combustível e nos dão flexibilidade para executar nossa estratégia com confiança.

Um perfil de caixa mais forte: nosso negócio está aumentando a capacidade de se autofinanciar. Geramos mais de R$760 milhões de fluxo de caixa livre recorrente no trimestre, apesar do ambiente de combustível elevado. No mesmo período, pagamos aproximadamente R$370 milhões em juros semestrais do *exit financing*, mais de R$470 milhões em amortizações de dívida, R$140 milhões em depósitos de garantia e aproximadamente R$300 milhões das obrigações remanescentes do *Chapter 11*. A liquidez imediata encerrou o trimestre acima de R$4,0 bilhões, com alta de quase 12% em relação ao 2T26. Considerando o investimento de US$100 milhões recebido da American Airlines em outubro, a liquidez imediata pro forma atingiu R$4,6 bilhões, ou 21,1% da receita dos últimos doze meses.

Uma malha construída para a rentabilidade: gerenciamos a capacidade pelo retorno, não pelo volume. Em resposta aos preços mais altos do combustível, redirecionamos a capacidade em 2026 para longe das rotas de longa distância intensivas em combustível, com foco nos mercados premium onde nossa malha é forte. No 3T26, a capacidade total recuou 6,9% na comparação anual. Em relação ao 2T26, os ASKs domésticos aumentaram 5,2%, sustentados pela maior disponibilidade da frota e pela demanda sazonal do terceiro trimestre, enquanto os ASKs internacionais ficaram praticamente estáveis. Mesmo com a menor capacidade, a receita atingiu R$5,6 bilhões, apenas 1,8% abaixo do 3T25. Frente ao 2T26, as receitas operacionais cresceram 13,2%, refletindo o efeito dos reajustes de tarifas implementados para compensar parcialmente os preços mais altos do combustível. Essas ações de precificação sustentaram yields e receitas unitárias mais fortes, demonstrando avanço contínuo na qualidade da receita. Desde o lançamento de nossa estratégia de malha redesenhada no 2T25, o RASK cresceu mais de 22%, um dos melhores desempenhos de receita unitária do setor. Seguiremos alocando cada assento aos mercados onde ele gera mais valor.

Elevando o padrão de produto e confiabilidade: nossos clientes são a base da nossa estratégia de receita. Em outubro, relançamos o Espaço Azul como produto premium doméstico diferenciado, com serviço de bordo aprimorado, benefícios de viagem prioritários e mais conforto, além de entretenimento individual nos assentos e Wi-Fi rápido e gratuito. Os clientes responderam imediatamente, e o NPS do Espaço Azul subiu 14 pontos só em outubro. A Azul foi novamente a companhia aérea mais pontual do Brasil em todos os meses do 3T26, e o NPS geral melhorou por mais um trimestre consecutivo, atingindo os maiores níveis dos últimos anos. Nossos Tripulantes continuam definindo o padrão de serviço e confiabilidade do setor.

Transformando estratégia em rentabilidade: o EBITDA atingiu R$1,2 bilhão no trimestre, com margem de 21,4% e alta de 136% em relação ao 2T26. Isso foi impulsionado por uma demanda saudável e pela melhora da qualidade da receita. Por meio de precificação disciplinada, gestão de capacidade e foco nos clientes premium, recuperamos mais de 50% do aumento do preço do combustível no 2T26 e no 3T26 somados. O CASK subiu 22,1% na comparação anual, principalmente por causa dos preços mais altos do combustível e da menor capacidade, mas a tendência é de melhora. Frente ao 2T26, o CASK recuou 5,1%, principalmente em função da redução de 9,9% no custo do combustível por litro. O CASK ex-combustível reduziu 2,1%, refletindo uma melhor diluição dos custos fixos com o aumento de 4,0% na capacidade e a disciplina de custos contínua.

Olhando para frente, estamos confiantes no caminho que estamos trilhando. A demanda segue saudável, a operação e a satisfação dos clientes continuam melhorando, e cada marco que entregamos torna nosso balanço mais forte. A Azul está bem posicionada para seguir ampliando a rentabilidade, gerar fluxo de caixa livre e criar valor de longo prazo para nossos Clientes, Tripulantes e S*hareholders*.

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]	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Receita Líquida						
Transporte de passageiros	5.202,6	5.294,1	-1,7%	14.811,9	14.890,4	-0,5%
Cargas e outras receitas	433,1	442,9	-2,2%	1.273,8	1.183,4	7,6%
Receita líquida total	**5.635,7**	**5.737,0**	**-1,8%**	**16.085,7**	**16.073,8**	**0,1%**
Custos e despesas operacionais						
Combustível de aviação	(1.839,1)	(1.370,2)	34,2%	(5.140,9)	(4.330,9)	18,7%
Salários e benefícios	(763,0)	(596,8)	27,8%	(2.215,2)	(1.919,1)	15,4%
Depreciação e amortização	(644,2)	(717,4)	-10,2%	(1.967,7)	(2.295,4)	-14,3%
Outros aluguéis & ACMI	(184,4)	(172,2)	7,1%	(461,3)	(450,7)	2,3%
Tarifas aeroportuárias	(296,8)	(315,9)	-6,0%	(887,1)	(950,3)	-6,7%
Gastos com passageiros	(230,4)	(241,8)	-4,7%	(686,5)	(726,6)	-5,5%
Comerciais e publicidade	(293,5)	(230,5)	27,3%	(818,8)	(641,2)	27,7%
Manutenção e reparos	(252,3)	(167,5)	50,6%	(699,0)	(572,8)	22,0%
Outros	(571,9)	(654,5)	-12,6%	(1.763,3)	(1.966,0)	-10,3%
Total custos e despesas operacionais	**(5.075,6)**	**(4.466,7)**	**13,6%**	**(14.639,7)**	**(13.852,9)**	**5,7%**
Resultado Operacional	**560,1**	**1.270,4**	**-55,9%**	**1.446,0**	**2.220,9**	**-34,9%**
Margem operacional	9,9 %	22,1 %	-12,2 p.p.	9,0 %	13,8 %	-4,8 p.p.
EBITDA	**1.204,2**	**1.987,8**	**-39,4%**	**3.413,7**	**4.516,3**	**-24,4%**
Margem EBITDA	21,4 %	34,6 %	-13,3 p.p.	21,2 %	28,1 %	-6,9 p.p.
Resultado financeiro	**(724,5)**	**(1.914,5)**	**-62,2%**	**(1.228,1)**	**(788,6)**	**55,7%**
Receitas financeiras	398,4	43,3	820,4%	442,8	858,5	-48,4%
Despesas financeiras[2]	(1.078,4)	(2.876,5)	-62,5%	(3.133,8)	(6.887,9)	-54,5%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos[2]	(10,9)	(0,0)	n.a.	3,5	(20,0)	n.a.
Variações cambiais, líquidas	(33,7)	918,7	n.a.	1.459,4	5.260,9	-72,3%
Resultado antes do IR e contribuição social	**(164,5)**	**(644,2)**	**-74,5%**	**217,8**	**1.432,4**	**-84,8%**
Imposto de renda e contribuição social corrente	—	—	n.a.	**(1,9)**	**0,0**	6851,7%
Resultado líquido do período[2]	**(164,5)**	**(644,2)**	**-74,5%**	**215,9**	**1.432,3**	**-84,9%**
Margem líquida	-2,9 %	-11,2 %	+8,3 p.p.	1,3 %	8,9 %	-7,6 p.p.
Resultado líquido ajustado[2] [3]	**(121,5)**	**(1.562,9)**	**-92,2%**	**(1.236,7)**	**(3.855,3)**	**-67,9%**
Margem líquida ajustada[2] [3]	-2,2 %	-27,2 %	+25,1 p.p.	-7,7 %	-24,0 %	+16,3 p.p.

[1] Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R$373,6 milhões no 3T26. Para mais informações, consulte a página 7.
[2] Exclui os direitos de conversão relacionados às debêntures conversíveis reconhecidos no 3T25.
[3]Ajustado pelos resultados não realizados de derivativos e variação cambial.

Dados Operacionais[1]	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
ASK (milhões)	11.933	12.818	-6,9%	35.854	38.448	-6,7%
Doméstico	9.796	9.643	1,6%	28.951	29.537	-2,0%
Internacional	2.137	3.176	-32,7%	6.903	8.911	-22,5%
RPK (milhões)	9.808	10.846	-9,6%	29.467	31.739	-7,2%
Doméstico	7.948	8.134	-2,3%	23.464	24.219	-3,1%
Internacional	1.860	2.712	-31,4%	6.003	7.520	-20,2%
Taxa de ocupação (%)	82,2%	84,6%	-2,4 p.p.	82,2%	82,6%	-0,4 p.p.
Doméstico	81,1%	84,3%	-3,2 p.p.	81,0%	82,0%	-0,9 p.p.
Internacional	87,0%	85,4%	1,6 p.p.	87,0%	84,4%	2,6 p.p.
Tarifa média (R$)	676,6	656,2	3,1%	652,9	621,5	5,1%
Passageiros (milhares)	7.689	8.067	-4,7%	22.685	23.960	-5,3%
Horas-bloco	134.952	143.883	-6,2%	398.327	437.560	-9,0%
Utilização de aeronaves (horas/dia)[2]	11,5	11,9	-3,4%	11,4	11,8	-3,4%
Número de decolagens	72.947	77.428	-5,8%	214.051	236.536	-9,5%
Etapa média (Km)	1.217	1.301	-6,5%	1.248	1.288	-3,2%
Aeronaves de passageiros operacionais	161	185	-13,0%	161	185	-13,0%
Combustível de aviação (milhares de litros)	326.730	358.265	-8,8%	983.059	1.076.616	-8,7%
Combustível de aviação por ASK	27,4	27,9	-2,0%	27,4	28,0	-2,1%
ASK por FTE (milhares)	800,1	861,1	-7,1%	2.404,1	2.582,9	-6,9%
Funcionários equivalentes em tempo integral (FTE)	14.913	14.886	0,2%	14.913	14.886	0,2%
Yield (R$ centavos)	53,04	48,81	8,7%	50,27	46,92	7,1%
RASK (R$ centavos)	47,23	44,76	5,5%	44,86	41,81	7,3%
PRASK (R$ centavos)	43,60	41,30	5,6%	41,31	38,73	6,7%
CASK (R$ centavos)	42,54	34,85	22,1%	40,83	36,03	13,3%
CASK excluindo combustível (R$ centavos)	27,12	24,16	12,3%	26,49	24,77	7,0%
Custo de combustível por litro (R$)	5,63	3,82	47,2%	5,23	4,02	30,0%
Break-even da taxa de ocupação (%)	74,0%	65,9%	8,2 p.p.	74,8%	71,1%	3,7 p.p.
Taxa de câmbio média (R$ por US$)	5,14	5,45	-5,7%	5,15	5,66	-9,0%
Taxa de câmbio no fim do período	5,18	5,32	-2,6%	5,18	5,32	-2,6%
Inflação (IPCA/últimos 12 meses)	4,58%	4,81%	-0,2 p.p.	4,58%	4,81%	-0,2 p.p.
WTI (média por barril, US$)	86,95	65,21	33,3%	84,04	65,95	27,4%
Heating oil (US$ por galão)	3,77	2,30	63,6%	3,31	2,28	45,2%

[1] Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R$373,6 milhões no 3T26. Para mais informações, consulte a página 7.
[2] Exclui aeronaves Cessna e cargueiros.

Receita Operacional

No 3T26, a receita operacional total da Azul atingiu R$5,6 bilhões, redução de 1,8% em relação ao mesmo período do ano anterior, refletindo uma capacidade 6,9% menor. Em comparação com o 2T26, as receitas operacionais aumentaram 13,2%, ou R$657 milhões, com uma capacidade 4,0% maior, beneficiadas pelos reajustes tarifários implementados para compensar parcialmente os preços mais elevados de combustível. Essas iniciativas de precificação contribuíram para o fortalecimento dos *yields* e das receitas unitárias, demonstrando o contínuo avanço na qualidade das receitas da Companhia.

Nosso RASK e PRASK atingiram níveis recordes de R$47,23 centavos e R$43,60 centavos, respectivamente, crescendo 5,5% e 5,6% em relação ao mesmo período do ano anterior e 8,8% e 9,6% em comparação ao 2T26. No 3T26, nossas unidades de negócio *beyond-the-metal* representaram 20% do RASK, com uma contribuição unitária de R$9,49 centavos.

A receita de cargas e outras totalizou R$433,1 milhões, 2,2% menor do que no 3T25, principalmente em função da redução de nossas operações internacionais, que impactou o desempenho da nossa logística internacional. Esse efeito foi parcialmente compensado pelo melhor desempenho da operação de logística doméstica, que cresceu 18,6% na comparação anual. Em relação ao 2T26, as receitas de logística aumentaram 3,6%, impulsionadas pelo fortalecimento das operações de cargueiros, sustentadas por margens saudáveis, além da melhora do desempenho do negócio de fretamento.

