

## Azul Registra Resultados do 1T com EBITDA de R\$1,4 Bilhão

São Paulo, 14 de maio de 2025 – A Azul S.A., "Azul" (B3:AZUL4, NYSE:AZUL), a maior companhia aérea do Brasil em número de cidades e decolagens, anuncia hoje seus resultados do primeiro trimestre de 2025 ("1T25"). 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

- A receita operacional atingiu um recorde para um primeiro trimestre de R\$5,4 bilhões, aumentando 15,3% ano contra ano, impulsionada principalmente por um ambiente de demanda saudável, receitas auxiliares robustas e o excelente desempenho de nossas unidades de negócios "beyond the metal".
- Durante o 1T25, a capacidade consolidada medida em assentos-quilômetro oferecidos (ASK) cresceu 15,6% ano contra ano, principalmente impulsionada por um aumento de 39,2% nas operações internacionais. No trimestre, a Azul transportou cerca de 8 milhões de passageiros, um aumento de 9,8% em comparação ao mesmo período do ano anterior.
- O tráfego de passageiros (RPK) durante o trimestre cresceu 19,4%, superando a capacidade e resultando em uma forte taxa de ocupação de 81,5%, 2,6 pontos percentuais acima do 1T24.
- A receita unitária (RASK) foi robusta em R\$42,14 centavos no 1T25, mesmo com a capacidade crescendo 15,6% ano contra ano. Outro fator que contribuiu para nossas receitas e margens saudáveis é o crescimento de nossas unidades de negócios, que no 1T25 foram responsáveis por 23% do RASK e 35% do EBITDA, com um valor de mais de R\$480 milhões.
- A Azul fez melhorias significativas na experiência de viagem em geral, o que se traduziu em uma melhora do "Net Promoter Score" (NPS) em mais de 30 pontos em março de 2025 em comparação com dezembro de 2024.
- EBITDA do 1T25 atingiu R\$1.385,8 milhões, reduzindo 2,1% ano contra ano, principalmente devido à desvalorização do real brasileiro em relação ao dólar americano, preços de combustível mais altos, e inflação. A margem EBITDA no 1T25 foi de 25,7%, 4,6 pontos menor do que a registrada no 1T24.

1T25 Destaques <sup>1</sup>	1T25	1T24	Varição
Receita Líquida total (R\$ milhões)	5.394,4	4.678,4	15,3%
Resultado operacional (R\$ milhões)	570,6	800,7	(230,2)
Margem operacional (%)	10,6%	17,1%	-6,5 p.p.
EBITDA (R\$ milhões)	1.385,8	1.415,2	(29,4)
Margem EBITDA (%)	25,7%	30,3%	-4,6 p.p.
ASK (milhões)	12.802	11.077	15,6%
RASK (R\$ centavos)	42,14	42,23	-0,2%
PRASK (R\$ centavos)	39,19	39,33	-0,4%
Yield (R\$ centavos)	48,09	49,84	-3,5%
CASK (R\$ centavos)	37,68	35,01	7,6%
Preço médio combustível / litro (R\$)	4,38	4,25	3,0%

<sup>1</sup>Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes.

- O CASK no 1T25 foi de R\$37,68 centavos, um aumento de 7,6% em relação ao 1T24, principalmente devido à desvalorização média de 18,0% do real em relação ao dólar americano, à inflação de 5,5% nos últimos 12 meses, ao aumento da nossa operação internacional, que possui taxas aeroportuárias e custos de distribuição mais elevados, e ao crescimento de nossa frota, que ocasionou um aumento na depreciação, parcialmente compensado por várias iniciativas de redução de custos relacionadas à produtividade, e também pelo menor consumo de combustível das aeronaves de última geração em nossa frota. No 1T25, a produtividade medida em ASKs por FTE aumentou 18,9% comparado ao 1T24 e o consumo de combustível por ASK caiu 2,5% ano contra ano.
- O caixa mais recebíveis foi de R\$2,3 bilhões, uma redução de 13,6% em relação ao 1T24, representando 11,6% da receita dos últimos doze meses. No trimestre, a Azul pagou R\$1,2 bilhão em arrendamentos correntes e diferidos, R\$2,2 bilhões em amortizações de dívida e mais de R\$600 milhões em juros, e levantou aproximadamente R\$3,0 bilhões em notas superprioritárias em janeiro.

## Mensagem da Administração

Eu gostaria de começar agradecendo aos nossos incríveis Tripulantes por seu compromisso e dedicação no primeiro trimestre de 2025. Fizemos melhorias significativas na experiência de viagens, e nossos Tripulantes continuaram cuidando de nossos clientes em cada um dos voos realizados. Nosso excelente serviço ao cliente foi reconhecido mais uma vez, com a Azul sendo eleita a melhor companhia aérea do Brasil de acordo com o ranking de satisfação dos clientes da ANAC pelo terceiro ano consecutivo. Além disso, nossa satisfação do cliente melhorou em 2025, com nosso NPS crescendo mais de 30 pontos. Estou muito orgulhoso da nossa equipe e os agradeço imensamente.

Focando nos nossos resultados do primeiro trimestre de 2025, a Azul alcançou uma receita operacional recorde para um primeiro trimestre em R\$5,4 bilhões, representando um aumento notável de 15% em comparação ao ano anterior. O crescimento de nossas receitas foi impulsionado principalmente por um ambiente de demanda robusta, fortes receitas auxiliares e contribuição significativa das unidades de negócios.

Nossas unidades de negócios demonstraram um crescimento expressivo, representando 23% do RASK e 35% do EBITDA. O Azul Fidelidade agora possui quase 19 milhões de membros, com usuários ativos em níveis recordes, um aumento de 12% ano contra ano. A Azul Viagens aumentou as reservas brutas em 57% ano contra ano, graças à forte demanda nos mercados de lazer suportadas por nosso segmento dedicado a viagens a lazer. Finalmente, a Azul Cargo retomou seu forte crescimento, com receita total aumentando 18% em comparação com o mesmo período do ano passado, impulsionada principalmente por um aumento de 62% na receita internacional.

O ambiente de forte demanda e o ótimo desempenho de nossas unidades de negócios nos permitiram aumentar nossa capacidade em 16%, impulsionados principalmente por um aumento de 39% nas operações internacionais. No trimestre, a Azul transportou quase 8 milhões de passageiros, um aumento de 10% comparado ao mesmo período de 2024. Mesmo com esse grande aumento na capacidade, nossa receita unitária RASK permaneceu acima dos R\$42 centavos, demonstrando a força de nosso modelo de negócios.

Nossa operação no trimestre foi severamente impactada por fatores macroeconômicos. CASK total aumentou 8%, principalmente devido a uma desvalorização média de 18,0% do real brasileiro em relação ao dólar americano, uma inflação de 5,5% nos últimos 12 meses e um aumento de 3,0% nos preços dos combustíveis. O CASK também foi impactado pelo aumento de 33% nas despesas de depreciação e amortização, impulsionado pelo crescimento de nossa frota em comparação ao 1T24, como resultado do nosso processo de transformação da frota.

Esses impactos foram parcialmente compensados por iniciativas de redução de custos e melhorias de produtividade. No 1T25, a produtividade medida em ASKs por FTE aumentou 19% em relação ao 1T24. Nosso investimento em aeronaves de última geração contribuiu significativamente para melhorar a eficiência de combustível, com o consumo por ASK caindo 2,5% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Azul permanece focada em estimular a demanda em mercados que nunca foram atendidos antes. Nossos dois principais concorrentes, por outro lado, concentram suas operações principalmente em três cidades no Brasil, resultando em alta sobreposição entre eles. Nossa combinação singular de frota e malha nos permite ser a única a operar 82% de nossas rotas e a conectar mais de 150 destinos, muitos dos quais estão nas regiões de crescimento acelerado do Brasil.

Olhando para o futuro, a Azul está bem-posicionada para capitalizar as oportunidades emergentes tanto nos mercados domésticos quanto internacionais. Manteremos o foco em otimizar nossa malha para maximizar a rentabilidade, permanecendo atentos na gestão de custos e aprimorando a experiência do cliente.

Fizemos progressos significativos na redução de nossa dívida e alavancagem, e continuamos em discussões contínuas com nossos parceiros para otimizar ainda mais nossa estrutura de capital e posição de liquidez. Com este suporte, continuaremos a oferecer a melhor experiência de viagem aos nossos clientes, o melhor emprego na vida de nossos Tripulantes e ótimos retornos aos nossos stakeholders.

Obrigado pelo seu apoio contínuo, e estamos ansiosos para continuar esta jornada juntos.

**John Rodgerson, CEO da Azul S.A.**

## Desenvolvimentos Recentes

Durante o mês de abril, a Azul concluiu parte da emissão de ações ordinárias e ações preferenciais como parte da negociação concluída em 2024, conforme detalhado abaixo:

- 3 de abril de 2025: 96.009.988 novas ações preferenciais emitidas para arrendadores para eliminar as obrigações de equity de aproximadamente R\$3,0 bilhões, e 36.196 novas ações preferenciais emitidas para acionistas existentes que exerceram seus direitos de preferência;
- 10 de abril de 2025: 1.200.000.063 novas ações ordinárias emitidas para acionistas controladores existentes, que investiram R\$72 milhões, e 152.924 novas ações preferenciais emitidas para acionistas existentes que exerceram os seus direitos de preferência; e
- 28 de abril de 2025: 450.572.669 novas ações preferenciais (inclusive na forma de ADRs) para detentores de títulos, para eliminar 35% das dívidas relacionadas às notas com vencimento em 2029 e 2030 no montante de aproximadamente US\$270 milhões, e 13.517.180 novas ações preferenciais emitidas para acionistas existentes e outros investidores que exerceram seus direitos de preferência.

Além disso, em 30 de abril de 2025, a empresa obteve aproximadamente R\$600 milhões em financiamento adicional. Este acordo fortalece a posição de liquidez da Azul após a conversão de dívida, onde 35% das notas com vencimento em 2029 e 2030 foram convertidas em ações preferenciais. A Azul continua em discussões com os seus parceiros para otimizar ainda mais a nossa estrutura de capital e a nossa posição de liquidez.

