

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

São Paulo, 14 de novembro de 2025 – A Azul S.A., “Azul” (B3:AZUL4, OTC:AZULQ), a maior companhia aérea do Brasil em número de cidades atendidas, anuncia hoje seus resultados do terceiro trimestre de 2025 (“3T25”). As informações financeiras apresentadas a seguir, exceto onde indicado, estão em reais e de acordo com as normas contábeis IFRS (International Financial Reporting Standards).

Destaques Financeiros e Operacionais

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

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

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

Mensagem da Administração

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

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

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

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

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

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

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

John Rodgeron, CEO of Azul S.A.

Resultados Financeiros

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

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

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

² Exclui o direito de conversão relacionado às debêntures conversíveis.

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

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

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

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

² Exclui aeronaves Cessna e cargueiros.

Receita Operacional

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

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

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

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

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

Custos e Despesas Operacionais

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

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

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

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

Resultado Não-Operacional

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

¹ Exclui o direito de conversão relacionado às debêntures conversíveis.

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

Instrumentos financeiros derivativos, líquidos foram praticamente nulos no 3T25. Em 30 de setembro de 2025, a Azul havia realizado *hedge* em aproximadamente 6% de seu consumo esperado de combustível para os próximos doze meses por meio de contratos a termo, opções e acordos de preços pré-determinados com seus fornecedores de combustível.

Variações monetárias e cambiais, líquidas registraram um ganho líquido de R\$918,7 milhões no 3T25 devido à valorização de 2,5% do real frente ao dólar americano ao final do período e em relação ao 2T25, resultando na redução dos passivos de arrendamento e empréstimos denominados em moeda estrangeira.

Liquidez e Financiamentos

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

O contas a receber aumentou 56,7% ou R\$958,3 milhões em relação a 30 de junho de 2025, impulsionado principalmente por uma redução deliberada na antecipação de recebíveis de cartão de crédito. No Brasil, esses recebíveis estão predominantemente vinculados a passagens já voadas, eliminando o risco de crédito do portador do cartão e permitindo acesso imediato aos recursos sem retenções. Essa estrutura oferece à Azul significativa flexibilidade, já que os recebíveis podem ser antecipados a custo mínimo quando necessário. Em 30 de setembro de 2025, a Companhia detinha mais de R\$1,6 bilhão em recebíveis de cartão de crédito, representando uma fonte de caixa prontamente disponível.

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

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

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

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

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos pagamentos de empréstimos e financiamentos no 3T25:

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

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

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

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

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

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

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

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

Frota

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

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

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

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

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

Capex

As despesas com Capex conforme apresentado em nosso fluxo de caixa das atividades de investimento excluindo investimentos de curto prazo totalizaram R\$117,2 milhões no 3T25, principalmente devido à capitalização de revisões de motores e à aquisição de peças de reposição no trimestre. Esse valor não inclui pagamentos antecipados e reservas de manutenção.

Capex (R\$ milhões)	3T25	3T24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Aeronaves e manutenção pesada	61,9	186,8	-66,9%	198,0	548,6	-63,9%
Ativos intangíveis	27,5	41,7	-34,2%	74,9	120,1	-37,7%
Pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves	-	-	n.a.	-	276,8	n.a.
Outros	27,9	18,9	47,2%	46,1	53,6	-14,0%
Capex	117,2	247,5	-52,6%	319,0	999,2	-68,1%
Operações de sale and leaseback	-	-12,4	n.a.	-30,7	-22,7	35,4%
Capex líquido	117,2	235,1	-50,1%	288,3	976,5	-70,5%

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

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

Reconciliação de itens não-recorrentes

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

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

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

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

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

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

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

Indicadores Ambientais, Sociais e de Governança	3T25	2T25	% Δ
Meio Ambiente			
Combustível			
Combustível consumido por ASK (GJ / ASK)	1.050	1.053	-0,3%
Combustível consumido (GJ x 1000)	13.458	13.506	-0,4%
Frota			
Idade média da frota operacional ¹ (anos)	7,3	7,2	1,2%
Social			
Relações Trabalhistas			
Gênero dos funcionários: masculino (%)	59,0%	59,0%	-
Gênero dos funcionários: feminino (%)	41,0%	41,0%	-
Rotatividade mensal de funcionários (%)	0,9%	0,7%	0,2 p.p.
Funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva (%)	100%	100%	-
Voluntários (#)	7.445	7.380	0,9%
Governança			
Administração			
Conselheiros Independentes (%)	89%	89%	-
Participação de mulheres no Conselho de Administração (%)	22%	22%	-
Idade média dos membros do Conselho de Administração (anos)	54	54	0,5%
Frequência da diretoria em reuniões (%)	100%	100%	-
Tamanho do Conselho de Administração (#)	9	9	-
Participação de mulheres em cargo de gestão (%)	37%	37%	-

¹ Exclui aeronaves Cessna.