R$ centavos[1]	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Receita líquida por ASK						
Transporte de passageiros	43,60	41,30	5,6%	41,31	38,73	6,7%
Cargas e outras receitas	3,63	3,46	5,0%	3,55	3,08	15,4%
Receita líquida (RASK)	**47,23**	**44,76**	**5,5%**	**44,86**	**41,81**	**7,3%**
Custos e despesas operacionais por ASK						
Combustível de aviação	(15,41)	(10,69)	44,2%	(14,34)	(11,26)	27,3%
Salários e benefícios	(6,39)	(4,66)	37,3%	(6,18)	(4,99)	23,8%
Depreciação e amortização	(5,40)	(5,60)	-3,5%	(5,49)	(5,97)	-8,1%
Outros aluguéis & ACMI	(1,55)	(1,34)	15,1%	(1,29)	(1,17)	9,8%
Tarifas aeroportuárias	(2,49)	(2,46)	0,9%	(2,47)	(2,47)	0,1%
Gastos com passageiros	(1,93)	(1,89)	2,4%	(1,91)	(1,89)	1,3%
Comerciais e publicidade	(2,46)	(1,80)	36,8%	(2,28)	(1,67)	36,9%
Manutenção e reparos	(2,11)	(1,31)	61,8%	(1,95)	(1,49)	30,9%
Outras despesas operacionais, líquidas	(4,79)	(5,11)	-6,1%	(4,92)	(5,11)	-3,8%
Total custos e despesas operacionais (CASK)	**(42,54)**	**(34,85)**	**22,1%**	**(40,83)**	**(36,03)**	**13,3%**
Resultado operacional por ASK (RASK-CASK)	**4,69**	**9,91**	**-52,6%**	**4,03**	**5,78**	**-30,2%**

[1]Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes.

Custos e Despesas Operacionais

No 3T26, as despesas operacionais totalizaram R$5,1 bilhões, um aumento de 13,6% comparado ao 3T25, principalmente devido aos maiores preços do combustível. Em comparação ao 2T26, as despesas operacionais diminuíram 1,2%, apesar de uma capacidade 4,0% maior. Esse resultado reflete uma melhor diluição dos custos fixos e a contínua disciplina de custos.

Os custos por ASK foram de R$42,54 centavos, 22,1% maior ao registrado no 3T25, impulsionados principalmente pelo aumento de 47,2% no custo do combustível e pela redução de 6,9% na capacidade. Em comparação ao 2T26, o CASK reduziu 5,1%, principalmente devido à queda de 9,9% no custo de combustível por litro. O CASK ex-combustível foi de R$27,12 centavos, 2,1% inferior ao registrado no 2T26, refletindo uma melhor diluição dos custos fixos em função da maior capacidade e a contínua disciplina de custos.

A composição de nossas principais despesas operacionais em comparação com o 3T25 é a seguinte:

- **Combustível de aviação** aumentou 34,2%, totalizando R$1.839,1 milhões, impulsionado principalmente pelo aumento de 47,2% no preço por litro, parcialmente compensado pela menor capacidade, além de uma melhora de 2,0% no consumo de combustível por ASK, decorrente da maior utilização de nossa frota de última geração.

- **Salários e benefícios** aumentaram 27,8% em comparação ao 3T25, impulsionados pelos investimentos em retenção, contratação e treinamento de tripulantes 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. Em comparação ao 2T26, salários e benefícios cresceram apenas 2,4%, abaixo do aumento de 4,0% da capacidade, refletindo uma melhor diluição desses custos à medida que as operações ganharam escala.

- **Depreciação e amortização** reduziram 10,2% ou R$73,2 milhões, principalmente devido à redução 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 3T25, como parte do nosso contínuo processo de transformação da frota.

- **Outros aluguéis & ACMI** aumentaram R$12,2 milhões em comparação ao 3T25, principalmente devido à parceria ACMI, implementada para compensar a redução temporária da capacidade internacional.

- **Tarifas aeroportuárias** reduziram 6,0% ou R$19,1 milhões, em razão da adoção de uma estratégia de crescimento de capacidade mais moderada, com redução de 5,8% nas decolagens comparado ao 3T25.

- **Gastos com passageiros** reduziram 4,7% ou R$11,3 milhões, devido principalmente à redução de 4,7% no número de passageiros transportados.

- **Comerciais e publicidade** aumentaram R$63,0 milhões, refletindo principalmente maiores custos de incentivos associados ao aumento das tarifas e ao forte desempenho das receitas da operação de logística doméstica, que cresceram 18,6%, resultando em maiores comissões.

- **Manutenção e reparos** aumentaram 50,6% comparado ao 3T25, devido principalmente ao maior volume de eventos de manutenção no período, parcialmente compensado pela valorização de 5,7% do real frente ao dólar. A comparação anual também foi impactada por uma base de despesas mais baixa no 3T25, que se beneficiou de créditos e reduções de custos negociados como parte do processo de *Chapter 11*.

- **Outros** reduziram R$82,6 milhões, principalmente devido a menores contingências legais. Esse resultado reflete a melhora do desempenho operacional em 2026, com menos interrupções de voo, além de uma estratégia de defesa jurídica mais robusta. A redução foi parcialmente compensada pela inflação anual de 4,6%.

Resultado Não-Operacional

Resultado financeiro líquido (R$ milhões)[1]	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Despesa financeira líquida	(679,9)	(2.833,3)	-76,0%	(2.691,1)	(6.029,4)	-55,4%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	(10,9)	(0,0)	n.a.	3,5	(20,0)	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(33,7)	918,7	n.a.	1.459,4	5.260,9	-72,3%
Resultado financeiro líquido	**(724,5)**	**(1.914,5)**	**-62,2%**	**(1.228,1)**	**(788,6)**	**55,7%**

[1]Exclui os direitos de conversão relacionados às debêntures conversíveis reconhecidos no 3T25.

Despesas financeiras líquidas foram de R$679,9 milhões no trimestre, principalmente devido aos R$244,7 milhões em juros acumulados sobre empréstimos e financiamentos no 3T26, R$457,5 milhões em juros acumulados relacionados a arrendamentos reconhecidos conforme as regras do IFRS 16 e R$147,5 milhões referentes aos juros pagos sobre recebíveis de cartão de crédito antecipados.

Instrumentos financeiros derivativos, líquidos registraram uma perda de R$10,9 milhões no 3T26, 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 uma perda de R$33,7 milhões no 3T26, em decorrência da desvalorização de 0,1% do real frente ao dólar norte-americano, considerando a taxa de câmbio de fechamento do período em relação ao 2T26.

Reconciliação de Itens Não-Recorrentes

Os resultados operacionais apresentados neste release incluem determinados itens não recorrentes, principalmente relacionados à execução do plano de reestruturação da Companhia. Esses itens já eram previstos como parte do processo de reestruturação e não representam novos ou inesperados desdobramentos. Dessa forma, a Companhia considera que esses itens devem ser excluídos da avaliação do desempenho operacional recorrente e da comparação dos resultados entre períodos.

No 3T26, nossos resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R$373,6 milhões, principalmente relacionados a:

- **Salários e benefícios:** R$1,2 milhão referentes a despesas de folha de pagamento relacionadas à preservação de aeronaves.
- **Outros aluguéis & ACMI:** R$14,4 milhões em custos relacionados a motores sobressalentes devido à suspensão de contratos com fabricantes (OEM) como parte do nosso processo de reestruturação.
- **Gastos com passageiros:** R$0,1 milhão, relacionado a interrupções operacionais temporárias ocorridas durante o trimestre, resultando em despesas pontuais de atendimento e recuperação de clientes.
- **Comerciais e publicidade:** R$6,8 milhões referentes à provisão para perdas de crédito esperadas reconhecida no período, principalmente relacionada a contas a receber de uma empresa local em processo de recuperação judicial.
- **Manutenção e reparos:** R$47,9 milhões em despesas não recorrentes relacionadas à preservação de aeronaves, à baixa de contratos com fabricantes (OEM) e à baixa de peças de reposição associadas ao processo de reestruturação.
- **Outros:** R$303,1 milhões compostos por R$204,2 milhões de despesas relacionadas a aeronaves rejeitadas, R$56,8 milhões em honorários de consultores da reestruturação e outros itens não recorrentes, além de R$42,1 milhões referentes a despesas não caixa associadas ao plano de remuneração baseado em ações relacionado 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 3T26	Reportado	Ajuste	Ajustado
Receita Líquida			
Transporte de passageiros	5.202,6	—	5.202,6
Cargas e outras receitas	433,1	—	433,1
Receita líquida total	**5.635,7**	**—**	**5.635,7**
Custos e despesas operacionais			
Combustível de aviação	1.839,1	—	1.839,1
Salários e benefícios	764,2	(1,2)	763,0
Depreciação e amortização	644,2	—	644,2
Outros aluguéis & ACMI	198,8	(14,4)	184,4
Tarifas aeroportuárias	296,8	—	296,8
Gastos com passageiros	230,5	(0,1)	230,4
Comerciais e publicidade	300,3	(6,8)	293,5
Manutenção e reparos	300,3	(47,9)	252,3
Outros	875,0	(303,1)	571,9
Total custos e despesas operacionais	**5.449,2**	**(373,6)**	**5.075,6**
Resultado Operacional	**186,5**	**373,6**	**560,1**
Margem operacional	3,3%	+6,6 p.p.	9,9%
EBITDA	**830,6**	**373,6**	**1.204,2**
Margem EBITDA	14,7%	+6,6 p.p.	21,4%

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)	IFRS	Reclassificações			Não-recorrente		Visão Gerencial
		Antecipação	Arrendamento	Capex	EBITDA	Não-EBITDA	
EBITDA	**830,6**	**—**	**—**	**—**	**373,6**	**—**	**1.204,2**
Itens não-caixa no EBITDA[2]	81,5	—	—	—	(171,0)	—	(89,4)
Itens não-EBITDA no Caixa[3]	(0,6)	—	—	—	—	—	(0,6)
Capital de giro	1.174,0	(656,7)	21,3	330,0	(91,5)	87,6	864,6
Capex	(194,3)	—	—	(373,4)	—	74,7	(493,1)
Fluxo de caixa recorrente (ex. aluguel)	**1.891,3**	**(656,7)**	**21,3**	**(43,5)**	**111,2**	**162,3**	**1.485,8**
Aluguel de aeronaves	(647,9)	—	(103,3)	—	—	29,0	(722,2)
Fluxo de caixa recorrente	**1.243,3**	**(656,7)**	**(82,0)**	**(43,5)**	**111,2**	**191,3**	**763,6**
Juros pagos, líquido	(638,6)	147,5	82,0	3,1	—	—	(406,1)
Fluxo de caixa alavancado recorrente	**604,8**	**(509,3)**	**—**	**(40,4)**	**111,2**	**191,3**	**357,6**
Itens não-recorrentes	—	—	—	—	(111,2)	(191,4)	(302,5)
Antecipação de contas a receber	—	509,3	—	—	—	—	509,3
Fluxo de caixa alavancado	**604,8**	**—**	**—**	**(40,4)**	**—**	**—**	**564,4**
Capex de crescimento	—	—	—	(1,2)	—	—	(1,2)
Repagamento de dívidas	(522,7)	—	—	41,6	—	—	(481,1)
Depósitos relacionados à empréstimos e financiamentos	(142,0)	—	—	—	—	—	(142,0)
Levantamento de capital	1.338,7	—	—	—	—	—	1.338,7
Impacto do câmbio no caixa	(4,5)	—	—	—	—	—	(4,5)
Alterações no caixa	**1.274,1**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**1.274,1**
Caixa no início do período	1.268,9	—	—	—	—	—	1.268,9
Caixa final	**2.543,0**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**2.543,0**
Contas a Recebíveis de cartão de crédito	800,0	—	—	—	—	—	800,0
Outras contas a receber	747,1	—	—	—	—	—	747,1
Liquidez Final	**4.090,1**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**4.090,1**

[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 do EBITDA incluem R$42,1 milhões referentes ao plano de incentivo baseado em ações e R$128,9 milhões relacionados a aeronaves rejeitadas e outros itens relacionados ao processo de reestruturação.
[3] Os itens de caixa não EBITDA incluem outros custos de transações financeiras, parcialmente compensados por ganhos cambiais realizados no trimestre.

Reclassificações

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

Itens não recorrentes que impactaram o EBITDA no período totalizaram R$373,6 milhões. Desse montante, R$171,0 milhões foram itens relacionados ao EBITDA sem efeito caixa, associados ao plano de incentivo baseado em ações e a baixas contábeis associadas a aeronaves rejeitadas em decorrência da reestruturação abrangente. Adicionalmente, R$111,2 milhões foram desembolsados no período e referem-se a honorários de consultores e outros pagamentos diferidos relacionados ao processo de reestruturação, enquanto R$91,5 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$191,3 milhões:

- **Variação no Capital de Giro** na Visão Gerencial foi ajustada em R$87,6 milhões no 3T26, principalmente em função de penalidades relacionadas a aeronaves rejeitadas e valores de períodos anteriores que foram renegociados durante o processo de reestruturação para pagamento neste trimestre, incluindo acordos para liquidação de tributos com o governo e montantes devidos a fornecedores referentes a períodos anteriores.
- **Capex:** a Azul pagou R$74,7 milhões em manutenção capitalizada diferida no 3T26, referente a serviços concluídos em períodos anteriores e cujo pagamento foi negociado para ser postergado.
- **Leases:** a Azul efetuou R$29,0 milhões em pagamentos de aluguel diferidos durante o 3T26, 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 terceiro trimestre com liquidez imediata de R$4,1 bilhões, representando 18,7% da receita dos últimos doze meses. Incluindo o investimento de US$100 milhões recebido da American Airlines em outubro, a liquidez imediata atingiu aproximadamente R$4,6 bilhões, ou 21,1% da receita dos últimos doze meses.