## Resultados Financeiros

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

Demonstrações de Resultados (R\$ milhões) <sup>1</sup>	1T25	1T24	% Δ
<b>Receita Líquida</b>			
Transporte de passageiros	5.017,4	4.357,0	15,2%
Cargas e outras receitas	377,0	321,4	17,3%
<b>Receita líquida total</b>	<b>5.394,4</b>	<b>4.678,4</b>	<b>15,3%</b>
<b>Custos e despesas operacionais</b>			
Combustível de aviação	(1.572,0)	(1.353,3)	16,2%
Salários e benefícios	(720,7)	(674,7)	6,8%
Depreciação e amortização	(815,2)	(614,5)	32,7%
Tarifas aeroportuárias	(317,8)	(242,2)	31,2%
Gastos com passageiros	(233,8)	(207,5)	12,6%
Comerciais e publicidade	(245,8)	(202,0)	21,7%
Manutenção e reparos	(202,5)	(197,7)	2,4%
Outros	(716,0)	(385,8)	85,6%
<b>Total custos e despesas operacionais</b>	<b>(4.823,8)</b>	<b>(3.877,7)</b>	<b>24,4%</b>
<b>Resultado Operacional</b>	<b>570,6</b>	<b>800,7</b>	<b>-28,7%</b>
Margem operacional	10,6%	17,1%	-6,5 p.p.
<b>EBITDA</b>	<b>1.385,8</b>	<b>1.415,2</b>	<b>-2,1%</b>
Margem EBITDA	25,7%	30,3%	-4,6 p.p.
<b>Resultado financeiro</b>			
Receitas financeiras	31,6	44,9	-29,7%
Despesas financeiras <sup>2</sup>	(2.393,5)	(1.161,9)	106,0%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos <sup>2</sup>	7,4	38,4	-80,8%
Variações cambiais, líquidas	2.567,1	(847,3)	n.a.
<b>Resultado antes do IR e contribuição social</b>	<b>783,1</b>	<b>(1.125,2)</b>	<b>n.a.</b>
Imposto de renda e contribuição social corrente	(0,0)	-	n.a.
Imposto de renda e contribuição social diferido	-	6,8	n.a.
<b>Resultado líquido do período<sup>2</sup></b>	<b>783,1</b>	<b>(1.118,4)</b>	<b>n.a.</b>
Margem líquida	14,5%	-23,9%	n.a.
<b>Resultado líquido ajustado<sup>2 3</sup></b>	<b>(1.816,6)</b>	<b>(324,2)</b>	<b>460,4%</b>
Margem líquida ajustada <sup>2 3</sup>	-33,7%	-6,9%	-26,7 p.p.
Ações em circulação <sup>4</sup>	427,9	347,5	23,1%
Lucro (prejuízo) por ação PN	1,83	(3,22)	n.a.
Lucro (prejuízo) por ação PN (US\$)	0,31	(0,65)	n.a.
Lucro (prejuízo) por ADR (US\$)	0,94	(1,95)	n.a.
Lucro (prejuízo) ajustado por ação PN <sup>3</sup>	(4,25)	(0,93)	355,2%
Lucro (prejuízo) ajustado por ação PN <sup>3</sup> (US\$)	(0,73)	(0,19)	285,6%
Lucro (prejuízo) ajustado por ADR <sup>3</sup> (US\$)	(2,18)	(0,57)	285,6%

<sup>1</sup>Resultados operacionais ajustados por itens não recorrentes.

<sup>2</sup>Exclui o direito de conversão relacionado às debêntures conversíveis.

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

<sup>4</sup>Ações em circulação não incluem a diluição relacionada a instrumentos conversíveis e acionários.

Dados Operacionais <sup>1</sup>	1T25	1T24	% Δ
ASK (milhões)	12.802	11.077	15,6%
Doméstico	9.936	9.019	10,2%
Internacional	2.866	2.058	39,2%
RPK (milhões)	10.434	8.742	19,4%
Doméstico	8.065	7.028	14,7%
Internacional	2.369	1.714	38,3%
Taxa de ocupação (%)	81,5%	78,9%	+2,6 p.p.
Doméstico	81,2%	77,9%	+3,2 p.p.
Internacional	82,7%	83,3%	-0,6 p.p.
Tarifa média (R\$)	633,8	604,4	4,9%
Passageiros (milhares)	7.916	7.209	9,8%
Horas-bloco	147.394	137.457	7,2%
Utilização de aeronaves (horas/dia) <sup>2</sup>	12,1	11,5	4,7%
Número de decolagens	79.796	78.535	1,6%
Etapa média (Km)	1.283	1.161	10,5%
Aeronaves de passageiros operacionais <sup>3</sup>	184	181	1,7%
Combustível de aviação (milhares de litros)	358.817	318.301	12,7%
Combustível de aviação por ASK	28,0	28,7	-2,5%
ASK por FTE (milhares)	834,7	702,3	18,9%
Funcionários equivalentes em tempo integral (FTE)	15.338	15.774	-2,8%
FTE no final do período por aeronave	83	87	-4,3%
Yield (R\$ centavos)	48,09	49,84	-3,5%
RASK (R\$ centavos)	42,14	42,23	-0,2%
PRASK (R\$ centavos)	39,19	39,33	-0,4%
CASK (R\$ centavos)	37,68	35,01	7,6%
CASK excluindo combustível (R\$ centavos)	25,40	22,79	11,5%
Custo de combustível por litro (R\$)	4,38	4,25	3,0%
Break-even da taxa de ocupação (%)	72,9%	65,4%	+7,5 p.p.
Taxa de câmbio média (R\$ por US\$)	5,84	4,95	18,0%
Taxa de câmbio no fim do período	5,74	4,98	15,3%
Inflação (IPCA/últimos 12 meses)	5,48%	3,93%	+1,6 p.p.
WTI (média por barril, US\$)	71,26	79,09	-9,9%
Heating oil (US\$ por galão)	2,36	2,71	-12,8%

<sup>1</sup>Os resultados operacionais foram ajustados para itens não recorrentes.

<sup>2</sup>Exclui aeronaves Cessna e cargueiros.

## Receita Operacional

No 1T25, a receita operacional total da Azul cresceu R\$716,0 milhões, atingindo R\$5,4 bilhões, 15,3% acima do 1T24, principalmente devido a um ambiente de demanda saudável, receitas auxiliares robustas e o excelente desempenho de nossas unidades de negócios.

A receita de carga e outros totalizou R\$377,0 milhões, 17,3% maior do que o 1T24, principalmente devido a a uma retomada de nossa operação internacional. No 1T25, a receita de carga internacional cresceu notáveis 62%, com um EBITDA saudável, que mais do que dobrou em relação ao ano anterior.

Mesmo com um forte crescimento em capacidade de 15,6%, nosso RASK e PRASK permaneceram robustos em R\$42,14 centavos e R\$39,19 centavos, respectivamente, devido às vantagens competitivas sustentáveis de nosso modelo de negócios diferenciado. No 1T25, as unidades de negócios foram responsáveis por 23% do RASK e 35% do EBITDA, totalizando mais de R\$480 milhões.

R\$ centavos <sup>1</sup>	1T25	1T24	% Δ
<b>Receita líquida por ASK</b>			
Transporte de passageiros	39,19	39,33	-0,4%
Cargas e outras receitas	2,95	2,90	1,5%
<b>Receita líquida (RASK)</b>	<b>42,14</b>	<b>42,23</b>	<b>-0,2%</b>
<b>Custos e despesas operacionais por ASK</b>			
Combustível de aviação	(12,28)	(12,22)	0,5%
Salários e benefícios	(5,63)	(6,09)	-7,6%
Depreciação e amortização	(6,37)	(5,55)	14,8%
Tarifas aeroportuárias	(2,48)	(2,19)	13,5%
Gastos com passageiros	(1,83)	(1,87)	-2,5%
Comerciais e publicidade	(1,92)	(1,82)	5,3%
Manutenção e reparos	(1,58)	(1,78)	-11,4%
Outras despesas operacionais, líquidas	(5,59)	(3,48)	60,6%
<b>Total custos e despesas operacionais (CASK)</b>	<b>(37,68)</b>	<b>(35,01)</b>	<b>7,6%</b>
<b>Resultado operacional por ASK (RASK-CASK)</b>	<b>4,46</b>	<b>7,23</b>	<b>-38,3%</b>

<sup>1</sup>Resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes.

## Custos e Despesas Operacionais

No 1T25, as despesas operacionais totalizaram R\$4,8 bilhões, 24,4% maior em comparação com o 1T24 explicado principalmente pelo crescimento de 15,6% na capacidade total, pela desvalorização de 18,0% do real em relação ao dólar americano e pelo crescimento de 3,0% no preço do combustível, compensado por iniciativas de maior produtividade e redução de custos.

A composição de nossas principais despesas operacionais em comparação com o 1T24 é a seguinte:

- **Combustível de aviação** aumentou 16,2% para R\$1.572,0 milhões, principalmente devido a um crescimento de 15,6% na capacidade total e um aumento de 3,0% no preço do combustível por litro (excluindo *hedges*), parcialmente compensado por uma redução de 2,5% no consumo de combustível por ASK como resultado da maior utilização de nossa frota de última geração.
- **Salários e benefícios** aumentaram 6,8% ou R\$46,0 milhões em comparação com o 1T24, principalmente devido ao nosso crescimento de capacidade de 15,6% e um aumento sindical de 4,8% como resultado de acordos coletivos de trabalho com sindicatos aplicáveis a todos os funcionários de companhias aéreas no Brasil.
- **Depreciação e amortização** aumentaram 32,7% ou R\$200,7 milhões, impulsionado pelo aumento do tamanho da nossa frota em comparação com o 1T24, como resultado do processo de transformação da frota, o que aumentou o direito de uso reconhecido nas demonstrações financeiras reconhecidos a uma taxa de câmbio mais alta, e também pelo aumento na quantidade de motores reservas devido a problemas de suprimento de fornecedores.
- **Tarifas aeroportuárias** aumentaram 31,2% ou R\$75,6 milhões, impulsionadas principalmente pelo crescimento de 10,2% na capacidade doméstica e um aumento de 39,2% na capacidade internacional, que têm tarifas mais altas e estão denominadas em dólar.
- **Gastos com passageiros** aumentaram 12,6% ou R\$26,2 milhões, principalmente devido ao crescimento de 9,8% no número de passageiros e à inflação de 5,5% no período, parcialmente compensada pela otimização do nosso serviço de bordo.
- **Comerciais e publicidade** aumentaram 21,7% ou R\$43,9 milhões, principalmente impulsionadas pelo crescimento de 15,2% em nossa receita de passageiros, particularmente em mercados internacionais, que têm maiores taxas e comissões de cartão de crédito, além de custos ligados ao lançamento da nossa nova campanha de marketing "O Céu do Brasil é Azul", e outros eventos regionais.
- **Manutenção e reparos** aumentaram 2,4% em comparação com o 1T24, principalmente devido à desvalorização de 18,0% do real em relação ao dólar, parcialmente compensada por economias provenientes da internalização de eventos de manutenção e renegociações com fornecedores.
- **Outros** cresceram R\$330,2 milhões, principalmente devido ao aumento temporário de irregularidades nas operações causado por problemas de desempenho e suprimento de fornecedores, que aumentaram contingências legais e custos com alimentação, acomodação e transporte de passageiros. A partir de março, vimos uma melhora significativa em nossas operações. Esta despesa também foi afetada pelo início de nossa operação ACMI em dezembro com o objetivo de mitigar esses problemas, e à desvalorização de 18,0% do real brasileiro em relação ao dólar americano.