Conferência de Resultados

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

Sobre a Azul

Azul S.A. (B3: AZUL4; OTC: AZULQ), a maior companhia aérea do Brasil em número de cidades atendidas, oferece mais de 800 voos diários para 137 destinos. Com uma frota operacional de cerca de 200 aeronaves e mais de 14 mil tripulantes, a companhia possui uma malha de 250 rotas diretas. A Azul foi nomeada pela Cirium (empresa líder em análise de dados de aviação) como a 2ª companhia aérea mais pontual do mundo em 2023. Em 2020, a Azul foi premiada como a melhor companhia aérea do mundo pelo TripAdvisor, sendo a primeira vez que uma companhia aérea brasileira conquistou o primeiro lugar no Traveller's Choice Awards. Para mais informações, visite ri.voeazul.com.br.

Contatos:

Relações com Investidores

Tel: +55 11 4831 2880

invest@voeazul.com.br

Relações com a Imprensa

Tel: +55 11 4831 1245

imprensa@voeazul.com.br

Balço Patrimonial – IFRS

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

Fluxo de Caixa – IFRS

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

Glossário

Assentos-quilômetro oferecidos (ASK)

Número de assentos disponíveis multiplicado pelos quilômetros voados.

Custo por ASK (CASK)

Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

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

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

Custo por viagem

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

EBITDA

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

Etapa média

Número médio de quilômetros voados por voo.

Fator de conclusão

Porcentagem de voos programados que foram executados.

FTE (Full-Time Equivalent)

Número de funcionários equivalente assumindo período integral.

Liquidez Imediata

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

Passageiros-quilômetro transportados (RPK)

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

Receita de passageiros por assentos-quilômetros oferecidos (PRASK)

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

Receita operacional por assentos-quilômetro oferecidos (RASK)

Receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

Taxa de ocupação (*load factor*)

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

Taxa de utilização da aeronave

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

UDM

Últimos doze meses.

Yield

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

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

Azul reports 3Q results with all-time record EBITDA of R\$2.0 billion and moves forward with reorganization plan implementation requirements

São Paulo, November 14, 2025 – Azul S.A., “Azul” (B3:AZUL4, OTC:AZULQ), the largest airline in Brazil by number of cities served, announces today its results for the third quarter of 2025 (“3Q25”). 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

3Q25 Highlights ¹	3Q25	3Q24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Total operating revenue (R\$ million)	5,737.0	5,129.6	11.8%	16,073.8	13,980.8	15.0%
Operating income (R\$ million)	1,270.4	1,027.2	23.7%	2,220.9	2,269.1	-2.1%
Operating margin (%)	22.1%	20.0%	+2.1 p.p.	13.8%	16.2%	-2.4 p.p.
EBITDA (R\$ million)	1,987.8	1,653.3	20.2%	4,516.3	4,121.1	9.6%
EBITDA margin (%)	34.6%	32.2%	+2.4 p.p.	28.1%	29.5%	-1.4 p.p.
ASK (million)	12,818	11,967	7.1%	38,448	33,962	13.2%
RASK (R\$ cents)	44.76	42.87	4.4%	41.81	41.17	1.6%
PRASK (R\$ cents)	41.30	39.80	3.8%	38.73	38.22	1.3%
Yield (R\$ cents)	48.81	48.17	1.3%	46.92	47.38	-1.0%
CASK (R\$ cents)	34.85	34.28	1.6%	36.03	34.48	4.5%
Fuel cost per liter (R\$)	3.82	4.41	-13.2%	4.02	4.34	-7.3%

¹ Operating results were adjusted for non-recurring items totaling R\$596.8 million in 3Q25. For more information see page 10.