No trimestre, pagamos R$302,5 milhões em itens não recorrentes relacionados ao nosso processo de reestruturação, conforme planejado, aproximadamente R$370 milhões em juros semestrais do *exit financing* e mais de R$600 milhões em amortizações de dívida e depósitos de garantia. Em setembro, a Azul realizou com sucesso o saque da primeira tranche de R$1,3 bilhão da linha de financiamento FNAC, reforçando ainda mais sua liquidez e flexibilidade financeira. Os R$1,3 bilhão remanescentes devem estar disponíveis no 4T26.

Em outubro, a Azul anunciou uma operação de financiamento de até R$2,0 bilhões, apoiada por uma garantia do Governo Federal brasileiro, que fornecerá recursos para o pagamento de combustível de aviação relacionado às operações domésticas da companhia no 4T26 e 1T27.

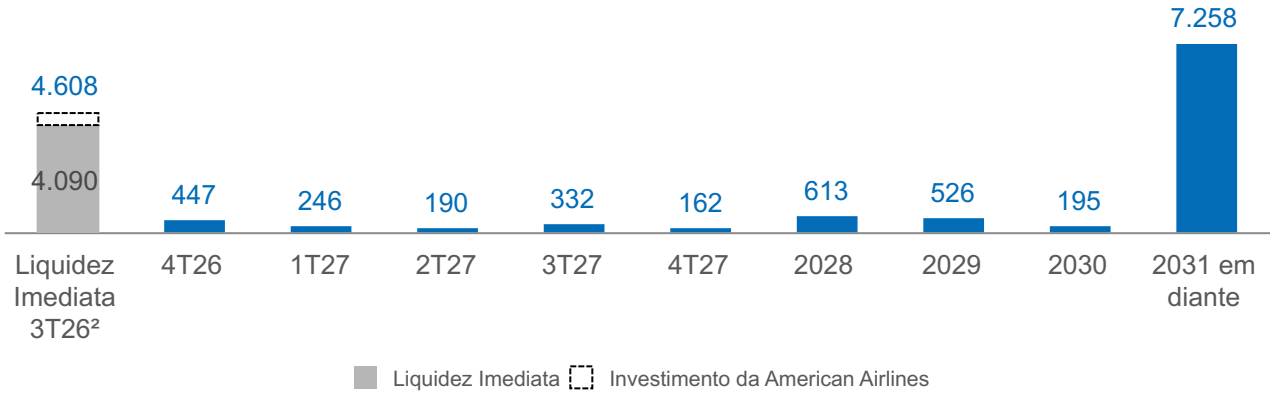
Contas a receber reduziram 41,6%, ou R$1.100,5 milhões, em relação a 30 de setembro de 2025, impulsionadas principalmente por uma decisão estratégica deliberada de antecipar os recebíveis de cartão de crédito disponíveis. No Brasil, esses recebíveis estão predominantemente vinculados a passagens já voadas, 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 setembro de 2026, a Companhia possuía saldo de R$800,0 milhões em recebíveis de cartão de crédito (R$1.611,0 milhões em 30 de setembro de 2025).

Liquidez (R$ milhões)	**3T26**	**2T26**	**% Δ**	**3T25**	**% Δ**
Caixa e equivalentes de caixa	2.543,0	1.268,9	100,4%	652,6	289,7%
Investimentos de curto-prazo	—	—	n.a.	143,3	n.a.
Contas a receber	1.547,1	2.390,3	-35,3%	2.647,6	-41,6%
Liquidez imediata	**4.090,1**	**3.659,2**	**11,8%**	**3.443,5**	**18,8%**
Caixa como % da receita líquida UDM	18,7%	16,6%	+2,0 p.p.	15,9%	+2,8 p.p.

O cronograma de amortização da dívida da Azul em 30 de setembro de 2026 é apresentado abaixo. O gráfico converte a dívida denominada em dólares para reais utilizando a taxa de câmbio de fechamento do trimestre de R$5,18.

Amortização do Principal da Dívida em 30 de setembro de 2026[1]
(R$ milhões convertidos à taxa de R$5,18 por dólar)



[1]Exclui aproximadamente R$305 milhões em obrigações de PDP com vencimento no 4T26, que serão extintas assim que as aeronaves forem adquiridas pelo arrendador.
[2]A Liquidez imediata do 3T26 inclui o investimento de US$100 milhões recebido da American Airlines em outubro.

Comparado ao 2T26, a dívida bruta aumentou 5,7%, ou R$1.224,1 milhões, totalizando R$22.639,9 milhões. O aumento foi impulsionado principalmente pelo saque da primeira parcela de R$1,3 bilhão da linha de financiamento FNAC, realizado em setembro, e pelo crescimento dos passivos de arrendamento decorrente da incorporação de duas aeronaves A330, duas E2 e um cargueiro A321 à frota. Os arrendamentos financeiros também aumentaram após uma operação de *sale and leaseback* envolvendo quatro motores E2. Esses efeitos foram parcialmente compensados pela liquidação antecipada de aproximadamente R$400 milhões de dívida de maior custo e pelo pagamento de aproximadamente R$370 milhões de juros semestrais do *exit financing*.

Arrendamento, Empréstimos e Financiamentos (R$ milhões)[1]	**3T26**	**2T26**	**% Δ**	**3T25**	**% Δ**
Passivo de arrendamento	11.575,6	11.109,9	4,2%	15.645,1	-26,0%
Dívidas de arrendamento	—	—	n.a.	730,9	n.a.
Arrendamento financeiro	673,8	421,9	59,7%	613,3	9,9%
Outros empréstimos e financiamentos de aeronaves	660,7	529,4	24,8%	984,6	-32,9%
Outros empréstimos, financiamentos e debêntures	9.729,9	9.354,7	4,0%	19.341,4	-49,7%
% da dívida não relacionada à aeronave em moeda local	17,0%	15,1%	+1,9 p.p.	6,6%	+10,4 p.p.
% da dívida total em moeda local	7,3%	6,6%	+0,7 p.p.	2,7%	+4,6 p.p.
Dívida bruta	**22.639,9**	**21.415,9**	**5,7%**	**37.315,2**	**-39,3%**

[1]Considera o efeito de hedges sobre a dívida. Exclui debêntures conversíveis e notas de fabricantes no 3T25.

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos pagamentos de empréstimos e financiamentos no 3T26:

Pagamentos de empréstimos e financiamentos (R$ milhões)	**3T26**	**2T26**	**% Δ**	**3T25**	**% Δ**
Pagamento de empréstimos e financiamentos	472,5	88,0	437,0%	46,5	916,8%
Juros de empréstimos e financiamentos	414,9	40,2	933,0%	32,4	1.179,6%
Total de pagamentos de empréstimos e financiamentos	**887,5**	**128,2**	**592,5%**	**78,9**	**1.024,8%**

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos pagamentos de juros no 3T26 de acordo com IFRS:

Pagamento de juros (R$ milhões)	3T26	2T26	% Δ	3T25	% Δ
Juros sobre dívidas e financiamentos	414,9	40,2	933,0%	32,4	1.179,6%
Juros sobre arrendamentos	82,0	53,6	52,9%	86,0	-4,6%
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	147,5	66,8	120,7%	57,8	155,0%
Outros juros	(5,8)	20,3	n.a.	2,6	n.a.
Total do pagamento de juros	**638,6**	**180,9**	**253,1%**	**178,8**	**257,1%**

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$406,1 milhões no trimestre, conforme demonstrado abaixo:

Pagamento de juros líquido (R$ milhões)	IFRS	Reclassificações			Visão Gerencial
		Antecipação	Arrendamento	Capex	
Juros sobre dívidas e financiamentos	414,9	—	—	(3,1)	411,9
Juros sobre arrendamentos	82,0	—	(82,0)	—	—
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	147,5	(147,5)	—	—	—
Outros juros	(5,8)	—	—	—	(5,8)
Total do pagamento de juros	**638,6**	**(147,5)**	**(82,0)**	**(3,1)**	**406,1**

Em 30 de setembro de 2026, o prazo médio de vencimento da dívida da Azul, excluindo passivos de arrendamento, era de 3,7 anos, com uma taxa média de juros sobre a dívida em dólares de 9,9%. A taxa média de juros da dívida em moeda local era de 9,0%, ou CDI -4,0%, enquanto a taxa média de juros sobre obrigações denominadas em dólares era de 9,9%.

O índice de alavancagem da Azul, medido pela relação entre dívida líquida e EBITDA UDM e considerando a liquidez imediata, foi de 3,3x, uma redução de 1,9 vezes em relação ao ano anterior. Ao considerar a liquidez disponível, a alavancagem da Companhia foi de 3,5x. A alavancagem no 3T26 foi negativamente impactada pela menor geração de EBITDA decorrente dos preços mais elevados de combustível.

Principais Indicadores de Dívida (R$ milhões)	3T26	2T26	% Δ	3T25	% Δ
Caixa[1]	2.543,0	1.268,9	100,4%	795,9	219,5%
Recebíveis de cartão de crédito	800,0	1.456,7	-45,1%	1.611,0	-50,3%
Outros recebíveis	747,1	933,6	-20,0%	1.036,6	-27,9%
Dívida bruta[2]	22.639,9	21.415,9	5,7%	37.315,2	-39,3%
Dívida líquida c/ Recebíveis de cartão de crédito	19.296,9	18.690,3	3,2%	34.908,3	-44,7%
Dívida líquida / EBITDA (UDM) c/ Recebíveis de cartão de crédito[3]	3,5x	3,0x	0,5x	5,4x	-1,9x
Dívida líquida c/ Outros recebíveis	18.549,8	17.756,7	4,5%	33.871,7	-45,2%
Dívida líquida / EBITDA (UDM) c/ Outros recebíveis[4]	3,3x	2,8x	0,5x	5,2x	-1,9x

[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 setembro de 2026, a Azul possuía uma frota disponível para operação de 161 aeronaves. A idade média era de 7,9 anos, excluindo as aeronaves Cessna. A Azul encerrou o 3T26 com mais de 90% de sua capacidade doméstica operada por aeronaves de última geração, percentual significativamente superior ao de qualquer outra companhia aérea da região.

Frota Disponível	3T26	2T26	% Δ	3T25	% Δ
Airbus widebody	6	5	20,0%	12	-50,0%
Airbus narrowbody	55	53	3,8%	57	-3,5%
Embraer E2	44	42	4,8%	37	18,9%
Embraer E1	7	8	-12,5%	25	-72,0%
ATR	25	23	8,7%	31	-19,4%
Cessna	24	24	-	23	4,3%
Frota operacional de passageiros total	**161**	**155**	**3,9%**	**185**	**-13,0%**

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas à nossa Visão Gerencial dos pagamentos de arrendamento no 3T26:

Aluguel (R$ milhões)	IFRS	Reclassificações	Não-recorrente	Visão Gerencial
		Arrendamento	Fora do Período	
Aluguel	647,9	—	(29,0)	618,9
Juros sobre arrendamentos	—	82,0	—	82,0
Depósito de garantia	—	21,3	—	21,3
Total pagamentos de aluguel	**647,9**	**103,3**	**(29,0)**	**722,2**

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$82,0 milhões, bem como os depósitos de garantia de R$21,3 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$29,0 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$277,0 milhões no 3T26, 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)	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Aeronaves e manutenção pesada	220,5	61,9	256,4%	359,6	198,0	81,6%
Ativos intangíveis	38,9	27,5	41,7%	118,2	74,9	57,8%
Pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves	—	—	n.a.	—	—	n.a.
Outros	17,5	27,9	-37,1%	38,8	46,1	-15,9%
Capex	**277,0**	**117,2**	**136,3%**	**516,5**	**319,0**	**61,9%**
Operações de sale and leaseback. líquida	(82,6)	—	n.a.	(122,3)	(30,7)	298,3%
Capex líquido	**194,3**	**117,2**	**65,8%**	**394,3**	**288,3**	**36,8%**

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 3T26 totalizou R$493,1 milhões, impulsionado por essas reclassificações, conforme demonstrado abaixo:

- R$169,4 milhões em pagamentos antecipados de manutenção reclassificados de variação em outros ativos e variação em contas a pagar para capex.
- R$3,1 milhões relacionados a juros sobre financiamento de manutenção de motores reclassificados de juros pagos para capex.
- R$41,6 milhões relacionados a amortizações da linha de financiamento de manutenção de motores reclassificados de pagamentos de dívida para capex.
- R$160,6 milhões em pagamentos de reservas de manutenção reclassificados de variação em outros ativos e variação em contas a pagar para capex.
- R$1,2 milhão relacionado a pré pagamentos de aeronaves e pagamentos de redelivery reclassificados de capex para capex de crescimento.