## Resultado Não-operacional

Resultado financeiro líquido (R\$ milhões) <sup>1</sup>	1T25	1T24	% Δ
Despesa financeira líquida	(2.361,9)	(1.117,0)	111,5%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	7,4	38,4	-80,8%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	2.567,1	(847,3)	n.a.
<b>Resultado financeiro líquido</b>	<b>212,5</b>	<b>(1.925,9)</b>	<b>n.a.</b>

<sup>1</sup>Exclui o direito de conversão relacionado às debêntures conversíveis.

**Despesas financeiras líquidas** foram de R\$2.361,9 milhões no trimestre, com R\$1,1 bilhão relacionado ao impacto contábil das modificações de dívida oriundas dos acordos com os nossos detentores de títulos em 2024, R\$604,0 milhões em juros acumulados relacionados a arrendamentos e reconhecidos como despesa financeira conforme determinado pelas regras do IFRS16, e R\$459,6 milhões em juros sobre empréstimos e financiamentos acumulados no 1T25. No trimestre, a Azul pagou mais de R\$600 milhões em juros sobre empréstimos, instrumentos conversíveis e sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito.

**Instrumentos financeiros derivativos, líquidos** resultaram em um ganho líquido de R\$7,4 milhões no 1T25, principalmente devido aos ganhos de hedge de combustível registrados durante o período. Em maio, a Azul realizou hedge de cerca de 11% do consumo esperado de combustível para os próximos doze meses, utilizando contratos futuros, opções e acordos de preço fixo.

**Variações monetárias e cambiais, líquidas** registraram um ganho líquido de R\$2.567,1 milhões no 1T25 devido à valorização de 7,3% do real brasileiro contra o dólar americano no final do período em comparação com o 4T24, resultando em uma redução nos passivos de arrendamento e empréstimos denominados em moeda estrangeira.

## Liquidez e Financiamentos

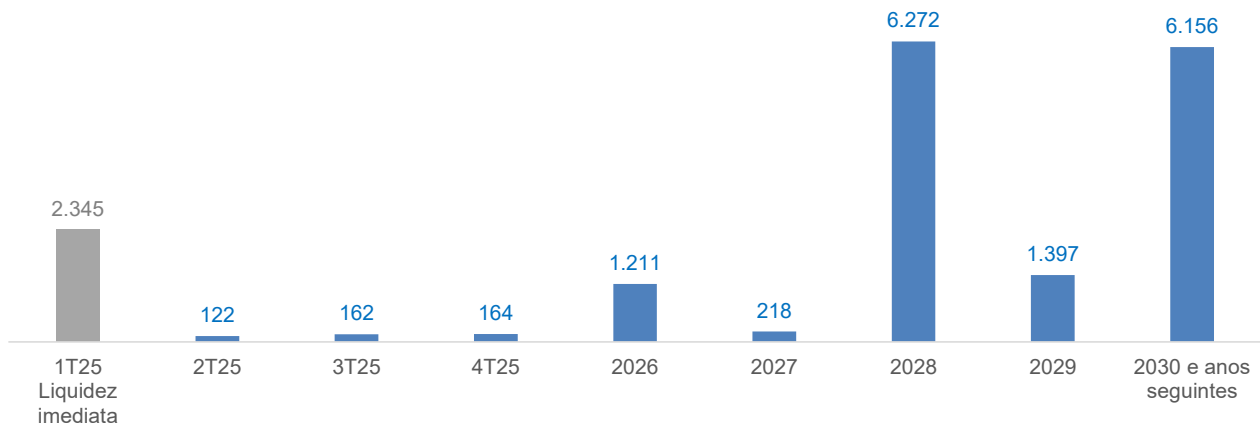
A Azul encerrou o primeiro trimestre com liquidez total de R\$6,7 bilhões, incluindo investimentos e recebíveis de curto e longo prazo, contas a receber, depósitos de garantia e reservas de manutenção. A liquidez imediata em 31 de março de 2025 foi de R\$2,3 bilhões, representando 11,6% de nossa receita dos últimos doze meses. Captamos cerca de R\$3,0 bilhões por meio da emissão de notas superprioritárias em janeiro de 2025 e pagamos mais de R\$4,0 bilhões em arrendamentos correntes e diferidos, amortizações de dívida e juros no trimestre.

Liquidez (R\$ milhões)	1T25	4T24	% Δ	1T24	% Δ
Caixa e equivalentes de caixa e aplicações financeiras de curto prazo	655,1	1.281,9	-48,9%	1.337,6	-51,0%
Contas a receber	1.690,2	1.775,4	-4,8%	1.376,3	22,8%
<b>Liquidez imediata</b>	<b>2.345,2</b>	<b>3.057,3</b>	<b>-23,3%</b>	<b>2.713,9</b>	<b>-13,6%</b>
Caixa como % da receita líquida UDM	11,6%	15,7%	-4,1 p.p.	14,4%	-2,8
Bond da TAP	946,1	1.004,5	-5,8%	791,5	19,5%
Recebíveis de longo prazo	22,7	35,9	-36,8%	13,6	67,0%
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	3.350,4	3.392,7	-1,2%	2.470,0	35,6%
<b>Liquidez total</b>	<b>6.664,4</b>	<b>7.490,4</b>	<b>-11,0%</b>	<b>5.989,0</b>	<b>11,3%</b>

O cronograma de amortização da dívida da Azul em 31 de março de 2025 é apresentado abaixo. O gráfico converte nossa dívida denominada em dólares para reais usando a taxa de câmbio do final do trimestre de R\$5,74 e considera a conversão em ações de 35% das notas com vencimento em 2029 e 2030.

### Amortização de empréstimos e financiamentos em 31 de março de 2025<sup>1</sup>

(R\$ milhões convertidos a R\$5,74 por dólar)



<sup>1</sup>Exclui debêntures conversíveis e notas dos fabricantes.

Em comparação com o 4T24, a dívida bruta cresceu R\$987,0 milhões, totalizando R\$34.664,1 milhões, principalmente devido a um empréstimo de R\$3,0 bilhões obtido em janeiro de 2025 como parte do nosso plano de reestruturação, além do aumento de nossas obrigações de arrendamento, relacionadas a novas aeronaves em nossa frota, de R\$201,3 milhões, parcialmente compensado pela valorização de 7,3% do real em relação ao dólar americano no final do período, o que reduziu nossas obrigações de arrendamento e empréstimos, denominados em dólar, em R\$2,4 bilhões.

Em 31 de março de 2025, o vencimento médio da dívida da Azul excluindo passivos de arrendamento e debêntures conversíveis era de 4,1 anos, com uma taxa de juros média de 12,5%. A taxa média de juros sobre as obrigações locais e denominadas em dólares eram equivalentes a CDI +5% e 12,1%, respectivamente.

Empréstimos e Financiamentos (R\$ milhões) <sup>1</sup>	1T25	4T24	% Δ	1T24	% Δ
Passivo de arrendamento	17.051,0	16.627,8	2,5%	11.537,0	47,8%
Dívidas de arrendamento	1.126,3	1.357,0	-17,0%	1.072,6	5,0%
Arrendamento financeiro	617,2	710,9	-13,2%	644,7	-4,3%
Outros empréstimos e financiamentos de aeronaves	1.191,1	994,1	19,8%	347,7	242,6%
Outros empréstimos, financiamentos e debêntures	14.678,5	13.987,3	4,9%	10.782,1	36,1%
% da dívida não relacionada à aeronave em moeda local	5%	10%	-5,1 p.p.	13%	-7,8 p.p.
% da dívida total em moeda local	2%	4%	-2,1 p.p.	6%	-3,9 p.p.
<b>Dívida bruta</b>	<b>34.664,1</b>	<b>33.677,1</b>	<b>2,9%</b>	<b>24.384,1</b>	<b>42,2%</b>

<sup>1</sup>Considera o efeito de hedges sobre a dívida. Exclui debêntures conversíveis e notas de fabricantes.

A alavancagem da Azul medida como dívida líquida sobre o EBITDA UDM foi de 5,2x, principalmente devido à desvalorização do real frente ao dólar americano neste ano, o que impactou nossa dívida denominada em dólar. Considerando a conversão dos 35% das notas de 2029 e 2030 em ações, a alavancagem da Azul seria de 4,4x. Avaliamos continuamente oportunidades para gerenciar a alavancagem e o perfil de vencimento da dívida, e permanecemos em discussões recorrentes com os nossos parceiros para otimizar ainda mais a nossa estrutura de capital e posição de liquidez.

Principais Indicadores de Dívida (R\$ milhões)	1T25	4T24	% Δ	1T24	% Δ
Caixa <sup>1</sup>	3.314,0	4.097,7	-19,1%	3.519,0	-5,8%
Dívida bruta <sup>2</sup>	34.664,1	33.677,1	2,9%	24.384,1	42,2%
Dívida líquida	31.350,1	29.579,4	6,0%	20.865,1	50,3%
Dívida líquida / EBITDA (UDM)	5,2x	4,9x	0,3x	3,7x	1,5x

<sup>1</sup>Inclui caixa, equivalentes de caixa, recebíveis, investimentos de curto e longo prazo.

<sup>2</sup>Exclui instrumentos conversíveis e os notes dos fabricantes de aeronaves.



## Frota e despesas de Capex

Em 31 de março de 2025, a Azul tinha uma frota operacional de 184 aeronaves de passageiros, com uma idade média de 7,2 anos excluindo aeronaves Cessna.