- 3Q25 EBITDA reached an all-time record of R\$1,987.8 million, increasing 20.2% year-over-year, representing a 34.6% margin. Operating income increased 23.7% to a record R\$1,270.4 million with a 22.1% margin.
- Operating revenue reached an all-time record at over R\$5.7 billion, increasing 11.8% year-over-year, mainly driven by a recurring healthy demand environment, combined with the changes we made in our network, and the strong performance of our business units and ancillary revenues.
- RASK was also at a record levels for a third quarter at R\$44.76 cents in 3Q25, increasing 4.4% year-over-year, even with capacity growing 7.1%. Our business units’ contribution to our revenues and margins remained strong, at 25.3% of RASK and 29.7% of EBITDA in 3Q25.
- Our capacity grew 7.1% year-over-year, mostly driven by a 30.5% increase from international operations. In the quarter, Azul transported 8.1 million passengers, in line compared to the same period last year. Passenger traffic (RPK) increased 9.7%, outpacing capacity and resulting in a record load factor of 84.6%, 2.0 percentage points higher than in 3Q24.
- CASK in 3Q25 was R\$34.85 cents, 1.6% up compared to 3Q24, mainly due to 4.8% annual inflation, a 16.7% increase in the number of legal claims related to irregular operations occurred mostly in 2024, and a 14.6% increase year-over-year in depreciation, partially offset by a 1.7% average appreciation of the Brazilian real and a 13.2% reduction in fuel price, as well as several cost-reduction strategies related to productivity. In 3Q25, productivity measured in ASKs per FTE increased an impressive 8.6%, and fuel consumption per ASK dropped 1.4% year-over-year. Compared to 2Q25, CASK was down 2.0% mainly due to cost-reduction strategies already implemented as part of our restructuring process.
- Cash plus receivables was R\$3.4 billion, 38.0% higher compared to 3Q24, representing 15.9% of the last twelve months’ revenues. In July, Azul accessed US\$1.1 billion of its US\$1.6 billion DIP financing. Of this amount, US\$910 million were used to pay down bridge loans, superiority notes, convertible debentures and other debts, and US\$200 million became additional liquidity for Azul. Accounts receivable rose 56.7% or R\$958.3 million compared to June 30, 2025, driven mainly by a deliberate reduction in factoring of credit card receivables. As of September 30, 2025, the Company held over R\$1.6 billion in credit card receivables, representing a readily available source of cash that can be accessed at management’s discretion at a low spread to the risk-free rate.
- Most recently, Azul achieved a key milestone in its restructuring, reaching a global settlement with its Unsecured Creditors Committee (UCC). This agreement led to court approval of its revised Chapter 11 disclosure statement and authorization to solicit creditor votes, paving the way toward plan confirmation and long-term financial stability.

Management Comments

Thanks to the passion of our crewmembers and our determination to transform Azul into an even stronger airline, we delivered another set of robust results in 3Q25. Total revenue grew an impressive 11.8% year over year, reaching an all-time record of R\$5.7 billion, while our EBITDA expanded to a record of R\$2.0 billion with a margin at 34.6%, reinforcing our position as one of the most profitable airlines in the world. This helped us to move forward with our plan to optimize our capital structure, which was burdened by the COVID-19 pandemic. Our strategy was not just about financial reorganization, but to re-create a robust, resilient, industry-leading airline – one that Customers will continue to love flying, at which Crewmembers will continue to love working, and that will create even more value for stakeholders.

RASK and PRASK reached record levels for a third quarter at R\$ 44.76 cents and R\$ 41.30 cents respectively, even with capacity increasing 7.1% year-over-year, a clear demonstration of the strength of our business model. Passenger demand grew 9.7% year-over-year, primarily driven by demand on international routes outpacing capacity growth, resulting in a record load factor of 84.6%. We are particularly encouraged by the progress in aircraft utilization, which reached 11.9 hours, a 4.1% increase over 3Q24 with further room for improvement. This outstanding performance was driven by our unique operational model and the successful execution of our optimized business plan, supported by the strength of our network, high-quality service, and operational efficiency.

We also made significant strides in accelerating the performance of our business units, which in 3Q25 accounted for 25.3% of total RASK and 29.7% of EBITDA. Azul Fidelidade, our loyalty program, continued its strong growth trajectory, surpassing 20 million members and representing 15.6% of total RASK in the quarter. Our vacations division Azul Viagens increased flown revenue by 29.5% year-over-year, driven by strong leisure market demand and supported by our dedicated vacations network. Our logistics arm Azul Cargo accelerated its growth, with total revenue up 16.5% year-over-year and EBITDA rising 24.1% over the same period.

During the quarter, we maintained our focus on cost reduction through savings measures initiated during the Chapter 11 process, resulting in a 2% CASK reduction compared to 2Q25. Productivity measured in ASKs per FTE rose an impressive 8.6% versus 3Q24, while fuel consumption per ASK decreased 1.4% year-over-year.