Não Recorrente: No 3T26, a Azul pagou R$74,7 milhões em capex anteriormente diferidos, que foram reclassificados na Visão Gerencial.

Capex líquido (R$ milhões)	IFRS	Reclassificações Capex	Não-recorrente Fora do Período	Visão Gerencial
Capex	194,3	—	(74,7)	119,6
Pré pagamentos	—	169,4	—	169,4
Juros sobre dívidas e financiamentos	—	3,1	—	3,1
Repagamento dívida	—	41,6	—	41,6
Reserva de manutenção	—	160,6	—	160,6
Capex de crescimento	—	(1,2)	—	(1,2)
Total pagamento de capex	**194,3**	**373,4**	**(74,7)**	**493,1**
Total capex de crescimento	—	1,2	—	1,2

Conferência de Resultados

Quinta-feira, 12 de novembro de 2026
12:00 (horário de Brasília) | 10:00 (EST)
Brasil: +55 11 4632 2236 ou +55 11 4632 2237
Estados Unidos: +1 360 209 5623 ou +1 386 347 5053
Código: 832 2591 7967
Webcast: Conferência de Resultados 3T26

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 140 destinos. Com uma frota operacional de mais de 160 aeronaves e mais de 14 mil tripulantes, a companhia possui uma malha de 280 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 98196 1035
imprensa@voeazul.com.br

Balanço Patrimonial – IFRS

(R$ milhões)	30 de setembro de 2026	30 de junho de 2026	30 de setembro de 2025
Ativo	**32.206,8**	**30.784,9**	**27.626,2**
Circulante	**6.476,6**	**6.292,5**	**7.298,8**
Caixa e equivalentes de caixa	2.543,0	1.268,9	652,6
Investimentos de curto-prazo	—	—	1.112,9
Contas a receber	1.547,1	2.390,3	2.647,6
Estoques	1.091,6	1.095,9	1.022,2
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	257,7	308,7	414,0
Tributos a recuperar	134,0	207,6	241,0
Instrumentos financeiros derivativos	—	5,0	—
Despesas antecipadas	457,6	519,9	327,5
Outros ativos	445,5	496,2	880,9
Ativo não circulante	**25.730,3**	**24.492,4**	**20.327,4**
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	2.663,0	2.500,7	3.968,4
Outros ativos	8.182,4	8.160,3	651,9
Direito de uso – aeronaves e outros bens	8.786,1	8.137,3	9.505,0
Direito de uso – manutenção	2.065,9	1.708,7	1.778,0
Imobilizado	2.515,3	2.448,1	2.877,9
Intangível	1.517,5	1.537,2	1.546,3
Passivo e patrimônio líquido	**32.206,8**	**30.784,9**	**27.626,2**
Passivo circulante	**15.775,1**	**14.891,9**	**26.828,3**
Empréstimos e financiamentos	1.530,2	1.347,7	11.291,8
Instrumentos conversíveis	—	—	54,4
Arrendamento	2.724,5	2.591,2	3.965,4
Arrendamento - Notes	—	—	62,9
Fornecedores	2.768,9	2.637,0	3.477,6
Transportes a executar	6.816,7	6.261,5	6.006,9
Salários e benefícios	625,7	564,4	610,2
Seguros a pagar	5,7	10,8	14,8
Tributos a recolher	209,2	184,7	105,6
Instrumentos financeiros derivativos	6,7	2,5	—
Provisões	299,7	376,9	405,2
Tarifas aeroportuárias	748,4	804,3	711,5
Outros	39,3	111,1	122,0
Passivo Não circulante	**22.081,9**	**21.047,8**	**28.204,6**
Empréstimos e financiamentos	8.860,4	8.536,3	9.034,1
Instrumentos conversíveis	—	—	495,9
Arrendamento	9.524,9	8.940,7	12.293,0
Arrendamento - Notes	—	—	668,0
Fornecedores	96,0	131,5	1.534,8
Provisões	1.594,6	1.425,4	2.468,2
Tarifas aeroportuárias	818,9	820,3	733,9
Outros	1.187,2	1.193,7	976,7
Patrimônio líquido	**(5.650,1)**	**(5.154,9)**	**(27.406,7)**
Capital social	21.685,8	21.685,8	7.060,8
Adiantamento para futuro aumento de capital	1,1	1,1	—
Reserva de capital	3.270,0	3.227,2	(1.407,0)
Ações em tesouraria	—	—	(3,1)
Outros resultados abrangentes	4,9	4,9	5,9
Prejuízo acumulado	(30.612,0)	(30.073,9)	(33.063,3)

Fluxo de Caixa – IFRS

(R$ milhões)	3T26	3T25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Fluxos de caixa das atividades operacionais						
Lucro (prejuízo) líquido do período	(538,0)	(1.366,5)	-60,6 %	4.081,7	1.755,2	132,6 %
Total ajuste não caixa						
Depreciação e amortização	644,2	717,4	-10,2 %	2.045,7	2.295,4	-10,9 %
Derivativos	10,9	137,4	-92,1 %	(3,5)	(723,3)	-99,5 %
Ganho (perda) sobre ativos e passivos denominados em moeda estrangeira	31,3	(886,2)	n.a.	(1.403,3)	(5.438,7)	-74,2 %
Receitas e despesas financeiras, líquidas	681,8	2.727,6	-75,0 %	7.294,1	6.211,8	17,4 %
Provisões	(54,3)	108,9	n.a.	141,9	193,5	-26,7 %
Resultado de modificações de arrendamentos e provisões	(8,4)	6,6	n.a.	(112,3)	(1.286,3)	-91,3 %
Outros	144,3	(99,0)	n.a.	(9.510,7)	(20,4)	46553,0 %
Variação de ativos e passivos operacionais						
Contas a receber	844,9	(939,6)	n.a.	1.356,9	(918,3)	n.a.
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	30,1	(133,1)	n.a.	(43,5)	(407,5)	-89,3 %
Outros ativos	(9,3)	(394,6)	-97,7 %	(221,1)	(657,8)	-66,4 %
Direitos e obrigações com operações de derivativos	(1,6)	—	n.a.	10,3	(46,8)	n.a.
Fornecedores	71,1	(95,6)	n.a.	(1.396,2)	(585,3)	138,5 %
Salários e benefícios	61,3	78,2	-21,6 %	86,8	185,1	-53,1 %
Transportes a executar	500,9	(433,4)	n.a.	466,9	(61,8)	n.a.
Provisões	(148,0)	(162,6)	-9,0 %	(460,9)	(470,5)	-2,0 %
Outros passivos	(175,6)	(163,9)	7,2 %	(206,9)	(211,4)	-2,1 %
Juros pagos	(638,6)	(178,8)	257,1 %	(1.015,4)	(1.271,2)	-20,1 %
Juros sobre dívidas e financiamentos	*(414,9)*	*(32,4)*	*1179,6 %*	*(511,7)*	*(469,5)*	*9,0 %*
Juros sobre arrendamentos	*(82,0)*	*(86,0)*	*-4,6 %*	*(174,5)*	*(281,0)*	*-37,9 %*
Juros sobre arrendamentos - notes e equity	—	—	*n.a.*	—	*(61,3)*	*n.a.*
Juros sobre instrumentos conversíveis	—	—	*n.a.*	—	*(175,2)*	*n.a.*
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	*(147,5)*	*(57,8)*	*155,0 %*	*(310,5)*	*(278,4)*	*11,5 %*
Outros Juros	*5,8*	*(2,6)*	*n.a.*	*(18,7)*	*(5,7)*	*229,6 %*
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades operacionais	**1.447,0**	**(1.077,0)**	**n.a.**	**1.110,2**	**(1.458,4)**	**n.a.**
Fluxos de caixa das atividades de investimento						
Aplicações financeiras circulante	—	0,0	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	335,1	—	n.a.	486,7	30,7	1485,4 %
Aquisição de controlada, líquido do caixa adquirido	—	(5,9)	n.a.	—	(5,9)	n.a.
Aquisição de intangível	(38,9)	(27,5)	41,7 %	(118,2)	(74,9)	57,8 %
Aquisição de bens do ativo imobilizado	(490,5)	(89,7)	446,5 %	(762,8)	(244,1)	212,5 %
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos	**(194,3)**	**(123,1)**	**57,8 %**	**(367,6)**	**(309,3)**	**18,9 %**
Fluxos de caixa das atividades de financiamento						
Empréstimos						
Captações	1.338,7	1.115,5	20,0 %	8.726,1	6.233,5	40,0 %
Pagamentos	(522,7)	(46,5)	1024,8 %	(8.279,0)	(2.555,0)	224,0 %
Depósitos	(142,0)	—	n.a.	(142,0)	—	n.a.
Pagamento de arrendamento	(647,9)	(617,2)	5,0 %	(2.087,6)	(2.346,6)	-11,0 %
Risco sacado	—	—	n.a.	—	—	n.a.
Custo de emissão de ações	—	—	n.a.	—	(43,0)	n.a.
Aumento de capital	—	—	n.a.	2.755,7	51,2	n.a.
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades de financiamento	**26,0**	**451,9**	**-94,2 %**	**973,3**	**1.340,1**	**-27,4 %**
Variação cambial em caixa e equivalentes de caixa	(4,5)	(57,9)	-92,1 %	(164,5)	(129,8)	26,7 %
Geração (redução) líquida de caixa e equivalentes de caixa	**1.274,1**	**(806,2)**	**n.a.**	**1.551,4**	**(557,4)**	**n.a.**
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.268,9	1.458,8	-13,0 %	991,6	1.210,0	-18,0 %
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	**2.543,0**	**652,6**	**289,7 %**	**2.543,0**	**652,6**	**289,7 %**

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. EBITDA ajustado exclui itens não-recorrentes.

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 passageiro-quilômetro transportados (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.

Azul Reports R$1.2 billion EBITDA in 3Q26, Driven by Record RASK and Strategic Capacity Allocation

São Paulo, November 12, 2026 *– Azul S.A., "Azul" (B3:AZUL3, NYSE:AZUL), the largest airline in Brazil by number of cities served, announces today its results for the third quarter of 2026 ("3Q26"). The following financial information, unless stated otherwise, is presented in Brazilian reais and in accordance with International Financial Reporting Standards (IFRS).*

Financial and Operating Highlights

3Q26 Highlights[1]	3Q26	3Q25	% Δ	2Q26	% Δ
Total operating revenue (R$ million)	5,635.7	5,737.0	-1.8%	4,978.7	13.2%
EBITDA (R$ million)	1,204.2	1,987.8	-39.4%	510.1	136.1%
EBITDA margin (%)	21.4%	34.6%	-13.3 p.p.	10.2%	+11.1 p.p.
Operating income (R$ million)	560.1	1,270.4	-55.9%	(159.1)	n.a.
Operating margin (%)	9.9%	22.1%	-12.2p.p.	-3.2%	+13.1p.p.
ASK (million)	11,933	12,818	-6.9%	11,468	4.0%
RASK (R$ cents)	47.23	44.76	5.5%	43.41	8.8%
PRASK (R$ cents)	43.60	41.30	5.6%	39.77	9.6%
Yield (R$ cents)	53.04	48.81	8.7%	49.43	7.3%
CASK (R$ cents)	42.54	34.85	22.1%	44.80	-5.1%
CASK ex-fuel (R$ cents)	27.12	24.16	12.3%	27.70	-2.1%
Average exchange rate (R$)	5.14	5.45	-5.7%	5.05	1.7%
Fuel cost per liter (R$)	5.63	3.82	47.2%	6.25	-9.9%

[1] Operating results were adjusted for non-recurring items totaling R$373.6 million in 3Q26. For more information see page 7.