A Azul terminou o 1T25 com aproximadamente 80% de sua capacidade proveniente de aeronaves de última geração, consideravelmente superior a qualquer concorrente na região.

Frota Operacional de Passageiros	1T25	4T24	% Δ	1T24	% Δ
Airbus widebody	13	12	8,3%	9	44,4%
Airbus narrowbody	57	56	1,8%	55	3,6%
Embraer E2	32	28	14,3%	20	60,0%
Embraer E1	29	29	-	37	-21,6%
ATR	29	32	-9,4%	36	-19,4%
Cessna	24	24	-	24	-
<b>Frota operacional de passageiros total</b>	<b>184</b>	<b>181</b>	<b>1,7%</b>	<b>181</b>	<b>1,7%</b>

## Capex

CAPEX, líquido do efeito de “sale and leaseback”, considerando o método do fluxo de caixa indireto, totalizou R\$141,9 milhões no 1T25, principalmente devido à capitalização de revisões de motores e aquisição de peças de reposição no trimestre. Esse valor difere do método de fluxo de caixa direto por não incluir pagamentos antecipados, reservas de manutenção e certos contratos de manutenção de motores.

Capex (R\$ milhões)	1T25	1T24	% Δ
Aeronaves e manutenção pesada	112,9	280,1	-59,7%
Ativos intangíveis	16,0	28,8	-44,6%
Pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves	-	121,7	n.a.
Outros	15,4	15,6	-1,1%
<b>Capex</b>	<b>144,3</b>	<b>446,2</b>	<b>-67,7%</b>
Operações de sale and leaseback	-2,4	-10,3	-76,9%
<b>Capex líquido em operações de sale and leaseback</b>	<b>141,9</b>	<b>435,9</b>	<b>-67,4%</b>

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

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

Indicadores Ambientais, Sociais e de Governança	1T25	4T24	% Δ
<b>Meio Ambiente</b>			
<b>Combustível</b>			
Combustível consumido por ASK (GJ / ASK)	1.053	1.073	-1,9%
Combustível consumido (GJ x 1000)	13.479	13.229	1,9%
<b>Frota</b>			
Idade média da frota operacional <sup>1</sup> (anos)	7,2	7,2	0,6%
<b>Social</b>			
<b>Relações Trabalhistas</b>			
Gênero dos funcionários: masculino (%)	59,3%	59,3%	-
Gênero dos funcionários: feminino (%)	40,7%	40,8%	-0,1 p.p.
Rotatividade mensal de funcionários (%)	1,0%	0,9%	0,1 p.p.
Funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva (%)	100%	100%	-
Voluntários (#)	7.363	6.987	5,4%
<b>Governança</b>			
<b>Administração</b>			
Conselheiros Independentes (%)	92%	92%	-
Participação de mulheres no Conselho de Administração (%)	23%	25%	-1,9 p.p.
Idade média dos membros do Conselho de Administração (anos)	58	59	-2,4%
Frequência da diretoria em reuniões (%)	100%	100%	-
Tamanho do Conselho de Administração (#)	13	12	8,3%
Participação de mulheres em cargo de gestão (%)	37%	38%	-1 p.p.

<sup>1</sup> Exclui aeronaves Cessna.

## Reconciliação de itens não recorrentes

Os resultados operacionais apresentados incluem impactos positivos que consideramos não recorrentes e que não devem ser comparados a períodos anteriores ou futuros.

No 1T25, nossos resultados operacionais foram ajustados para itens não-recorrentes totalizando em um impacto positivo de R\$910,3 milhões relacionado ao nosso plano de otimização de capital e outros ajustes contábeis devido aos termos finais negociados com arrendadores, fabricantes e detentores de títulos.

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

Ajustes Não-recorrentes do 1T25	Reportado	Ajuste	Ajustado
Receita líquida	5.394,4	-	5.394,4
Custos e despesas operacionais	3.913,5	910,3	4.823,8
Outras despesas	(194,3)	910,3	716,0
Resultado operacional	1.480,9	(910,3)	570,6
Margem Operacional	27,5%	-16,9 p.p.	10,6%
EBITDA	2.296,1	(910,3)	1.385,8
Margem EBITDA	42,6%	-16,9 p.p.	25,7%

## Detalhes da Teleconferência

**Quarta-feira, 14 de maio de 2025**

12h00 (Horário de Brasília) | 11h00 (EDT)

Estados Unidos: +1 253 215-8782

Brasil: +55 11 4700-9668 ou +55 11 4680-6780

Senha: 851 6723 5707

Webcast: [Conferência de Resultados 1T25](#)

### Sobre a Azul

A Azul S.A. (B3: AZUL4, NYSE: AZUL) é a maior companhia aérea do Brasil em número de voos e cidades atendidas, tendo aproximadamente 1.000 voos diários, para mais de 150 destinos. Com uma frota de passageiro operacional com mais de 180 aeronaves e mais de 15.000 Tripulantes, a Azul possui mais de 400 rotas diretas. A Azul foi nomeada pela Cirium (empresa líder na análise de dados da aviação) como uma das duas companhias aéreas mais pontuais do mundo em 2023. Em 2020, a Azul conquistou o prêmio de melhor companhia aérea do mundo pelo TripAdvisor Travelers' Choice, sendo a única empresa brasileira a receber este reconhecimento. Para mais informações, visite [ri.voeazul.com.br](http://ri.voeazul.com.br).

### Contatos:

#### **Relações com Investidores**

Tel: +55 11 4831 2880

[invest@voeazul.com.br](mailto:invest@voeazul.com.br)

#### **Relações com a Imprensa**

Tel: +55 11 4831 1245

[imprensa@voeazul.com.br](mailto:imprensa@voeazul.com.br)

## Balço Patrimonial – IFRS

(R\$ milhões)	31 de março de 2025	31 de dezembro de 2024	31 de março de 2024
<b>Ativo</b>	<b>25.548,7</b>	<b>26.274,9</b>	<b>20.895,9</b>
<b>Circulante</b>	<b>5.960,9</b>	<b>5.658,0</b>	<b>4.863,2</b>
Caixa e equivalentes de caixa	460,7	1.210,0	1.337,6
Investimentos de curto-prazo	1.140,4	71,9	-
Contas a receber	1.690,2	1.775,4	1.361,2
Subarrendamento de aeronaves	-	-	15,1
Estoques	972,6	943,6	943,3
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	352,0	328,9	503,2
Tributos a recuperar	231,9	204,0	205,3
Instrumentos financeiros derivativos	-	-	20,8
Despesas antecipadas	229,7	274,3	203,5
Outros ativos	883,5	850,1	273,2
<b>Ativo não circulante</b>	<b>19.587,8</b>	<b>20.616,9</b>	<b>16.032,7</b>
Aplicações financeiras de longo prazo	22,7	1.040,5	791,5
Subarrendamento de aeronaves	-	-	13,6
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	2.998,4	3.063,8	1.966,8
Instrumentos financeiros derivativos	-	-	0,1
Despesas antecipadas	-	-	-
Outros ativos	450,5	447,8	311,2
Direito de uso – aeronaves e outros bens	9.856,2	10.175,6	7.933,9
Direito de uso – manutenção	1.566,1	1.295,1	1.007,1
Imobilizado	3.126,8	3.034,6	2.529,3
Intangível	1.567,0	1.559,6	1.479,1
<b>Passivo e patrimônio líquido</b>	<b>25.548,7</b>	<b>26.274,9</b>	<b>20.895,9</b>
<b>Passivo circulante</b>	<b>17.021,5</b>	<b>21.342,3</b>	<b>14.411,9</b>
Empréstimos e financiamentos	732,0	2.207,2	1.245,7
Instrumentos conversíveis	29,4	124,3	63,2
Arrendamento	4.024,2	4.928,2	3.108,4
Arrendamento - Notes	79,4	144,7	125,2
Arrendamento - Equity	-	1.241,3	428,5
Fornecedores	3.654,5	4.134,8	2.338,6
Risco sacado	-	-	117,3
Transportes a executar	6.369,5	6.326,1	5.168,7
Salários e benefícios	537,9	508,4	490,3
Seguros a pagar	17,4	12,5	1,1
Tributos a recolher	95,4	125,1	132,7
Instrumentos financeiros derivativos	32,7	65,4	15,6
Provisões	452,5	670,7	399,1
Tarifas aeroportuárias	694,5	584,7	628,5
Outros	302,0	268,9	148,8
<b>Passivo Não circulante</b>	<b>36.978,3</b>	<b>35.367,9</b>	<b>28.852,5</b>
Empréstimos e financiamentos	15.137,5	12.774,2	9.884,1
Instrumentos conversíveis	1.191,0	1.058,0	1.070,3
Arrendamento	13.644,0	12.410,5	9.073,3
Arrendamento - Notes	1.046,9	1.212,3	947,4
Arrendamento - Equity	-	1.441,8	1.634,2
Fornecedores	1.501,1	1.162,4	1.296,4
Instrumentos financeiros derivativos	-	-	0,1
Provisões	2.660,5	3.508,3	2.846,8
Tarifas aeroportuárias	779,7	792,7	1.140,3
Outros	1.017,5	1.007,6	959,6
<b>Patrimônio líquido</b>	<b>(28.451,1)</b>	<b>(30.435,3)</b>	<b>(22.368,4)</b>
Capital social	5.396,6	2.315,6	2.315,6
Adiantamento para futuro aumento de capital	1,8	-	0,0
Reserva de capital	(686,2)	2.066,0	2.041,8
Ações em tesouraria	(4,3)	(4,3)	(11,6)
Outros resultados abrangentes	5,9	5,9	3,1
Prejuízo acumulado	(33.164,9)	(34.818,5)	(26.717,4)