We closed the quarter with a liquidity position of R\$3.4 billion, up 38.0% compared to 3Q24 and representing 15.9% of the last twelve months' revenue. In July, we accessed US\$1.1 billion of our US\$1.6 billion DIP financing. Of this amount, US\$910 million were used to pay down bridge loans, superiority notes, convertible debentures and other debts, and US\$200 million became additional liquidity for Azul. We are pleased to report significant progress in our restructuring. In October, we reached a landmark global settlement with the Unsecured Creditors Committee (UCC), enabling amendments to our Chapter 11 reorganization plan and disclosure statement for Court approval. We also presented an updated business plan outlining Azul's network and capacity strategy, along with revised estimates for cost-savings achieved through the Chapter 11 process. This plan confirms that Azul is on track to emerge with significantly reduced debt, lower lease liabilities, and substantially improved leverage, now projected at 2.5x upon emergence.

In November, the Court approved our disclosure statement, allowing us to begin soliciting votes on the plan of reorganization, and also approved our Backstop Commitment Agreement, securing US\$650 million in committed support for our planned capitalization. We also entered into separate equity investment agreements with strategic partners United Airlines and American Airlines, totaling US\$200 million in new funds for Azul at emergence, strengthening our capital structure and supporting the implementation of the plan. These milestones bring us closer to plan confirmation and the successful conclusion of our restructuring by February 2026.

We could not be more excited about the future. We are truly building Azul into a resilient, robust business plan focused on cash-generation, growing business units combined with industry-leading customer service and operational excellence. I want to thank our partners, crewmembers and customers for their continued support.

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	3Q25	3Q24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Operating Revenue						
Passenger revenue	5,294.1	4,762.8	11.2%	14,890.4	12,978.9	14.7%
Cargo revenue and other	442.9	366.8	20.7%	1,183.4	1,001.9	18.1%
Total operating revenue	5,737.0	5,129.6	11.8%	16,073.8	13,980.8	15.0%
Operating Expenses						
Aircraft fuel	(1,370.2)	(1,493.9)	-8.3%	(4,330.9)	(4,220.8)	2.6%
Salaries and benefits	(597.0)	(647.9)	-7.9%	(1,989.8)	(1,978.5)	0.6%
Depreciation and amortization	(717.4)	(626.1)	14.6%	(2,295.4)	(1,852.0)	23.9%
Other rent & ACMI	(172.2)	(76.5)	125.0%	(450.7)	(196.5)	129.4%
Airport fees	(315.9)	(287.1)	10.0%	(950.3)	(768.9)	23.6%
Traffic and customer servicing	(241.8)	(221.9)	9.0%	(726.6)	(636.6)	14.1%
Sales and marketing	(230.5)	(240.2)	-4.0%	(641.2)	(633.6)	1.2%
Maintenance and repairs	(167.5)	(192.2)	-12.8%	(572.8)	(560.6)	2.2%
Other	(654.3)	(316.6)	106.6%	(1,895.4)	(864.1)	119.3%
Total Operating Expenses	(4,466.7)	(4,102.4)	8.9%	(13,852.9)	(11,711.7)	18.3%
Operating Result	1,270.4	1,027.2	23.7%	2,220.9	2,269.1	-2.1%
Operating margin	22.1%	20.0%	+2.1 p.p.	13.8%	16.2%	-2.4 p.p.
EBITDA	1,987.8	1,653.3	20.2%	4,516.3	4,121.1	9.6%
EBITDA margin	34.6%	32.2%	+2.4 p.p.	28.1%	29.5%	-1.4 p.p.
Financial Result	(1,914.5)	(636.8)	200.7%	(788.6)	(6,476.0)	-87.8%
Financial income	43.3	56.5	-23.4%	858.5	152.5	463.1%
Financial expenses ²	(2,876.5)	(1,173.1)	145.2%	(6,887.9)	(3,466.7)	98.7%
Derivative financial instruments, net ²	(0.0)	(122.1)	-100.0%	(20.0)	(120.8)	-83.4%
Foreign currency exchange, net	918.7	601.9	52.6%	5,260.9	(3,041.0)	n.a.
Result Before Income Taxes	(644.2)	390.4	n.a.	1,432.3	(4,206.9)	n.a.
Income tax and social contribution	-	(0.7)	n.a.	(0.0)	(1.0)	n.a.
Deferred income tax and social contribution	-	-	n.a.	-	39.5	n.a.
Net Result²	(644.2)	389.7	n.a.	1,432.3	(4,168.3)	n.a.
Net margin	-11.2%	7.6%	n.a.	8.9%	-29.8%	n.a.
Adjusted Net Result^{2 3}	(1,562.9)	(125.8)	1141.9%	(3,855.3)	(1,057.8)	264.5%
Adjusted net margin ^{2 3}	-27.2%	-2.5%	-24.8 p.p.	-24.0%	-7.6%	-16.4 p.p.
Shares outstanding ⁴	856.2	347.7	146.2%	788.1	347.7	126.7%
EPS	(0.75)	1.12	n.a.	1.82	(11.99)	n.a.
EPS (US\$)	(0.14)	0.20	n.a.	0.32	(2.29)	n.a.
EPADR (US\$)	(0.41)	0.61	n.a.	0.96	(6.87)	n.a.
Adjusted EPS ³	(1.83)	(0.36)	404.4%	(4.89)	(3.04)	60.8%
Adjusted EPS ³ (US\$)	(0.34)	(0.07)	413.3%	(0.87)	(0.58)	48.9%
Adjusted EPADR ³ (US\$)	(1.01)	(0.20)	413.3%	(2.60)	(1.74)	48.9%