- Throughout 2026, Azul maintained a disciplined approach to capacity management, prioritizing profitability and operational efficiency in an environment of elevated fuel prices. In 3Q26, total capacity decreased 6.9% year over year, reflecting the execution of the Company's business plan and strategic capacity adjustments to optimize profitability.
- Operating revenue in the third quarter reached R$5.6 billion, up 13.2% versus 2Q26 on 4.0% higher capacity, reflecting continued strength in demand, disciplined revenue management and a strong contribution from premium revenue and business units.
- All-time record RASK and PRASK of R$47.23 cents and R$43.60 cents in 3Q26, up 5.5% and 5.6% year-over-year respectively and up 8.8% and 9.6% respectively, versus 2Q26. We are maintaining a disciplined approach to capacity allocation to support continued RASK expansion.
- CASK in 3Q26 was R$42.54 cents, 5.1% lower compared to 2Q26, primarily driven by a 9.9% reduction in fuel cost per liter. CASK ex-fuel was R$27.12 cents, 2.1% lower compared to 2Q26, reflecting improved fixed-cost absorption from a 4.0% recovery in capacity and continued cost discipline.
- EBITDA reached R$1,204.2 million, representing a 21.4% margin, up 136.1% versus 2Q26, reflecting continued progress in strategic capacity allocation and improved operating leverage.
- Recurring free cash flow was positive at R$763.6 million, a meaningful achievement in an environment where fuel prices increased 47.2% year over year.
- Immediate liquidity reached R$4.1 billion, up 11.8% quarter over quarter. Pro-forma immediate liquidity reached R$4.6 billion, or 21.1% of last-twelve-month revenues, when including the US$100 million equity investment received from American Airlines in October. This was achieved while absorbing over R$1.2 billion in planned cash obligations, including semiannual exit-financing interest, debt amortization and security deposits, and Chapter 11-related payments. In September, Azul drew the first R$1.3 billion tranche of the FNAC facility, further strengthening liquidity; the remaining R$1.3 billion is expected in 4Q26.
- In October, Azul announced a financing transaction of up to R$2.0 billion, supported by a Brazilian Federal Government guarantee, providing funding for aviation fuel payments related to domestic operations in 4Q26 and 1Q27. Azul is the only airline in Brazil to have successfully structured both government-supported financing lines, FNAC and FGE.
- Azul remained the most on-time airline in Brazil throughout the quarter, while Net Promoter Score continued to improve, reinforcing the Company's focus on premium customer.
- In October, Azul relaunched Espaço Azul, elevating the travel experience with upgraded food and beverage options and priority travel benefits. Complemented by Azul's extra legroom and seat back entertainment, the enhanced offering further strengthens the Company's premium proposition and supports its continued focus on customer experience and revenue quality.

Management Comments

The third quarter showed that Azul's transformation is working. We are delivering on the promises we made when we emerged from our restructuring: strengthening our liquidity position, reshaping the network around profitability, and raising the quality of our product and operations. These priorities are now translating into improved margins quarter-over-quarter and a recurring free cash flow generation. None of this would be possible without the passion and dedication of our almost 15,000 Crewmembers.

Delivering on our commitments: this quarter we reached the funding milestones we had committed to. In September, we secured the FNAC financing facility and drew its first R$1.3 billion tranche, with the remaining R$1.3 billion expected in 4Q26. In October, American Airlines' US$100 million equity investment in Azul was approved and funded. We also secured approval for a fuel financing line of up to R$2.0 billion, guaranteed by the Brazilian Federal Government through FGE, which will fund domestic fuel payments in 4Q26 and 1Q27. Together, these transactions extend our long-term funding base, protect liquidity against fuel-price volatility and give us the flexibility to carry out our strategy with confidence.

An improved cash profile: our business is increasing the ability to fund itself. We generated more than R$760 million of recurring free cash flow in the quarter despite a high fuel-price environment. In the same period, we paid approximately R$370 million of semiannual exit-financing interest, more than R$470 million of debt amortization, R$140 million of security deposits and approximately R$300 million of remaining Chapter 11 planned-obligations. Immediate liquidity ended the quarter above R$4.0 billion, up almost 12% from 2Q26. Pro-forma immediate liquidity reached R$4.6 billion, or 21.1% of last-twelve-month revenues, when including the US$100 million equity investment received from American Airlines in October.

A network built for profitability: we manage capacity for returns, not volume. In response to higher fuel prices, we deliberately redeployed capacity in 2026 away from fuel-intensive long-haul routes to focus on premium markets where our network is strong. In 3Q26, total capacity decreased 6.9% year over year. Compared with 2Q26, domestic ASKs increased 5.2%, supported by improved fleet availability and seasonal demand in the third quarter, while international ASKs were broadly stable. Despite the lower capacity, revenue reached R$5.6 billion, only 1.8% below 3Q25. Compared to 2Q26, operating revenues increased 13.2%, reflecting the benefit of fare increases implemented to partially offset higher fuel prices. These pricing actions supported stronger yields and unit revenues, demonstrating continued progress in revenue quality. Since we launched our redesigned network strategy in 2Q25, RASK has increased more than 22%, one of the strongest unit revenue performances in the industry. We will keep allocating every seat to the markets where it creates the most value.

Raising the bar on product and reliability: our customers are the foundation of our revenue strategy. In October, we relaunched Espaço Azul as a differentiated domestic premium product. It offers enhanced onboard service, priority travel benefits and more comfort, together with seat-back in-flight entertainment and fast, free Wi-Fi. Customers responded right away, and Espaço Azul NPS rose 14 points in October alone. Azul was once again the most on-time airline in Brazil every month in 3Q26, and overall NPS improved for another consecutive quarter, reaching multi-year highs. Our Crewmembers continue to set the standard for service and reliability in our industry.

Translating strategy into profitability: EBITDA reached R$1.2 billion in the quarter, a 21.4% margin and an increase of 136% compared with 2Q26. This was driven by healthy demand and improving revenue quality. Through disciplined pricing, capacity management and our focus on premium customers, we recaptured more than 50% of the fuel price increase across 2Q26 and 3Q26 combined. Unit cost rose 22.1% year over year, mainly because of higher fuel prices and lower capacity, but the trend is improving. Compared with 2Q26, CASK declined 5.1%, primarily due to a 9.9% reduction in fuel cost per liter. CASK ex-fuel was 2.1% lower, reflecting better fixed-cost absorption from a 4.0% increase in capacity and continued cost discipline.

Looking ahead, we are confident in the path we are on. Demand remains healthy, operations and customer satisfaction keep improving, and each milestone we deliver makes our balance sheet stronger. Azul is well positioned to keep expanding profitability, generate free cash flow and create long-term value for our Customers, Crewmembers and shareholders.

John Rodgerson, CEO of Azul S.A.

Consolidated Financial Results

The following income statement and operating data should be read in conjunction with the quarterly results comments presented below:

Income statement (R$ million)[1]	3Q26	3Q25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Operating Revenue						
Passenger revenue	5,202.6	5,294.1	-1.7%	14,811.9	14,890.4	-0.5%
Cargo revenue and other	433.1	442.9	-2.2%	1,273.8	1,183.4	7.6%
Total operating revenue	**5,635.7**	**5,737.0**	**-1.8%**	**16,085.7**	**16,073.8**	**0.1%**
Operating Expenses						
Aircraft fuel	(1,839.1)	(1,370.2)	34.2%	(5,140.9)	(4,330.9)	18.7%
Salaries and benefits	(763.0)	(596.8)	27.8%	(2,215.2)	(1,919.1)	15.4%
Depreciation and amortization	(644.2)	(717.4)	-10.2%	(1,967.7)	(2,295.4)	-14.3%
Other rent & ACMI	(184.4)	(172.2)	7.1%	(461.3)	(450.7)	2.3%
Airport fees	(296.8)	(315.9)	-6.0%	(887.1)	(950.3)	-6.7%
Traffic and customer servicing	(230.4)	(241.8)	-4.7%	(686.5)	(726.6)	-5.5%
Sales and marketing	(293.5)	(230.5)	27.3%	(818.8)	(641.2)	27.7%
Maintenance and repairs	(252.3)	(167.5)	50.6%	(699.0)	(572.8)	22.0%
Other	(571.9)	(654.5)	-12.6%	(1,763.3)	(1,966.0)	-10.3%
Total Operating Expenses	**(5,075.6)**	**(4,466.7)**	**13.6%**	**(14,639.7)**	**(13,852.9)**	**5.7%**
Operating Result	**560.1**	**1,270.4**	**-55.9%**	**1,446.0**	**2,220.9**	**-34.9%**
Operating margin	9.9%	22.1%	-12,2 p.p.	9.0%	13.8%	-4,8 p.p.
EBITDA	**1,204.2**	**1,987.8**	**-39.4%**	**3,413.7**	**4,516.3**	**-24.4%**
EBITDA margin	21.4%	34.6%	-13,3 p.p.	21.2%	28.1%	-6,9 p.p.
Financial Result	**(724.5)**	**(1,914.5)**	**-62.2%**	**(1,228.1)**	**(788.6)**	**55.7%**
Financial income	398.4	43.3	820.4%	442.8	858.5	-48.4%
Financial expenses[2]	(1,078.4)	(2,876.5)	-62.5%	(3,133.8)	(6,887.9)	-54.5%
Derivative financial instruments, net[2]	(10.9)	(0.0)	n.a.	3.5	(20.0)	n.a.
Foreign currency exchange, net	(33.7)	918.7	n.a.	1,459.4	5,260.9	-72.3%
Result Before Income Taxes	**(164.5)**	**(644.2)**	**-74.5%**	**217.8**	**1,432.4**	**-84.8%**
Income tax and social contribution	—	—	n.a.	(1.9)	(0.0)	6851.7%
Net Result[2]	**(164.5)**	**(644.2)**	**-74.5%**	**215.9**	**1,432.3**	**-84.9%**
Net margin	-2.9%	-11.2%	+8,3 p.p.	1.3%	8.9%	-7,6 p.p.
Adjusted Net Result[2] [3]	**(121.5)**	**(1,562.9)**	**-92.2%**	**(1,236.7)**	**(3,855.3)**	**-67.9%**
Adjusted net margin[2] [3]	-2.2%	-27.2%	+25,1 p.p.	-7.7%	-24.0%	+16,3 p.p.

[1] Operating results were adjusted for non-recurring items totaling R$373.6 million in 3Q26. For more information see page 7.
[2] Excludes conversion rights related to convertible debentures recognized in 3Q25.
[3] Adjusted for unrealized derivative results and foreign currency.

Operating Data[1]	3Q26	3Q25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
ASK (million)	11,933	12,818	-6.9%	35,854	38,448	-6.7%
Domestic	9,796	9,643	1.6%	28,951	29,537	-2.0%
International	2,137	3,176	-32.7%	6,903	8,911	-22.5%
RPK (million)	9,808	10,846	-9.6%	29,467	31,739	-7.2%
Domestic	7,948	8,134	-2.3%	23,464	24,219	-3.1%
International	1,860	2,712	-31.4%	6,003	7,520	-20.2%
Load factor (%)	82.2%	84.6%	-2.4 p.p.	82.2%	82.6%	-0.4 p.p.
Domestic	81.1%	84.3%	-3.2 p.p.	81.0%	82.0%	-0.9 p.p.
International	87.0%	85.4%	1.6 p.p.	87.0%	84.4%	2.6 p.p.
Average fare (R$)	676.6	656.2	3.1%	652.9	621.5	5.1%
Passengers (thousands)	7,689	8,067	-4.7%	22,685	23,960	-5.3%
Block hours	134,952	143,883	-6.2%	398,327	437,560	-9.0%
Aircraft utilization (hours per day)[2]	11.5	11.9	-3.4%	11.4	11.8	-3.4%
Departures	72,947	77,428	-5.8%	214,051	236,536	-9.5%
Average stage length (km)	1,217	1,301	-6.5%	1,248	1,288	-3.2%
End of period operating passenger aircraft	161	185	-13.0%	161	185	-13.0%
Fuel consumption (thousands of liters)	326,730	358,265	-8.8%	983,059	1,076,616	-8.7%
Fuel consumption per ASK	27.4	27.9	-2.0%	27.4	28.0	-2.1%
ASK per FTE (thousand)	800.1	861.1	-7.1%	2,404.1	2,582.9	-6.9%
Full-time-equivalent employees	14,913	14,886	0.2%	14,913	14,886	0.2%
Yield (R$ cents)	53.04	48.81	8.7%	50.27	46.92	7.1%
RASK (R$ cents)	47.23	44.76	5.5%	44.86	41.81	7.3%
PRASK (R$ cents)	43.60	41.30	5.6%	41.31	38.73	6.7%
CASK (R$ cents)	42.54	34.85	22.1%	40.83	36.03	13.3%
CASK ex-fuel (R$ cents)	27.12	24.16	12.3%	26.49	24.77	7.0%
Fuel cost per liter (R$)	5.63	3.82	47.2%	5.23	4.02	30.0%
Break-even load factor (%)	74.0%	65.9%	8.2p.p.	74.8%	71.1%	3.7p.p.
Average exchange rate (R$ per US$)	5.14	5.45	-5.7%	5.15	5.66	-9.0%
End of period exchange rate	5.18	5.32	-2.6%	5.18	5.32	-2.6%
Inflation (IPCA/LTM)	4.58%	4.81%	-0.2p.p.	4.58%	4.81%	-0.2p.p.
WTI (average per barrel, US$)	86.95	65.21	33.3%	84.04	65.95	27.4%
Heating oil (US$ per gallon)	3.77	2.30	63.6%	3.31	2.28	45.2%

[1] Operating results were adjusted for non-recurring items totaling R$373.6 million in 3Q26. For more information see page 7.
[2] Excludes Cessna aircraft and freighters.

Operating Revenue

In 3Q26, Azul's total operating revenues reached R$5.6 billion, down 1.8% year-over-year, on a 6.9% lower capacity. Compared to 2Q26, operating revenues increased 13.2%, or R$657 million, on a 4.0% higher capacity, reflecting the benefit of fare increases implemented to partially offset higher fuel prices. These pricing actions supported stronger yields and unit revenues, demonstrating continued progress in revenue quality.