## Fluxo de Caixa – IFRS

(R\$ milhões)	1T25	1T24	% Δ
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>			
Lucro (prejuízo) líquido do período	1.653,6	(1.050,3)	n.a.
<b>Total ajuste não caixa</b>			
Depreciação e amortização	815,2	614,5	32,7%
Derivativos	(204,9)	(189,9)	7,9%
Ganho (perda) sobre ativos e passivos denominados em moeda estrangeira	(2.764,2)	844,6	n.a.
Receitas e despesas financeiras, líquidas	2.555,2	1.164,4	119,4%
Provisões	21,1	68,9	-69,4%
Resultado de modificações de arrendamentos e provisões	(1.231,1)	(27,7)	4341,7%
Outros	50,6	(223,9)	n.a.
<b>Variação de ativos e passivos operacionais</b>			
Contas a receber	(50,6)	(206,5)	-75,5%
Subarrendamento de aeronaves	-	-	n.a.
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	(29,7)	(57,6)	-48,4%
Outros ativos	(147,1)	(110,0)	33,8%
Direitos e obrigações com operações de derivativos	(25,3)	(14,7)	72,2%
Fornecedores	(316,1)	(95,9)	229,8%
Salários e benefícios	29,5	16,3	80,2%
Transportes a executar	140,0	(95,6)	n.a.
Provisões	(137,7)	(61,9)	122,5%
Outros passivos	95,2	(149,7)	n.a.
Juros pagos	(766,8)	(488,1)	57,1%
<b>Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades operacionais</b>	<b>(313,2)</b>	<b>(63,2)</b>	<b>395,6%</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>			
Aplicações financeiras circulante	(103,5)	-	n.a.
Caixa recebido na venda de ativo imobilizado	7,3	-	n.a.
Operações de sale-leaseback	2,4	10,3	-76,9%
Caixa restrito	-	-	n.a.
Aquisição de intangível	(16,0)	(28,8)	-44,6%
Aquisição de bens do ativo imobilizado	(128,3)	(417,4)	-69,3%
<b>Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos</b>	<b>(238,2)</b>	<b>(435,9)</b>	<b>-45,4%</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>			
Empréstimos			
Captações	3.093,8	1.440,6	114,8%
Pagamentos	(2.239,4)	(396,5)	464,8%
Pagamento de arrendamento	(1.033,1)	(813,5)	27,0%
Risco sacado	-	(287,5)	n.a.
Aumento de capital	1,8	0,0	10138,9%
Ações em tesouraria	-	(2,5)	n.a.
<b>Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades de financiamento</b>	<b>(176,8)</b>	<b>(59,4)</b>	<b>197,5%</b>
<b>Variação cambial em caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>(21,1)</b>	<b>(1,2)</b>	<b>1639,5%</b>
<b>Redução líquida de caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>(749,3)</b>	<b>(559,7)</b>	<b>33,9%</b>
<b>Caixa e equivalentes de caixa no início do período</b>	<b>1.210,0</b>	<b>1.897,3</b>	<b>-36,2%</b>
<b>Caixa e equivalentes de caixa no final do período</b>	<b>460,7</b>	<b>1.337,6</b>	<b>-65,6%</b>

## 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 (CASK) ex-combustível**

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

**Custo por viagem**

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

**EBITDA**

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

**Etapa média**

Número médio de quilômetros voados por voo.

**Fator de conclusão**

Porcentagem de voos realizados.

**FTE (Full-Time Equivalent)**

Número de funcionários equivalente assumindo período integral.

**Liquidez Imediata**

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

**Passageiros-quilômetro transportados (RPK)**

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

**Receita de passageiros por assentos-quilômetros oferecidos (PRASK)**

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

**Receita operacional por assentos-quilômetro oferecidos (RASK)**

Receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

**Taxa de ocupação (load factor)**

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

**Taxa de utilização da aeronave**

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

**UDM**

Últimos doze meses.

**Yield**

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

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

## Azul Reports 1Q Results with EBITDA of R\$1.4 billion

**São Paulo, May 14, 2025** – Azul S.A., “Azul” (B3:AZUL4, NYSE:AZUL), the largest airline in Brazil by number of cities and departures, announces today its results for the first quarter of 2025 (“1Q25”). 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

- Operating revenue reached a record for a first quarter at R\$5.4 billion, increasing 15.3% year over year, mainly driven by a healthy demand environment, robust ancillary revenues and the outstanding beyond-the-metal performance of our business units.
- During 1Q25, consolidated capacity measured in available seat-kilometers (ASK) grew 15.6% year-over-year, mostly driven by a 39.2% increase in our international operations. In the quarter, Azul transported nearly 8 million passengers, an increase of 9.8% compared to the same period last year.
- Passenger traffic (RPK) during the quarter increased 19.4%, outpacing capacity and resulting in a strong load factor of 81.5%, 2.6 percentage points higher than in 1Q24.
- Unit revenue (RASK) remained strong at R\$42.14 cents in 1Q25, even with capacity growing 15.6% year-over-year. Another contributing factor to our healthy revenues and margins is the growth in our business units, which in 1Q25 accounted for 23% of RASK and 35% of EBITDA, at more than R\$480 million.
- Azul made significant improvement in the overall travel experience, which translated into a Net Promoter Score (NPS) recovery of more than 30 points in March 2025 compared to December 2024.
- 1Q25 EBITDA reached R\$1,385.8, down 2.1% year-over-year, mainly impacted by the depreciation of the Brazilian real against the US dollar, higher fuel prices, and inflation. EBITDA margin in 1Q25 was 25.7%, 4.6 percentage points lower than in 1Q24.

1Q25 Highlights <sup>1</sup>	1Q25	1Q24	Change
Total operating revenue (R\$ million)	5,394.4	4,678.4	15.3%
Operating income (R\$ million)	570.6	800.7	(230.2)
Operating margin (%)	10.6%	17.1%	-6.5 p.p.
EBITDA (R\$ million)	1,385.8	1,415.2	(29.4)
EBITDA margin (%)	25.7%	30.3%	-4.6 p.p.
ASK (million)	12,802	11,077	15.6%
RASK (R\$ cents)	42.14	42.23	-0.2%
PRASK (R\$ cents)	39.19	39.33	-0.4%
Yield (R\$ cents)	48.09	49.84	-3.5%
CASK (R\$ cents)	37.68	35.01	7.6%
Fuel cost per liter (R\$)	4.38	4.25	3.0%

<sup>1</sup>Operating results were adjusted for non-recurring items.

- CASK in 1Q25 was R\$37.68 cents, an increase of 7.6% compared to 1Q24, mainly due to an 18.0% average depreciation of the Brazilian real against the US dollar, 5.5% inflation over the last 12 months, an increase in our international operation, which has higher airport fees and distribution costs, and the growth of our fleet, which increased depreciation, partially offset by several cost reduction initiatives related to productivity, as well as lower fuel burn from the next-generation aircraft in our fleet. In 1Q25, productivity measured in ASKs per FTE increased 18.9% versus 1Q24, and fuel consumption per ASK dropped 2.5% year-over-year.
- Cash plus receivables was R\$2.3 billion, 13.6% lower compared to 1Q24, representing 11.6% of the last twelve months’ revenues. In the quarter, Azul paid R\$1.2 billion in current and deferred leases, R\$2.2 billion in debt amortizations, and over R\$600 million in interest paid, and raised roughly R\$3.0 billion through superpriority notes in January.

## Management Comments

I would like to begin by expressing my gratitude to our incredible Crewmembers for their exceptional commitment and hard work in the first quarter of 2025. We made significant improvements in the overall travel experience, as our Crewmembers continued to take care of our customers on each and every flight. Our exceptional customer service was recognized once again, with Azul elected the best airline in Brazil according to ANAC's customer satisfaction rankings for the third consecutive year. In addition, our customer satisfaction scores improved in 2025, with our NPS increasing by more than 30 points. I am very proud of this team and cannot thank them enough.

Focusing now on our first quarter results, Azul achieved record operating revenue for a first quarter of R\$5.4 billion, representing a remarkable 15% increase compared to the previous year. Growth in our revenues was mainly driven by a robust demand environment, strong ancillary revenues, and significant contributions from our beyond-the-metal businesses.

Our business units have demonstrated remarkable growth, accounting for 23% of RASK and 35% of EBITDA. Our loyalty program Azul Fidelidade now has almost 19 million members, with active users at all-time highs, up 12% year-over-year. Our vacations business Azul Viagens increased gross bookings by 57% year over year, thanks to strong demand in leisure markets supported by our dedicated vacations network. Finally, our logistics business Azul Cargo resumed its strong growth, with total revenue increasing 18% compared to the same period last year, mostly driven by a 62% increase in international revenue.

The strong demand environment and high performance of our business units allowed us to grow our capacity by 16%, mostly driven by a 39% increase in international operations. In the quarter, Azul transported nearly 8 million passengers, an increase of 10% compared to the same period last year. Even with this substantial increase in capacity, our unit revenue RASK remained strong at over R\$42 cents, demonstrating the strength of our business model.

Our operation in the quarter was severely impacted by macroeconomic factors. Overall CASK was up 8%, mainly due to an 18.0% average depreciation of the Brazilian real against the US dollar, 5.5% inflation over the last 12 months, and a 3.0% increase in fuel prices. CASK was also impacted by the 33% increase in depreciation and amortization expenses, driven by the growth of our fleet compared to 1Q24 as a result of our fleet transformation process.

These impacts were partially offset by cost reduction initiatives and productivity improvements. In 1Q25, productivity measured in ASKs per FTE increased 19% versus 1Q24. Our investment in next-generation aircraft has significantly contributed to improved fuel efficiency, with consumption per ASK dropping by 2.5% compared to the same period last year.

Azul remains focused on stimulating demand in markets that have never been served before. Our two main competitors, on the other hand, focus their operations mainly in three cities in Brazil, resulting in high overlap with each other. Our unique fleet and network combination allow us to be the only carrier on 82% of our routes, connecting over 150 destinations, many of which are in the fastest-growing regions of Brazil.

Looking ahead, Azul is well-positioned to capitalize on emerging opportunities in both domestic and international markets. We will maintain focus on optimizing our network to maximize profitability, remaining vigilant in managing costs and enhancing customer experience.

We have made significant progress in reducing our debt and leverage, and we remain in ongoing discussions with our partners to optimize our capital structure and liquidity position even further. With their support, we will continue to offer the best travel experience to our customers, the best job in the lives of our Crewmembers, and great returns to our stakeholders.

Thank you for your continued support, and we look forward to continuing this journey together.