Our RASK and PRASK were at record levels at R$47.23 cents and R$43.60 cents respectively, up 5.5% and 5.6% year-over-year respectively and up 8.8% and 9.6% respectively, versus 2Q26. In 3Q26, our beyond-the-metal business units accounted for 20% of RASK, with unit contribution of R$9.49 cents.

Cargo revenue and other totaled R$433.1 million, 2.2% lower than 3Q25, mainly due to the reduction in our international operations impacting our international logistic performance, partially offset by better performance in our domestic logistics operation which increased 18.6% year-over-year. Compared to 2Q26, cargo revenue

and other increased 3.6% driven by stronger freighter operations and supported by healthy margins in addition to the improvement in our charter business.

R$ cents[1]	3Q26	3Q25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Operating revenue per ASK						
Passenger revenue	43.60	41.30	5.6%	41.31	38.73	6.7%
Cargo revenue and other	3.63	3.46	5.0%	3.55	3.08	15.4%
Operating revenue (RASK)	**47.23**	**44.76**	**5.5%**	**44.86**	**41.81**	**7.3%**
Operating expenses per ASK						
Aircraft fuel	(15.41)	(10.69)	44.2%	(14.34)	(11.26)	27.3%
Salaries and benefits	(6.39)	(4.66)	37.3%	(6.18)	(4.99)	23.8%
Depreciation and amortization	(5.40)	(5.60)	-3.5%	(5.49)	(5.97)	-8.1%
Other rent & ACMI	(1.55)	(1.34)	15.1%	(1.29)	(1.17)	9.8%
Airport fees	(2.49)	(2.46)	0.9%	(2.47)	(2.47)	0.1%
Traffic and customer servicing	(1.93)	(1.89)	2.4%	(1.91)	(1.89)	1.3%
Sales and marketing	(2.46)	(1.80)	36.8%	(2.28)	(1.67)	36.9%
Maintenance and repairs	(2.11)	(1.31)	61.8%	(1.95)	(1.49)	30.9%
Other operating expenses	(4.79)	(5.11)	-6.1%	(4.92)	(5.11)	-3.8%
Total operating expenses (CASK)	**(42.54)**	**(34.85)**	**22.1%**	**(40.83)**	**(36.03)**	**13.3%**
Operating income per ASK (RASK-CASK)	**4.69**	**9.91**	**-52.6%**	**4.03**	**5.78**	**-30.2%**

[1]Operating results were adjusted for non-recurring items.

Operating Expenses

In 3Q26, operating expenses totaled R$5.1 billion, an increase of 13.6% compared with 3Q25, mainly due to higher jet fuel prices. Compared to 2Q26, operating expenses decreased 1.2%, on a 4.0% higher capacity. This reflects better fixed-cost absorption and continued cost discipline.

Costs per ASK was R$42.54 cents, 22.1% higher than in 3Q25, primarily driven by the increase of 47.2% in fuel cost and 6.9% reduction in capacity. Compared with 2Q26, CASK decreased 5.1%, mainly due to a 9.9% reduction in fuel cost per liter. CASK ex-fuel was R$27.12 cents, 2.1% lower than in 2Q26, reflecting better fixed-cost absorption from the higher capacity and continued cost discipline.

The breakdown of our main operating expenses compared to 3Q25 is as follows:

- **Aircraft fue**l increased 34.2% to R$1,839.1 million, mainly driven by the 47.2% increase in fuel price per liter, partially offset by lower capacity, and a 2.0% improvement in fuel burn per ASK from the higher utilization of our next-generation fleet.
- **Salaries and benefits** increased 27.8% compared to 3Q25, driven by investments in crew retention, hiring and training to support future operations and a 5% union increase in salaries as a result of the collective bargaining agreements with unions applicable to all airline employees in Brazil. Compared to 2Q26, salaries and benefits increased only 2.4% below the 4.0% increase in capacity, reflecting improved cost absorption as operations scaled.
- **Depreciation and amortization** reduced 10.2% or R$73.2 million, primarily due to the reduction in right-of-use assets following the lease modifications negotiated during the restructuring, partially offset by the larger E2 fleet compared to 3Q25 as part of our ongoing fleet transformation.
- **Other rent & ACMI** increased R$12.2 million compared to 3Q25, mainly due to our ACMI partnership which was implemented to offset the temporary reduction in our international capacity.
- **Airport fees** reduced 6.0% or R$19.1 million driven by the shift to a lower capacity growth strategy, with the 5.8% reduction in departures compared to 3Q25.
- **Traffic and customer** servicing reduced 4.7% or R$11.3 million, primarily due to the 4.7% reduction on passengers.

- **Sales and marketing** increased R$63.0 million, mainly reflecting higher incentive costs associated with increased fares and stronger domestic logistics revenue performance, which grew 18.6% and contributed to higher commissions.
- **Maintenance and repairs** increased 50.6% compared to 3Q25, primarily reflecting a higher level of maintenance activity during the quarter, partially offset by the 5.7% appreciation of the Brazilian real against the US dollar. The year over year comparison was also impacted by a lower expense base in 3Q25, which benefited from credits and cost reductions negotiated as part of the Chapter 11 process.
- **Other** reduced R$82.6 million, mainly due to lower legal claims. This reflects improved operating performance in 2026, with fewer flight disruptions, and a stronger legal defense strategy. The reduction was partially offset by annual inflation of 4.6%.

Non-Operating Results

Net financial results (R$ million)[1]	3Q26	3Q25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Net financial expenses	(679.9)	(2,833.3)	-76.0%	(2,691.1)	(6,029.4)	-55.4%
Derivative financial instruments, net	(10.9)	(0.0)	n.a.	3.5	(20.0)	n.a.
Foreign currency exchange, net	(33.7)	918.7	n.a.	1,459.4	5,260.9	-72.3%
Net financial results	**(724.5)**	**(1,914.5)**	**-62.2%**	**(1,228.1)**	**(788.6)**	**55.7%**

[1]Excludes the conversion right related to the convertible debentures.

Net financial expenses were R$679.9 million in the quarter, mainly due to a R$244.7 million in interest on loans and financing accrued in 3Q26, R$457.5 million in accrued interest related to leases recognized as determined by IFRS16 rules and R$147.5 million related to paid interest on credit card receivable advanced.

Derivative financial instruments, net registered a loss of R$10.9 million in 3Q26 reflecting the implementation of NDF (Non-Deliverable Forward) contracts to mitigate foreign exchange exposure related to certain foreign currency-denominated financial liabilities.

Foreign currency exchange, net registered a loss of R$33.7 million in 3Q26, due to the 0.1% end of period depreciation of the Brazilian real against the US dollar versus 2Q26.

Non-Recurring Items Reconciliation

The operating results presented in this release include certain non-recurring items, primarily associated with the execution of the Company's restructuring plan. These items were previously anticipated as part of the restructuring process and do not represent new or unexpected developments. Accordingly, the Company believes these items should be excluded when assessing underlying operating performance and comparing results across periods.

In 3Q26, our operating results were adjusted for non-recurring items totaling R$373.6 million mainly related to:

- **Salaries and benefits:** R$1.2 million due to payroll expenses related to the aircraft preservation.
- **Other rent and ACMI:** R$14.4 million in spare engine costs due to OEM contract suspension as part of our restructuring process.
- **Traffic and customer servicing:** R$0.1 million related to temporary operational disruptions in the quarter, resulting in one-time customer servicing and recovery expenses.
- **Sales and marketing:** R$6.8 million provision for expected credit losses recognized during the period, primarily related to accounts receivable from a local company undergoing bankruptcy proceedings.
- **Maintenance and repairs:** R$47.9 million in non-recurring charges related to aircraft preservation, OEM contract and spare parts write-offs associated with the restructuring process.
- **Other:** R$303.1 million associated with the R$204.2 million expenses related to rejected aircraft, R$56.8 million restructuring advisor fees and other one time items and R$42.1 million due to non-cash share-based incentive plan related to the restructuring process.

The table below provides a reconciliation of our reported amounts to the adjusted amounts excluding non recurrent items:

3Q26 Non-recurring Adjustments	As recorded	Adjustments	Adjusted
Operating Revenue			
Passenger revenue	5,202.6	—	5,202.6
Cargo revenue and other	433.1	—	433.1
Total operating revenue	**5,635.7**	**—**	**5,635.7**
Operating Expenses			
Aircraft fuel	1,839.1	—	1,839.1
Salaries and benefits	764.2	(1.2)	763.0
Depreciation and amortization	644.2	—	644.2
Other rent & ACMI	198.8	(14.4)	184.4
Airport fees	296.8	—	296.8
Traffic and customer servicing	230.5	(0.1)	230.4
Sales and marketing	300.3	(6.8)	293.5
Maintenance and repairs	300.3	(47.9)	252.3
Other	875.0	(303.1)	571.9
Total Operating Expenses	**5,449.2**	**(373.6)**	**5,075.6**
Operating Result	**186.5**	**373.6**	**560.1**
Operating margin	3.3%	+6.6 p.p.	9.9%
EBITDA	**830.6**	**373.6**	**1,204.2**
EBITDA margin	14.7%	+6.6 p.p.	21.4%

EBITDA and Cash Flow Managerial View Reconciliation

The reconciliation below provides a bridge between our IFRS-reported figures and the Company's Managerial View, which Azul believes provides improved investor visibility into the economics of the business.

3Q26 EBITDA and cash reconciliations (R$ million)	IFRS	Reclassifications			Non-Recurring		Managerial View
		Advances	Leases	Capex	EBITDA	Non-EBITDA	
EBITDA	**830.6**	**—**	**—**	**—**	**373.6**	**—**	**1,204.2**
Non-Cash EBITDA items[2]	81.5	—	—	—	(171.0)	—	(89.4)
Non-EBITDA Cash items[3]	(0.6)	—	—	—	—	—	(0.6)
Change in working capital	1,174.0	(656.7)	21.3	330.0	(91.5)	87.6	864.6
Capex	(194.3)	—	—	(373.4)	—	74.7	(493.1)
Recurring FCF (ex. Rent)	**1,891.3**	**(656.7)**	**21.3**	**(43.5)**	**111.2**	**162.3**	**1,485.8**
Rent	(647.9)	—	(103.3)	—	—	29.0	(722.2)
Recurring FCF	**1,243.3**	**(656.7)**	**(82.0)**	**(43.5)**	**111.2**	**191.3**	**763.6**
Interest Paid, Net	(638.6)	147.5	82.0	3.1	—	—	(406.1)
Recurring Levered FCF	**604.8**	**(509.3)**	**—**	**(40.4)**	**111.2**	**191.3**	**357.6**
Non-recurring items	—	—	—	—	(111.2)	(191.4)	(302.5)
Advances in Credit Card Receivables	—	509.3	—	—	—	—	509.3
Levered FCF	**604.8**	**—**	**—**	**(40.4)**	**—**	**—**	**564.4**
Growth capex	—	—	—	(1.2)	—	—	(1.2)
Debt repayment	(522.7)	—	—	41.6	—	—	(481.1)
Deposit related to loans and financing	(142.0)	—	—	—	—	—	(142.0)
Capital raises	1,338.7	—	—	—	—	—	1,338.7
FX impact on Cash	(4.5)	—	—	—	—	—	(4.5)
Change in Cash	**1,274.1**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**1,274.1**
Cash at Beginning of the Period	1,268.9	—	—	—	—	—	1,268.9
Ending Cash Balance	**2,543.0**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**2,543.0**
Credit card receivable	800.0	—	—	—	—	—	800.0
Other accounts receivable	747.1	—	—	—	—	—	747.1
Available Liquidity	**4,090.1**	**—**	**—**	**—**	**—**	**—**	**4,090.1**

[1] Managerial View reclassifications set forth above represent presentation-only changes within income statement and cash flow statement line items and do not affect Azul's financial statements prepared in accordance with IFRS. The Managerial View is presented with the objective of facilitating the understanding of the underlying operations in relation to the reclassifications presented above. Azul's IFRS consolidated financial statements remain the sole basis for statutory reporting. The Managerial View line items are derived exclusively from Azul's IFRS consolidated financial statements and are constructed through a defined set of operational reclassifications.
[2] Non-cash EBITDA items include: R$42.1 million in share-based incentive and R$128.9 million in aircraft rejects and other item related to the restructuring.
[3] Non-EBITDA cash items include other costs of financial transactions, partially offset by foreign exchange gains realized in the quarter.

Reclassifications

- **Advances:** managerial view separates out advances in credit card receivables from normal-course changes in accounts receivable for improved investor visibility.
- **Leases:** managerial view incorporates the interest component of both operating and finance lease payments as well as the principal component of finance lease payments, in addition to any security deposits paid in the quarter.
- **Capex:** managerial view moves capex items recognized in financing activities (financed capex) and in working capital (such as maintenance reserves and pre-payments to suppliers) into the capex line.

Non-recurring items impacting EBITDA in the period totaled R$373.6 million. Of this amount, R$171.0 million was non-cash EBITDA related items and were related to share-based incentive and write-off related to aircraft rejected as a result of the comprehensive restructuring while R$111.2 million was paid in the period and

is related to advisors' fees and other deferrals in connection to our restructuring and R$91.5 million was adjusted against working capital. Please see page 7 for detailed information on each non-recurring item adjusting EBITDA in the period.

Non-recurring items that do not impact EBITDA in the period totaled R$191.3 million:

- **Change in Working Capital** in Managerial View was adjusted by R$87.6 million in 3Q26, mainly due rejected aircraft penalties, out-of-period amounts that were negotiated during the restructuring process to be rolled over and paid in this quarter, including government tax settlement and amounts due to suppliers from previous periods.
- **Capex:** Azul paid R$74.7 million of deferred capitalized maintenance in 3Q26 for services that were completed in prior periods and were negotiated to be postponed.
- **Leases:** Azul made R$29.0 million in deferred rent payments during 3Q26, related to prior forbearance agreements with lessors, finalized once both parties completed the restructuring of the Company's lease terms.

Liquidity and Financing

Azul ended the third quarter with Immediate Liquidity of R$4.1 billion, representing 18.7% of our LTM revenues. Including the US$100 million investment received from American Airlines in October, immediate liquidity stood at approximately R$4.6 billion, or 21.1% of last-twelve-month revenues.

In the quarter, we paid R$302.5 million in non-recurring items related to our restructuring process as planned, approximately R$370 million of semi-annual exit-financing interest, and over R$600 million of debt amortization and security deposit. In September, Azul successfully drew the first R$1.3 billion tranche under the FNAC financing facility, further enhancing liquidity and financial flexibility. The remaining R$1.3 billion is expected to be available in 4Q26.

In October, Azul announced a financing transaction of up to R$2.0 billion, supported by a Brazilian Federal Government guarantee, providing funding for aviation fuel payments related to domestic operations in 4Q26 and 1Q27.

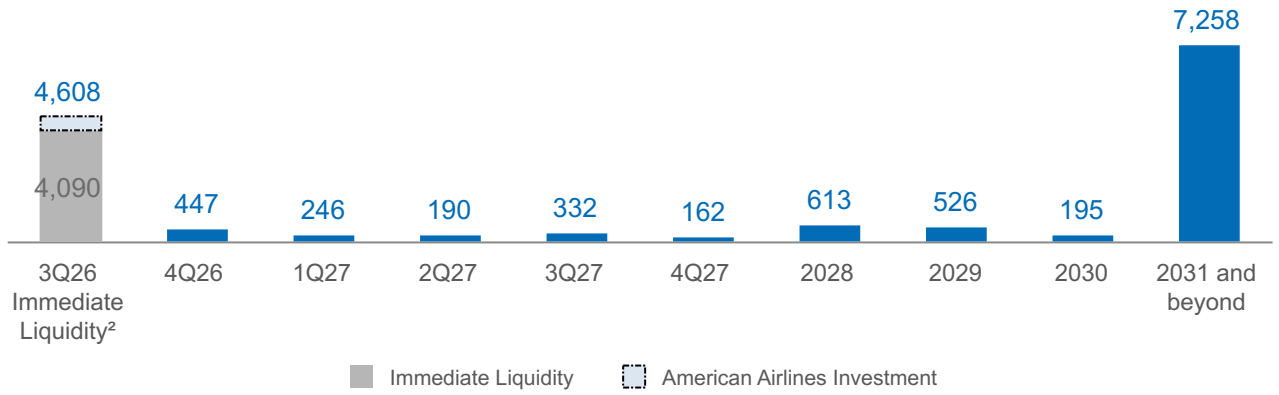
Accounts receivable decreased 41.6%, or R$1,100.5 million, compared to September 30, 2025, driven mainly by a deliberate strategic decision to advance available credit card receivables. In Brazil, these receivables are predominantly tied to tickets already flown, eliminating cardholder credit risk and allowing for immediate access to funds without holdbacks. This structure provides Azul with significant liquidity flexibility, as receivables can be advanced at minimal cost when needed.

As of September 30, 2026, the Company holds a credit card receivables balance of R$800.0 million (R$1,611.0 million as of September 30, 2025).

Liquidity (R$ million)	3Q26	2Q26	% Δ	3Q25	% Δ
Cash and cash equivalents	2,543.0	1,268.9	100.4%	652.6	289.7%
Short-term investments	—	—	n.a.	143.3	n.a.
Accounts receivable	1,547.1	2,390.3	-35.3%	2,647.6	-41.6%
Immediate liquidity	**4,090.1**	**3,659.2**	**11.8%**	**3,443.5**	**18.8%**
Cash as % of LTM revenue	18.7%	16.6%	+2,0 p.p.	15.9%	+2,8 p.p.

Azul's debt amortization schedule as of September 30, 2026 is presented below. The chart converts our dollar denominated debt to reais using the quarter-end foreign exchange rate of R$5.18.

Principal debt amortization as of September 30, 2026
(R$ million converted at R$5.18 per dollar)



¹Excludes approximately R$305 million in pre delivery payment obligations due in 4Q26, which will be extinguished once the aircraft are acquired by the lessor.
² 3Q26 Immediate liquidity includes the US$100 million investment received from American Airlines in October.

Compared to 2Q26, gross debt increased 5.7% or R$1,224.1 million to R$22,639.9 million. The increase was mainly driven by the first R$1.3 billion tranche of the FNAC financing facility, drawn in September, and by higher lease liabilities from the addition of two A330s, two E2s and one A321 freighter to the fleet. Finance lease liabilities also increased following a sale-and-leaseback transaction involving four E2 engines. These effects were partially offset by the prepayment of approximately R$400 million of higher-cost debt and the payment of approximately R$370 million of semiannual exit-financing interest.

Lease, Loans and financing (R$ million)¹	**3Q26**	**2Q26**	**% Δ**	**3Q25**	**% Δ**
Lease liabilities	11,575.6	11,109.9	4.2%	15,645.1	-26.0%
Lease notes	—	—	n.a.	730.9	n.a.
Finance lease liabilities	673.8	421.9	59.7%	613.3	9.9%
Other aircraft loans and financing	660.7	529.4	24.8%	984.6	-32.9%
Loans and financing	9,729.9	9,354.7	4.0%	19,341.4	-49.7%
% of non-aircraft debt in local currency	17.0%	15.1%	+1,9 p.p.	6.6%	+10,4 p.p.
% of total debt in local currency	7.3%	6.6%	+0,7 p.p.	2.7%	+4,6 p.p.
Gross debt	**22,639.9**	**21,415.9**	**5.7%**	**37,315.2**	**-39.3%**

¹Considers the effect of hedges on debt. Excludes convertible debentures and OEM notes in 3Q25.

The table below presents additional information related to our loans and financing payments in 3Q26:

Loans and financing payments (R$ million)	**3Q26**	**2Q26**	**% Δ**	**3Q25**	**% Δ**
Loans and financing repayments	472.5	88.0	437.0%	46.5	916.8%
Interest on loans and financing	414.9	40.2	933.0%	32.4	1,179.6%
Total loans and financing payments	**887.5**	**128.2**	**592.5%**	**78.9**	**1,024.8%**

The table below presents additional information related to our interest payments in 3Q26 according to IFRS:

Interest payments (R$ million)	3Q26	2Q26	% Δ	3Q25	% Δ
Interest on loans and financing	414.9	40.2	933.0%	32.4	1,179.6%
Interest on leases	82.0	53.6	52.9%	86.0	-4.6%
Interest on factoring credit card receivables	147.5	66.8	120.7%	57.8	155.0%
Other interest	(5.8)	20.3	n.a.	2.6	n.a.
Total interest payments	**638.6**	**180.9**	**253.1%**	**178.8**	**257.1%**

Managerial View reclassifies interest expenses associated with advancing credit card receivables, operating leases and aircraft financing, as well as interest on engine facilities to “Advances in Credit Card Receivables”, “Rent” and “Capex”, respectively. Managerial interest totaled R$406.1 million in the quarter, as demonstrated below:

Interest payments (R$ million)	IFRS	Reclassifications			Managerial View
		Advances	Leases	Capex	
Interest on loans and financing	414.9	—	—	(3.1)	411.9
Interest on leases	82.0	—	(82.0)	—	—
Interest on factoring credit card receivables	147.5	(147.5)	—	—	—
Other interest	(5.8)	—	—	—	(5.8)
Total interest payments	**638.6**	**(147.5)**	**(82.0)**	**(3.1)**	**406.1**

As of September 30, 2026, Azul’s average debt maturity excluding lease liabilities was 3.7 years, with an average interest rate on debt in U.S. dollars of 9.9%. Average interest rate debt in local currency was 9.0% or CDI -4.0%, while the average interest rate on dollar-denominated obligations was 9.9%.

Azul’s leverage ratio measured as net debt to LTM EBITDA and using immediate liquidity was 3.3x, down 1.9 turns year-over-year. When using available liquidity, the Company’s leverage was 3.5x. Leverage in 3Q26 was negatively affected by lower EBITDA generation resulting from higher fuel prices.

Key financial ratios (R$ million)	3Q26	2Q26	% Δ	3Q25	% Δ
Cash[1]	2,543.0	1,268.9	100.4%	795.9	219.5%
Credit Card Receivables	800.0	1,456.7	-45.1%	1,611.0	-50.3%
Other receivables	747.1	933.6	-20.0%	1,036.6	-27.9%
Gross debt[2]	22,639.9	21,415.9	5.7%	37,315.2	-39.3%
Net debt w/ Credit Card Receivables	19,296.9	18,690.3	3.2%	34,908.3	-44.7%
Net debt / EBITDA (LTM) w/ Credit Card Receivables[3]	3.5x	3.0x	0.5x	5.4x	-1.9x
Net debt w/ Other Receivables	18,549.8	17,756.7	4.5%	33,871.7	-45.2%
Net debt / EBITDA (LTM) w/ Other Receivables[4]	3.3x	2.8x	0.5x	5.2x	-1.9x

[1]Includes cash, cash equivalents, receivables, short and long-term investments.
[2]Excludes convertible debentures and OEM notes.
[3]Net debt / EBITDA using available liquidity.
[4]Net debt / EBITDA using immediate liquidity

Fleet

As of September 30, 2026, Azul had an available to schedule fleet of 161 aircraft. The average aircraft age was 7.9 years excluding Cessna aircraft. Azul ended 3Q26 with more than 90% of its domestic capacity operated by next-generation aircraft, significantly above any other airline in the region.

Available to Schedule Fleet	3Q26	2Q26	% Δ	3Q25	% Δ
Airbus widebody	6	5	20.0%	12	-50.0%
Airbus narrowbody	55	53	3.8%	57	-3.5%
Embraer E2	44	42	4.8%	37	18.9%
Embraer E1	7	8	-12.5%	25	-72.0%
ATR	25	23	8.7%	31	-19.4%
Cessna	24	24	-	23	4.3%
Total passenger operating fleet	**161**	**155**	**3.9%**	**185**	**-13.0%**

The table below presents additional information related to our Managerial View of rent payments in 3Q26:

Rent (R$ million)	IFRS	Reclassifications	Non-Recurring	Managerial View
		Leases	Out of Period	
Rent	647.9	—	(29.0)	618.9
Interest on leases	—	82.0	—	82.0
Security deposits	—	21.3	—	21.3
Total rent payments	**647.9**	**103.3**	**(29.0)**	**722.2**

Reclassifications: Under IFRS 16, only principal payments for operating leases are classified as “Leases” under cash flow from financing activities. Managerial View incorporates the interest component of operating and financing leases of R$82.0 million, as well as security deposits of R$21.3 million captured under change in working capital under IFRS.

Non-Recurring: Managerial View removes the impact of out-of-period cash rent and penalties due to late aircraft redelivery payments, which totaled R$29.0 million in the quarter.

Capex

Capital expenditure as presented in our cash flows from investing activities excluding short-term investment and sale and leaseback totaled R$277.0 million in 3Q26, mostly due to the capitalization of engine overhauls and the acquisition of spare parts in the quarter. This does not include prepayments and maintenance reserves.

Capex (R$ million)	3Q26	3Q25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Aircraft and maintenance and checks	220.5	61.9	256.4%	359.6	198.0	81.6%
Intangible assets	38.9	27.5	41.7%	118.2	74.9	57.8%
Pre-delivery payments	—	—	n.a.	—	—	n.a.
Other	17.5	27.9	-37.1%	38.8	46.1	-15.9%
Capex	**277.0**	**117.2**	**136.3%**	**516.5**	**319.0**	**61.9%**
Sale and leaseback, net	(82.6)	—	n.a.	(122.3)	(30.7)	298.3%
Net capex	**194.3**	**117.2**	**65.8%**	**394.3**	**288.3**	**36.8%**

Certain items Azul views as capex are recognized in working capital, interest and financing activities under IFRS. In 3Q26 Managerial capex totaled R$493.1 million, driven by these reclassifications as demonstrated below:

- R$169.4 million prepaid maintenance payments reclassified from change in other assets and change in accounts payable to capex.
- R$3.1 million related to interest on engine maintenance financing reclassified from interest paid to capex.
- R$41.6 million related to engine maintenance financing line repayments reclassified from debt repayments to capex.
- R$160.6 million maintenance reserves payments reclassified from change in other assets and change in accounts payable to capex.
- R$1.2 million related to pre-delivery payments and redelivery payments reclassified from capex to growth capex.