**John Rodgerson, CEO of Azul S.A.**



## Recent Developments

During the month of April, Azul concluded part of the issuance of common shares and preferred shares as part of the negotiation concluded in 2024, as follows:

- On April 3, 2025: 96,009,988 new preferred shares were issued to lessors to eliminate the outstanding equity obligation of approximately R\$3.0 billion, and 36,196 new preferred shares were issued to existing shareholders who exercised their pre-emptive rights;
- On April 10, 2025: 1,200,000,063 new common shares were issued to existing controlling shareholders who invested R\$72 million, and 152,924 new preferred shares were issued to existing shareholders who exercised their pre-emptive rights; and
- On April 28, 2025: 450,572,669 new preferred shares (including in the form of ADRs) were issued to bondholders to eliminate 35% of the notes due in 2029 and 2030 in the amount of approximately US\$270 million, and 13,517,180 new preferred shares were issued to existing shareholders who exercised their pre-emptive rights

In addition, on April 30, 2025, Azul obtained from its existing bondholders approximately R\$600 million in additional funding. This agreement supports Azul's short-term liquidity position after the debt conversion of 35% of the notes due in 2029 and 2030 were converted into preferred shares. We remain in ongoing discussions with our partners to optimize our capital structure and liquidity position even further.

## 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) <sup>1</sup>	1Q25	1Q24	% Δ
<b>Operating Revenue</b>			
Passenger revenue	5,017.4	4,357.0	15.2%
Cargo revenue and other	377.0	321.4	17.3%
<b>Total operating revenue</b>	<b>5,394.4</b>	<b>4,678.4</b>	<b>15.3%</b>
<b>Operating Expenses</b>			
Aircraft fuel	(1,572.0)	(1,353.3)	16.2%
Salaries and benefits	(720.7)	(674.7)	6.8%
Depreciation and amortization	(815.2)	(614.5)	32.7%
Airport fees	(317.8)	(242.2)	31.2%
Traffic and customer servicing	(233.8)	(207.5)	12.6%
Sales and marketing	(245.8)	(202.0)	21.7%
Maintenance and repairs	(202.5)	(197.7)	2.4%
Other	(716.0)	(385.8)	85.6%
<b>Total Operating Expenses</b>	<b>(4,823.8)</b>	<b>(3,877.7)</b>	<b>24.4%</b>
<b>Operating Result</b>	<b>570.6</b>	<b>800.7</b>	<b>-28.7%</b>
Operating margin	10.6%	17.1%	-6.5 p.p.
<b>EBITDA</b>	<b>1,385.8</b>	<b>1,415.2</b>	<b>-2.1%</b>
EBITDA margin	25.7%	30.3%	-4.6 p.p.
<b>Financial Result</b>			
Financial income	31.6	44.9	-29.7%
Financial expenses <sup>2</sup>	(2,393.5)	(1,161.9)	106.0%
Derivative financial instruments, net <sup>2</sup>	7.4	38.4	-80.8%
Foreign currency exchange, net	2,567.1	(847.3)	n.a.
<b>Result Before Income Taxes</b>	<b>783.1</b>	<b>(1,125.2)</b>	<b>n.a.</b>
Income tax and social contribution	(0.0)	-	n.a.
Deferred income tax and social contribution	-	6.8	n.a.
<b>Net Result<sup>2</sup></b>	<b>783.1</b>	<b>(1,118.4)</b>	<b>n.a.</b>
Net margin	14.5%	-23.9%	n.a.
<b>Adjusted Net Result<sup>2 3</sup></b>	<b>(1,816.6)</b>	<b>(324.2)</b>	<b>460.4%</b>
Adjusted net margin <sup>2 3</sup>	-33.7%	-6.9%	-26.7 p.p.
Shares outstanding <sup>4</sup>	427.9	347.5	23.1%
EPS	1.83	(3.22)	n.a.
EPS (US\$)	0.31	(0.65)	n.a.
EPADR (US\$)	0.94	(1.95)	n.a.
Adjusted EPS <sup>3</sup>	(4.25)	(0.93)	355.2%
Adjusted EPS <sup>3</sup> (US\$)	(0.73)	(0.19)	285.6%
Adjusted EPADR <sup>3</sup> (US\$)	(2.18)	(0.57)	285.6%

<sup>1</sup>Operating results were adjusted for non-recurring items.

<sup>2</sup>Excludes conversion rights related to convertible debentures.

<sup>3</sup>Adjusted for unrealized derivative results and foreign currency. One ADR equals three preferred shares (PNs).

<sup>4</sup>Shares outstanding do not include dilution related to convertible and equity instruments.

Operating Data <sup>1</sup>	1Q25	1Q24	% Δ
ASK (million)	12,802	11,077	15.6%
Domestic	9,936	9,019	10.2%
International	2,866	2,058	39.2%
RPK (million)	10,434	8,742	19.4%
Domestic	8,065	7,028	14.7%
International	2,369	1,714	38.3%
Load factor (%)	81.5%	78.9%	+2.6 p.p.
Domestic	81.2%	77.9%	+3.2 p.p.
International	82.7%	83.3%	-0.6 p.p.
Average fare (R\$)	633.8	604.4	4.9%
Passengers (thousands)	7,916	7,209	9.8%
Block hours	147,394	137,457	7.2%
Aircraft utilization (hours per day) <sup>2</sup>	12.1	11.5	4.7%
Departures	79,796	78,535	1.6%
Average stage length (km)	1,283	1,161	10.5%
End of period operating passenger aircraft	184	181	1.7%
Fuel consumption (thousands of liters)	358,817	318,301	12.7%
Fuel consumption per ASK	28.0	28.7	-2.5%
ASK per FTE (thousand)	834.7	702.3	18.9%
Full-time-equivalent employees	15,338	15,774	-2.8%
End of period FTE per aircraft	83	87	-4.3%
Yield (R\$ cents)	48.09	49.84	-3.5%
RASK (R\$ cents)	42.14	42.23	-0.2%
PRASK (R\$ cents)	39.19	39.33	-0.4%
CASK (R\$ cents)	37.68	35.01	7.6%
CASK ex-fuel (R\$ cents)	25.40	22.79	11.5%
Fuel cost per liter (R\$)	4.38	4.25	3.0%
Break-even load factor (%)	72.9%	65.4%	+7.5 p.p.
Average exchange rate (R\$ per US\$)	5.84	4.95	18.0%
End of period exchange rate	5.74	4.98	15.3%
Inflation (IPCA/LTM)	5.48%	3.93%	+1.6 p.p.
WTI (average per barrel, US\$)	71.26	79.09	-9.9%
Heating oil (US\$ per gallon)	2.36	2.71	-12.8%

<sup>1</sup>Operating results were adjusted for non-recurring items.

<sup>2</sup>Excludes Cessna aircraft and freighters.

## Operating Revenue

In 1Q25, Azul's total operating revenues increased R\$716.0 million, reaching R\$5.4 billion, 15.3% higher than 1Q24 mainly due to a healthy demand environment, robust ancillary revenues and the outstanding performance of our businesses units.

Cargo revenue and other totaled R\$377.0 million, 17.3% higher than 1Q24, mainly due to a better performance and the recovery of our international operation. In 1Q25, international cargo revenues increased a remarkable 62% year over year, with a healthy EBITDA, which more than doubled year-over-year.

Even with a strong capacity increase of 15.6%, our RASK and PRASK remained robust at R\$42.14 cents and R\$39.19 cents respectively, due to the sustainable competitive advantages of our unique business model. In 1Q25, business units accounted for 23% of RASK and 35% of EBITDA at more than R\$480 million.

R\$ cents <sup>1</sup>	1Q25	1Q24	% Δ
<b>Operating revenue per ASK</b>			
Passenger revenue	39.19	39.33	-0.4%
Cargo revenue and other	2.95	2.90	1.5%
<b>Operating revenue (RASK)</b>	<b>42.14</b>	<b>42.23</b>	<b>-0.2%</b>
<b>Operating expenses per ASK</b>			
Aircraft fuel	(12.28)	(12.22)	0.5%
Salaries and benefits	(5.63)	(6.09)	-7.6%
Depreciation and amortization	(6.37)	(5.55)	14.8%
Airport fees	(2.48)	(2.19)	13.5%
Traffic and customer servicing	(1.83)	(1.87)	-2.5%
Sales and marketing	(1.92)	(1.82)	5.3%
Maintenance and repairs	(1.58)	(1.78)	-11.4%
Other operating expenses	(5.59)	(3.48)	60.6%
<b>Total operating expenses (CASK)</b>	<b>(37.68)</b>	<b>(35.01)</b>	<b>7.6%</b>
<b>Operating income per ASK (RASK-CASK)</b>	<b>4.46</b>	<b>7.23</b>	<b>-38.3%</b>

<sup>1</sup>Operating results were adjusted for non-recurring items.

## Operating Expenses

In 1Q25, operating expenses totaled R\$4.8 billion, 24.4% higher than 1Q24 mainly explained by the 15.6% increase in total capacity, the 18.0% depreciation of the Brazilian real against the US dollar and a 3.0% increase in fuel price, offset by higher productivity and cost-reduction initiatives.

The breakdown of our main operating expenses compared to 1Q24 is as follows:

- **Aircraft fuel** increased 16.2% to R\$1,572.0 million mostly due to a the 15.6% increase in total capacity and a 3.0% increase in fuel price per liter (excluding hedges), partially offset by a reduction of 2.5% in fuel burn per ASK as a result of growth in our next-generation fleet.
- **Salaries and benefits** increased 6.8% or R\$46.0 million compared to 1Q24, mainly driven by our capacity increase of 15.6% and a 4.8% union increase in salaries as a result of collective bargaining agreements with unions applicable to all airline employees in Brazil.
- **Depreciation and amortization** increased 32.7% or R\$200.7 million, driven by the increase in the size of our fleet compared to 1Q24 as a result of the fleet transformation process, which increased the right-of-use assets in our financial statements recognized at a higher foreign exchange rate, and the increase in spare engines due to supply issues with OEMs.
- **Airport fees** increased 31.2% or R\$75.6 million, mostly due to a 10.2% increase in domestic capacity and a 39.2% increase in international capacity, which have higher rates and are dollar-denominated.
- **Traffic and customer servicing** grew 12.6% or R\$26.2 million, primarily due to a 9.8% increase in passengers and 5.5% inflation in the period, partially offset by the optimization of our onboard services.
- **Sales and marketing** increased 21.7% or R\$43.9 million, mostly driven by the 15.2% growth in our passenger revenue, particularly in international markets, which have higher credit card fees and commissions, and the costs related to the launch of our new marketing campaign “O Céu do Brasil é Azul” and other regional events.
- **Maintenance and repairs** increased 2.4% compared to 1Q24, mainly due to the 18.0% depreciation of the Brazilian real against the US dollar, partially offset by savings from insourcing of maintenance events and renegotiations with suppliers.
- **Other** increased R\$330.2 million, mainly due to a temporary increase in irregular operations caused by OEM performance and supply issues, which increased legal claims and passenger-related costs including food, hotel, and transportation. From March onwards, we have seen significant improvement in our operational performance. This line was also impacted by the start of our ACMI partnership in December 2024 to mitigate these disruptions, and an 18.0% depreciation of the real against the dollar.

## Non-Operating Results

Net financial results (R\$ million) <sup>1</sup>	1Q25	1Q24	% Δ
Net financial expenses	(2,361.9)	(1,117.0)	111.5%
Derivative financial instruments, net	7.4	38.4	-80.8%
Foreign currency exchange, net	2,567.1	(847.3)	n.a.
<b>Net financial results</b>	<b>212.5</b>	<b>(1,925.9)</b>	<b>n.a.</b>

<sup>1</sup>Excludes the conversion right related to the convertible debentures.

**Net financial expenses** were R\$2,361.9 million in the quarter, with R\$1.1 billion related to the accounting impact of the debt modification from the agreements negotiated with our bondholders in 2024, R\$604.0 million in accrued interest related to leases recognized as financial expense as determined by IFRS16 rules, and R\$459.6 million in interest on loans and financing accrued in 1Q25. In the quarter, Azul paid over R\$600 million in interest on loans, convertible instruments and on advancing credit card receivables.

**Derivative financial instruments, net** resulted in a net gain of R\$7.4 million in 1Q25 mostly due to fuel hedge gains recorded during the period. In May, Azul has hedged around 11% of its expected fuel consumption for the next twelve months by using forward contracts, options, and fixed-price agreements.

**Foreign currency exchange, net** registered a net gain of R\$2,567.1 million in 1Q25 due to the 7.3% end of period appreciation of the Brazilian real against the US dollar versus 4Q24, resulting in a decrease in lease liabilities and loans denominated in foreign currency.

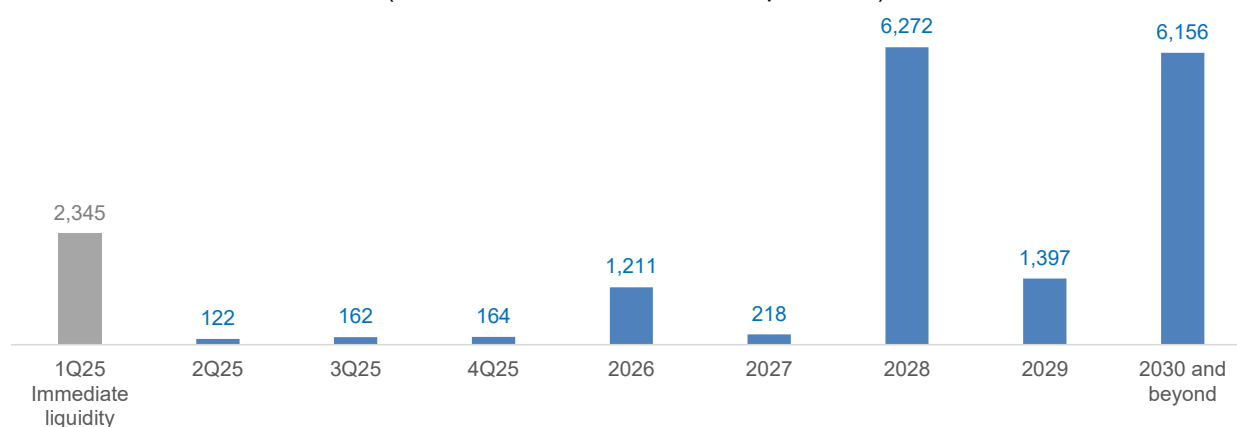
## Liquidity and Financing

Azul ended the first quarter with total liquidity of R\$6.7 billion including short and long-term investments, accounts receivable, security deposits and maintenance reserves. Immediate liquidity as of March 31, 2025 was R\$2.3 billion, representing 11.6% of our LTM revenues. We raised roughly R\$3.0 billion through superpriority notes issued in January 2025 and paid down over R\$4.0 billion in current and deferred leases, debt repayments, and interest in the quarter.

Liquidity (R\$ million)	1Q25	4Q24	% Δ	1Q24	% Δ
Cash, cash equivalents and short-term investments	655.1	1,281.9	-48.9%	1,337.6	-51.0%
Accounts receivable	1,690.2	1,775.4	-4.8%	1,376.3	22.8%
<b>Immediate liquidity</b>	<b>2,345.2</b>	<b>3,057.3</b>	<b>-23.3%</b>	<b>2,713.9</b>	<b>-13.6%</b>
Cash as % of LTM revenue	11.6%	15.7%	-4.1 p.p.	14.4%	-2.8 p.p.
TAP Bond	946.1	1,004.5	-5.8%	791.5	19.5%
Long-term investments and receivables	22.7	35.9	-36.8%	13.6	67.0%
Security deposits and maintenance reserves	3,350.4	3,392.7	-1.2%	2,470.0	35.6%
<b>Total Liquidity</b>	<b>6,664.4</b>	<b>7,490.4</b>	<b>-11.0%</b>	<b>5,989.0</b>	<b>11.3%</b>

Azul's debt amortization schedule as of March 31, 2025 is presented below. The chart converts our dollar-denominated debt to reais using the quarter-end foreign exchange rate of R\$5.74 and considers the equitization of 35% of the notes due in 2029 and 2030.

**Loans and financial debt amortization as of March 31, 2025<sup>1</sup>**  
(R\$ million converted at R\$5.74 per dollar)



<sup>1</sup>Excludes convertible debentures, and OEM notes.

Compared to 4Q24, gross debt increased R\$987.0 million to R\$34,664.1 million, mostly due to a roughly R\$3.0 billion loan raised in January as part of our restructuring plan, in addition to an increase in lease liabilities related to new aircraft entering our fleet, partially offset by the 7.3% end of period appreciation of the Brazilian real against the US dollar which decreased our dollar-denominated lease liabilities and loans by R\$2.4 billion.

As of March 31, 2025, Azul's average debt maturity excluding lease liabilities and convertible debentures was 4.1 years, with an average interest rate of 12.5%. Average interest rate on local and dollar-denominated obligations were equivalent to CDI + 5% and 12.1%, respectively.

Loans and financing (R\$ million) <sup>1</sup>	1Q25	4Q24	% Δ	1Q24	% Δ
Lease liabilities	17,051.0	16,627.8	2.5%	11,537.0	47.8%
Lease notes	1,126.3	1,357.0	-17.0%	1,072.6	5.0%
Finance lease liabilities	617.2	710.9	-13.2%	644.7	-4.3%
Other aircraft loans and financing	1,191.1	994.1	19.8%	347.7	242.6%
Loans and financing	14,678.5	13,987.3	4.9%	10,782.1	36.1%
% of non-aircraft debt in local currency	5%	10%	-5.1 p.p.	13%	-7.8 p.p.
% of total debt in local currency	2%	4%	-2.1 p.p.	6%	-3.9 p.p.
<b>Gross debt</b>	<b>34,664.1</b>	<b>33,677.1</b>	<b>2.9%</b>	<b>24,384.1</b>	<b>42.2%</b>

<sup>1</sup>Considers the effect of hedges on debt. Excludes convertible debentures, and OEM notes.

Azul's leverage ratio measured as net debt to LTM EBITDA was 5.2x, mainly due to the depreciation of the Brazilian real against the US dollar this year, which impacted our dollar-denominated debt, and 4.4x, considering the conversion of the 2029 and 2030 notes into equity. We continually evaluate opportunities to manage leverage and debt maturity profile, and we remain in ongoing discussions with our partners to optimize our capital structure and liquidity position even further.

Key financial ratios (R\$ million)	1Q25	4Q24	% Δ	1Q24	% Δ
Cash <sup>1</sup>	3,314.0	4,097.7	-19.1%	3,519.0	-5.8%
Gross debt <sup>2</sup>	34,664.1	33,677.1	2.9%	24,384.1	42.2%
Net debt	31,350.1	29,579.4	6.0%	20,865.1	50.3%
Net debt / EBITDA (LTM)	5.2x	4.9x	0.3x	3.7x	1.5x

<sup>1</sup>Includes cash, cash equivalents, receivables, short and long-term investments.

<sup>2</sup>Excludes convertible debentures and OEM notes.

## Fleet and Capex Expenditures

As of March 31, 2025, Azul had a passenger operating fleet of 184 aircraft, with an average aircraft age of 7.2 years excluding Cessna aircraft.

Azul ended 1Q25 with approximately 80% of its capacity coming from next-generation aircraft, considerably higher than any competitor in the region.

Passenger Operating Fleet	1Q25	4Q24	% Δ	1Q24	% Δ
Airbus widebody	13	12	8.3%	9	44.4%
Airbus narrowbody	57	56	1.8%	55	3.6%
Embraer E2	32	28	14.3%	20	60.0%
Embraer E1	29	29	-	37	-21.6%
ATR	29	32	-9.4%	36	-19.4%
Cessna	24	24	-	24	-
<b>Total passenger operating fleet</b>	<b>184</b>	<b>181</b>	<b>1.7%</b>	<b>181</b>	<b>1.7%</b>

## Capex

Capital expenditures net of sale and leaseback considering the indirect cash-flow method totaled R\$141.9 million in 1Q25, mostly due to the capitalization of engine overhauls and the acquisition of spare parts in the quarter. This differs from the direct cash-flow method by not including prepayments, maintenance reserves and certain engine maintenance agreements.

Capex (R\$ million)	1Q25	1Q24	% Δ
Aircraft and maintenance and checks	112.9	280.1	-59.7%
Intangible assets	16.0	28.8	-44.6%
Pre-delivery payments	-	121.7	n.a.
Other	15.4	15.6	-1.1%
<b>Capex</b>	<b>144.3</b>	<b>446.2</b>	<b>-67.7%</b>
Sale and leaseback	-2.4	-10.3	-76.9%
<b>Net capex from sales and leaseback</b>	<b>141.9</b>	<b>435.9</b>	<b>-67.4%</b>

## Environmental, Social and Governance (“ESG”) Responsibility

The table below presents Azul’s key ESG information according to the Sustainability Accounting Standards Board (SASB) standard for the airline industry:

ESG Key Indicators	1Q25	4Q24	% Δ
<b>Environmental</b>			
<b>Fuel</b>			
Total fuel consumed per ASK (GJ / ASK)	1,053	1,073	-1.9%
Total fuel consumed (GJ x 1000)	13,479	13,229	1.9%
<b>Fleet</b>			
Average age of operating fleet <sup>1</sup> (years)	7.2	7.2	0.6%
<b>Social</b>			
<b>Labor Relations</b>			
Employee gender: male (%)	59.3%	59.3%	-
Employee gender: female (%)	40.7%	40.8%	-0.1 p.p.
Employee monthly turnover (%)	1.0%	0.9%	0.1 p.p.
Employee covered under collective bargaining agreements (%)	100%	100%	-
Volunteers (#)	7,363	6,987	5.4%
<b>Governance</b>			
<b>Management</b>			
Independent directors (%)	92%	92%	-
Percent of Board members that are women (%)	23%	25%	-1.9 p.p.
Board of Directors' average age (years)	58	59	-2.4%
Director meeting attendance (%)	100%	100%	-
Board size (#)	13	12	8.3%
Participation of women in leadership positions (%)	37%	38%	-1 p.p.