Non-Recurring: In 3Q26, Azul paid R$74.7 million in previously deferred capex which was reclassified under Managerial View.

Capex, net (R$ million)	IFRS	Reclassifications Capex	Non-Recurring Out of Period	Managerial View
Capex	194.3	—	(74.7)	119.6
Pre-payments	—	169.4	—	169.4
Interest on loans and financing	—	3.1	—	3.1
Debt repayment	—	41.6	—	41.6
Maintenance reserve	—	160.6	—	160.6
Growth capex transfer	—	(1.2)	—	(1.2)
Total capex payments	**194.3**	**373.4**	**(74.7)**	**493.1**
Total growth capex	—	1.2	—	1.2

Conference Call

Thursday, November 12, 2026
10:00 a.m. (EST) | 12:00 p.m. (Brasília time)
USA: +1 360 209 5623 or +1 386 347 5053
Brazil: +55 11 4632 2236 or +55 11 4632 2237
Code: 832 2591 7967
Webcast: 3Q26 Earnings call

About Azul
Azul S.A. (B3: AZUL3; NYSE: AZUL), Brazil's largest airline in number of cities served, offers more than 800 daily flights to more than 140 destinations. With an operating fleet of more than 160 aircraft and more than 14,000 crew members, the Company operates a network of 280 nonstop routes. In 2020, it was named the world's best airline by TripAdvisor, the first time a Brazilian airline achieved the top position in the Traveler's Choice Awards.For more information visit ri.voeazul.com.br/en/.

Contact:

Investor Relations
Tel: +55 11 4831 2880
invest@voeazul.com.br

Media Relations
Tel: +55 11 98196 1035
imprensa@voeazul.com.br

Balance Sheet – IFRS

(R$ million)	September 30, 2026	June 30, 2026	September 30, 2025
Assets	**32,206.8**	**30,784.9**	**27,626.2**
Current assets	**6,476.6**	**6,292.5**	**7,298.8**
Cash and cash equivalents	2,543.0	1,268.9	652.6
Short-term investments	—	—	1,112.9
Accounts receivable	1,547.1	2,390.3	2,647.6
Inventories	1,091.6	1,095.9	1,022.2
Security deposits and maintenance reserves	257.7	308.7	414.0
Taxes recoverable	134.0	207.6	241.0
Derivative financial instruments	—	5.0	—
Prepaid expenses	457.6	519.9	327.5
Other current assets	445.5	496.2	880.9
Non-current assets	**25,730.3**	**24,492.4**	**20,327.4**
Security deposits and maintenance reserves	2,663.0	2,500.7	3,968.4
Other non-current assets	8,182.4	8,160.3	651.9
Right of use – leased aircraft and other assets	8,786.1	8,137.3	9,505.0
Right of use – maintenance of leased aircraft	2,065.9	1,708.7	1,778.0
Property and equipment	2,515.3	2,448.1	2,877.9
Intangible assets	1,517.5	1,537.2	1,546.3
Liabilities and equity	**32,206.8**	**30,784.9**	**27,626.2**
Current liabilities	**15,775.1**	**14,891.9**	**26,828.3**
Loans and financing	1,530.2	1,347.7	11,291.8
Convertible instruments	—	—	54.4
Leases	2,724.5	2,591.2	3,965.4
Lease notes	—	—	62.9
Accounts payable	2,768.9	2,637.0	3,477.6
Air traffic liability	6,816.7	6,261.5	6,006.9
Salaries and benefits	625.7	564.4	610.2
Insurance payable	5.7	10.8	14.8
Taxes payable	209.2	184.7	105.6
Derivative financial instruments	6.7	2.5	—
Provisions	299.7	376.9	405.2
Airport fees	748.4	804.3	711.5
Other	39.3	111.1	122.0
Non-current liabilities	**22,081.9**	**21,047.8**	**28,204.6**
Loans and financing	8,860.4	8,536.3	9,034.1
Convertible instruments	—	—	495.9
Leases	9,524.9	8,940.7	12,293.0
Lease notes	—	—	668.0
Accounts payable	96.0	131.5	1,534.8
Provision	1,594.6	1,425.4	2,468.2
Airport fees	818.9	820.3	733.9
Other non-current liabilities	1,187.2	1,193.7	976.7
Equity	**(5,650.1)**	**(5,154.9)**	**(27,406.7)**
Issued capital	21,685.8	21,685.8	7,060.8
Advance for future capital increase	1.1	1.1	—
Capital reserve	3,270.0	3,227.2	(1,407.0)
Treasury shares	—	—	(3.1)
Accumulated other comprehensive result	4.9	4.9	5.9
Accumulated losses	(30,612.0)	(30,073.9)	(33,063.3)

Cash Flow Statement – IFRS

(R$ million)	3Q26	3Q25	% Δ	9M26	9M25	% Δ
Cash flows from operating activities						
Net profit (loss) for the period	(538.0)	(1,366.5)	-60.6%	4,081.7	1,755.2	132.6%
Total non-cash adjustments						
Depreciation and amortization	644.2	717.4	-10.2%	2,045.7	2,295.4	-10.9%
Unrealized derivatives	10.9	137.4	-92.1%	(3.5)	(723.3)	-99.5%
Exchange gain and (losses) in foreign currency	31.3	(886.2)	n.a.	(1,403.3)	(5,438.7)	-74.2%
Financial income and expenses, net	681.8	2,727.6	-75.0%	7,294.1	6,211.8	17.4%
Provisions	(54.3)	108.9	n.a.	141.9	193.5	-26.7%
Result from modification of lease and provision	(8.4)	6.6	n.a.	(112.3)	(1,286.3)	-91.3%
Other	144.3	(99.0)	n.a.	(9,510.7)	(20.4)	46553.0%
Changes in operating assets and liabilities						
Trade and other receivables	844.9	(939.6)	n.a.	1,356.9	(918.3)	n.a.
Security deposits and maintenance reserves	30.1	(133.1)	n.a.	(43.5)	(407.5)	-89.3%
Other assets	(9.3)	(394.6)	-97.7%	(221.1)	(657.8)	-66.4%
Derivatives	(1.6)	—	n.a.	10.3	(46.8)	n.a.
Accounts payable	71.1	(95.6)	n.a.	(1,396.2)	(585.3)	138.5%
Salaries and benefits	61.3	78.2	-21.6%	86.8	185.1	-53.1%
Air traffic liability	500.9	(433.4)	n.a.	466.9	(61.8)	n.a.
Provisions	(148.0)	(162.6)	-9.0%	(460.9)	(470.5)	-2.0%
Other liabilities	(175.6)	(163.9)	7.2%	(206.9)	(211.4)	-2.1%
Interest paid	(638.6)	(178.8)	257.1%	(1,015.4)	(1,271.2)	-20.1%
Interest on loans and financing	*(414.9)*	*(32.4)*	*1179.6%*	*(511.7)*	*(469.5)*	*9.0%*
Interest on leases	*(82.0)*	*(86.0)*	*-4.6%*	*(174.5)*	*(281.0)*	*-37.9%*
Interest on leases - notes and equity	—	—	*n.a.*	—	*(61.3)*	*n.a.*
Interest on convertible instruments	—	—	*n.a.*	—	*(175.2)*	*n.a.*
Interest on factoring credit card receivables	*(147.5)*	*(57.8)*	*155.0%*	*(310.5)*	*(278.4)*	*11.5%*
Other interest	*5.8*	*(2.6)*	*n.a.*	*(18.7)*	*(5.7)*	*229.6%*
Net cash generated (used) by operating activities	**1,447.0**	**(1,077.0)**	**n.a.**	**1,110.2**	**(1,458.4)**	**n.a.**
Cash flows from investing activities						
Short-term investment	—	0.0	n.a.	26.7	(22.4)	n.a.
Cash received on sale of property and equipment	—	—	n.a.	—	7.3	n.a.
Sales and leaseback	335.1	—	n.a.	486.7	30.7	1485.4%
Acquisition of subsidiary, net of cash acquired	—	(5.9)	n.a.	—	(5.9)	n.a.
Acquisition of intangible	(38.9)	(27.5)	41.7%	(118.2)	(74.9)	57.8%
Acquisition of property and equipment	(490.5)	(89.7)	446.5%	(762.8)	(244.1)	212.5%
Net cash generated (used) in investing activities	**(194.3)**	**(123.1)**	**57.8%**	**(367.6)**	**(309.3)**	**18.9%**
Cash flows from financing activities						
Loans and financing						
Proceeds	1,338.7	1,115.5	20.0%	8,726.1	6,233.5	40.0%
Repayment	(522.7)	(46.5)	1024.8%	(8,279.0)	(2,555.0)	224.0%
Deposits	(142.0)	—	n.a.	(142.0)	—	n.a.
Lease repayment	(647.9)	(617.2)	5.0%	(2,087.6)	(2,346.6)	-11.0%
Factoring	—	—	n.a.	—	—	n.a.
Cost of issuing shares	—	—	n.a.	—	(43.0)	n.a.
Capital increase	—	—	n.a.	2,755.7	51.2	n.a.
Net cash generated (used) in financing activities	**26.0**	**451.9**	**-94.2%**	**973.3**	**1,340.1**	**-27.4%**
Exchange gain (loss) on cash and cash equivalents	(4.5)	(57.9)	-92.1%	(164.5)	(129.8)	26.7%
Net increase (decrease) in cash and cash equivalents	**1,274.1**	**(806.2)**	**n.a.**	**1,551.4**	**(557.4)**	**n.a.**
Cash and cash equivalents at the beginning of the period	1,268.9	1,458.8	-13.0%	991.6	1,210.0	-18.0%
Cash and cash equivalents at the end of the period	**2,543.0**	**652.6**	**289.7%**	**2,543.0**	**652.6**	**289.7%**

,

Glossary

Aircraft Utilization
Average number of block hours per day per aircraft operated.

Available Seat Kilometers (ASK)
Number of aircraft seats multiplied by the number of kilometers flown.

Completion Factor
Percentage of scheduled flights that were executed.

Cost per ASK (CASK)
Operating expenses divided by available seat kilometers.

Cost per ASK ex-fuel (CASK ex-fuel)
Operating expenses divided by available seat kilometers excluding fuel expenses.

EBITDA
Earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization. Adjusted EBITDA excludes non-recurring items.

FTE (Full-Time Equivalent)
Equivalent number of employees assuming all work full-time.

Immediate Liquidity
Cash, cash equivalents, short-term investments, and receivables.

Load Factor
Number of passengers as a percentage of number of seats flown (calculated by dividing RPK by ASK).

LTM
Last twelve months ended on the last day of the quarter presented.

Revenue Passenger Kilometers (RPK)
One-fare paying passenger transported one kilometer. RPK is calculated by multiplying the number of revenue passengers by the number of kilometers flown.

Passenger Revenue per Available Seat Kilometer (PRASK)
Passenger revenue divided by available seat kilometers (also equal to load factor multiplied by yield).

Revenue per ASK (RASK)
Operating revenue divided by available seat kilometers.

Stage Length
The average number of kilometers flown per flight.

Trip Cost
Average cost of each flight calculated by dividing total operating expenses by total number of departures.

Yield
Average amount paid per passenger to fly one kilometer. Usually, yield is calculated as average revenue per revenue passenger kilometer

This press release includes estimates and forward-looking statements within the meaning of the U.S. federal securities laws. These estimates and forward-looking statements are based mainly on our current expectations and estimates of future events and trends that affect or may affect our business, financial condition, results of operations, cash flow, liquidity, prospects, and the trading price of our preferred shares, including in the form of ADSs. Although we believe that these estimates and forward-looking statements are based upon reasonable assumptions, they are subject to many significant risks, uncertainties and assumptions and are made in light of information currently available to us. In addition, in this release, the words “may,” “will,” “estimate,” “anticipate,” “intend,” “expect,” “should” and similar words are intended to identify forward-looking statements. You should not place undue reliance on such statements, which speak only as of the date they were made. Azul is not under the obligation to update publicly or to revise any forward-looking statements after we distribute this press release because of new information, future events, or other factors. Our independent public auditors have neither examined nor compiled the forward-looking statements and, accordingly, do not provide any assurance with respect to such statements. In light of the risks and uncertainties described above, the future events and circumstances discussed in this release might not occur and are not guarantees of future performance. Because of these uncertainties, you should not make any investment decision based upon these estimates and forward-looking statements.

In this press release, we present EBITDA and EBITDA margin, which are non-IFRS performance measures and are not financial performance measures determined in accordance with IFRS and should not be considered in isolation or as alternatives to operating income or net income or loss, or as indications of operating performance, or as alternatives to operating cash flows, or as indicators of liquidity, or as the basis for the distribution of dividends. Accordingly, you are cautioned not to place undue reliance on this information.