<sup>1</sup> Excludes Cessna aircraft.

## Non-Recurring Items Reconciliation

The operating results presented in this release include positive impacts that we deem non-recurring and that should not be considered to compare to prior or future periods.

In 1Q25, our operating results were adjusted for non-recurring items totaling a positive impact of R\$910.3 million related to our capital optimization plan and other accounting adjustments due to the final terms negotiated with lessors, OEMs and bondholders.

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

1Q25 Non-recurring Adjustments	As recorded	Adjustments	Adjusted
<b>Operating revenue</b>	<b>5,394.4</b>	-	<b>5,394.4</b>
<b>Operating expense</b>	<b>3,913.5</b>	<b>910.3</b>	<b>4,823.8</b>
Other expense	(194.3)	910.3	716.0
<b>Operating income</b>	<b>1,480.9</b>	<b>(910.3)</b>	<b>570.6</b>
Operating Margin	27.5%	-16.9 p.p.	10.6%
<b>EBITDA</b>	<b>2,296.1</b>	<b>(910.3)</b>	<b>1,385.8</b>
<i>EBITDA Margin</i>	<i>42.6%</i>	<i>-16.9 p.p.</i>	<i>25.7%</i>



## Conference Call Details

**Wednesday, May 14, 2025**

11:00 a.m. (EDT) | 12:00 p.m. (Brasília time)

USA: +1 253 215-8782

Brazil: +55 11 4700-9668 or +55 11 4680-6780

Code: 851 6723 5707

Webcast: [1Q25 Earnings Call](#)

### **About Azul**

Azul S.A. (B3: AZUL4, NYSE: AZUL), the largest airline in Brazil by number of flight departures and cities served, offers 1,000 daily flights to over 150 destinations. With an operating fleet of over 180 aircraft and more than 15,000 Crewmembers, the Company has a network of 400 non-stop routes. Azul was named by Cirium (leading aviation data analysis company) as the most on-time airline in the world in 2022, being the first Brazilian airline to obtain this honor. In 2020 Azul was awarded best airline in the world by TripAdvisor, the first time a Brazilian flag carrier earned the number one ranking in the Traveler's Choice Awards. For more information visit [ri.voeazul.com.br/en/](http://ri.voeazul.com.br/en/).

#### **Contact:**

##### ***Investor Relations***

Tel: +55 11 4831 2880

[invest@voeazul.com.br](mailto:invest@voeazul.com.br)

##### ***Media Relations***

Tel: +55 11 4831 1245

[imprensa@voeazul.com.br](mailto:imprensa@voeazul.com.br)

## Balance Sheet – IFRS

(R\$ million)	March 31, 2025	December 31, 2024	March 31, 2024
<b>Assets</b>	<b>25,548.7</b>	<b>26,274.9</b>	<b>20,895.9</b>
<b>Current assets</b>	<b>5,960.9</b>	<b>5,658.0</b>	<b>4,863.2</b>
Cash and cash equivalents	460.7	1,210.0	1,337.6
Short-term investments	1,140.4	71.9	-
Accounts receivable	1,690.2	1,775.4	1,361.2
Sublease receivables	-	-	15.1
Inventories	972.6	943.6	943.3
Security deposits and maintenance reserves	352.0	328.9	503.2
Taxes recoverable	231.9	204.0	205.3
Derivative financial instruments	-	-	20.8
Prepaid expenses	229.7	274.3	203.5
Other current assets	883.5	850.1	273.2
<b>Non-current assets</b>	<b>19,587.8</b>	<b>20,616.9</b>	<b>16,032.7</b>
Long-term investments	22.7	1,040.5	791.5
Sublease receivables	-	-	13.6
Security deposits and maintenance reserves	2,998.4	3,063.8	1,966.8
Derivative financial instruments	-	-	0.1
Prepaid expenses	-	-	-
Other non-current assets	450.5	447.8	311.2
Right of use – leased aircraft and other assets	9,856.2	10,175.6	7,933.9
Right of use – maintenance of leased aircraft	1,566.1	1,295.1	1,007.1
Property and equipment	3,126.8	3,034.6	2,529.3
Intangible assets	1,567.0	1,559.6	1,479.1
<b>Liabilities and equity</b>	<b>25,548.7</b>	<b>26,274.9</b>	<b>20,895.9</b>
<b>Current liabilities</b>	<b>17,021.5</b>	<b>21,342.3</b>	<b>14,411.9</b>
Loans and financing	732.0	2,207.2	1,245.7
Convertible instruments	29.4	124.3	63.2
Leases	4,024.2	4,928.2	3,108.4
Lease notes	79.4	144.7	125.2
Lease equity	-	1,241.3	428.5
Accounts payable	3,654.5	4,134.8	2,338.6
Factoring	-	-	117.3
Air traffic liability	6,369.5	6,326.1	5,168.7
Salaries and benefits	537.9	508.4	490.3
Insurance payable	17.4	12.5	1.1
Taxes payable	95.4	125.1	132.7
Derivative financial instruments	32.7	65.4	15.6
Provisions	452.5	670.7	399.1
Airport fees	694.5	584.7	628.5
Other	302.0	268.9	148.8
<b>Non-current liabilities</b>	<b>36,978.3</b>	<b>35,367.9</b>	<b>28,852.5</b>
Loans and financing	15,137.5	12,774.2	9,884.1
Convertible instruments	1,191.0	1,058.0	1,070.3
Leases	13,644.0	12,410.5	9,073.3
Lease notes	1,046.9	1,212.3	947.4
Lease equity	-	1,441.8	1,634.2
Accounts payable	1,501.1	1,162.4	1,296.4
Derivative financial instruments	-	-	0.1
Provision	2,660.5	3,508.3	2,846.8
Airport fees	779.7	792.7	1,140.3
Other non-current liabilities	1,017.5	1,007.6	959.6
<b>Equity</b>	<b>(28,451.1)</b>	<b>(30,435.3)</b>	<b>(22,368.4)</b>
Issued capital	5,396.6	2,315.6	2,315.6
Advance for future capital increase	1.8	-	0.0
Capital reserve	(686.2)	2,066.0	2,041.8
Treasury shares	(4.3)	(4.3)	(11.6)
Accumulated other comprehensive result	5.9	5.9	3.1
Accumulated losses	(33,164.9)	(34,818.5)	(26,717.4)

## Cash Flow Statement – IFRS

(R\$ million)	1Q25	1Q24	% Δ
<b>Cash flows from operating activities</b>			
Net profit (loss) for the period	1,653.6	(1,050.3)	n.a.
<b>Total non-cash adjustments</b>			
Depreciation and amortization	815.2	614.5	32.7%
Unrealized derivatives	(204.9)	(189.9)	7.9%
Exchange gain and (losses) in foreign currency	(2,764.2)	844.6	n.a.
Financial income and expenses, net	2,555.2	1,164.4	119.4%
Provisions	21.1	68.9	-69.4%
Result from modification of lease and provision	(1,231.1)	(27.7)	4341.7%
Other	50.6	(223.9)	n.a.
<b>Changes in operating assets and liabilities</b>			
Trade and other receivables	(50.6)	(206.5)	-75.5%
Sublease receivables	-	-	n.a.
Security deposits and maintenance reserves	(29.7)	(57.6)	-48.4%
Other assets	(147.1)	(110.0)	33.8%
Derivatives	(25.3)	(14.7)	72.2%
Accounts payable	(316.1)	(95.9)	229.8%
Salaries and benefits	29.5	16.3	80.2%
Air traffic liability	140.0	(95.6)	n.a.
Provisions	(137.7)	(61.9)	122.5%
Other liabilities	95.2	(149.7)	n.a.
Interest paid	(766.8)	(488.1)	57.1%
<b>Net cash generated (used) by operating activities</b>	<b>(313.2)</b>	<b>(63.2)</b>	<b>395.6%</b>
<b>Cash flows from investing activities</b>			
Short-term investment	(103.5)	-	n.a.
Cash received on sale of property and equipment	7.3	-	n.a.
Sales and leaseback	2.4	10.3	-76.9%
Restricted cash	-	-	n.a.
Acquisition of intangible	(16.0)	(28.8)	-44.6%
Acquisition of property and equipment	(128.3)	(417.4)	-69.3%
<b>Net cash generated (used) in investing activities</b>	<b>(238.2)</b>	<b>(435.9)</b>	<b>-45.4%</b>
<b>Cash flows from financing activities</b>			
Loans and financing			
Proceeds	3,093.8	1,440.6	114.8%
Repayment	(2,239.4)	(396.5)	464.8%
Lease repayment	(1,033.1)	(813.5)	27.0%
Factoring	-	(287.5)	n.a.
Capital increase	1.8	0.0	10138.9%
Treasury shares	-	(2.5)	n.a.
<b>Net cash generated (used) in financing activities</b>	<b>(176.8)</b>	<b>(59.4)</b>	<b>197.5%</b>
<b>Exchange gain (loss) on cash and cash equivalents</b>	<b>(21.1)</b>	<b>(1.2)</b>	<b>1639.5%</b>
<b>Net decrease in cash and cash equivalents</b>	<b>(749.3)</b>	<b>(559.7)</b>	<b>33.9%</b>
<b>Cash and cash equivalents at the beginning of the period</b>	<b>1,210.0</b>	<b>1,897.3</b>	<b>-36.2%</b>
<b>Cash and cash equivalents at the end of the period</b>	<b>460.7</b>	<b>1,337.6</b>	<b>-65.6%</b>

## 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.*