¹ Operating results were adjusted for non-recurring items totaling R\$ 596.8 million in 3Q25. For more information see page 10.

² Excludes conversion rights related to convertible debentures.

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

⁴ Shares outstanding do not include dilution related to convertible and equity instruments.

Operating Data ¹	3Q25	3Q24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
ASK (million)	12,818	11,967	7.1%	38,448	33,962	13.2%
Domestic	9,643	9,533	1.2%	29,537	27,372	7.9%
International	3,176	2,434	30.5%	8,911	6,590	35.2%
RPK (million)	10,846	9,888	9.7%	31,739	27,395	15.9%
Domestic	8,134	7,776	4.6%	24,219	21,731	11.4%
International	2,712	2,112	28.4%	7,520	5,663	32.8%
Load factor (%)	84.6%	82.6%	+2.0 p.p.	82.6%	80.7%	+1.9 p.p.
Domestic	84.3%	81.6%	+2.8 p.p.	82.0%	79.4%	+2.6 p.p.
International	85.4%	86.8%	-1.4 p.p.	84.4%	85.9%	-1.5 p.p.
Average fare (R\$)	656.2	588.6	11.5%	621.5	571.7	8.7%
Passengers (thousands)	8,067	8,091	-0.3%	23,960	22,704	5.5%
Block hours	143,883	146,604	-1.9%	437,560	420,648	4.0%
Aircraft utilization (hours per day) ²	11.9	11.5	4.1%	11.8	11.4	3.6%
Departures	77,428	83,449	-7.2%	236,536	241,378	-2.0%
Average stage length (km)	1,301	1,183	10.0%	1,288	1,162	10.8%
End of period operating passenger aircraft	185	186	-0.5%	185	186	-0.5%
Fuel consumption (thousands of liters)	358,265	339,093	5.7%	1,076,616	972,818	10.7%
Fuel consumption per ASK	27.9	28.3	-1.4%	28.0	28.6	-2.2%
ASK per FTE (thousand)	861.1	792.7	8.6%	2,582.8	2,249.7	14.8%
Full-time-equivalent employees	14,886	15,096	-1.4%	14,886	15,096	-1.4%
End of period FTE per aircraft	80	81	-0.9%	80	81	-0.9%
Yield (R\$ cents)	48.81	48.17	1.3%	46.92	47.38	-1.0%
RASK (R\$ cents)	44.76	42.87	4.4%	41.81	41.17	1.6%
PRASK (R\$ cents)	41.30	39.80	3.8%	38.73	38.22	1.3%
CASK (R\$ cents)	34.85	34.28	1.6%	36.03	34.48	4.5%
CASK ex-fuel (R\$ cents)	24.16	21.80	10.8%	24.77	22.06	12.3%
Fuel cost per liter (R\$)	3.82	4.41	-13.2%	4.02	4.34	-7.3%
Break-even load factor (%)	65.9%	66.1%	-0.2 p.p.	71.1%	67.6%	+3.6 p.p.
Average exchange rate (R\$ per US\$)	5.45	5.55	-1.7%	5.65	5.24	8.0%
End of period exchange rate	5.32	5.45	-2.4%	5.32	5.45	-2.4%
Inflation (IPCA/LTM)	4.81%	4.24%	+0.6 p.p.	4.81%	4.24%	+0.6 p.p.
WTI (average per barrel, US\$)	65.21	73.21	-10.9%	65.95	77.44	-14.8%
Heating oil (US\$ per gallon)	2.30	2.32	-0.7%	2.28	2.51	-9.2%

¹ Operating results were adjusted for non-recurring items totaling R\$ 596.8 million in 3Q25. For more information see page 10.

² Excludes Cessna aircraft and freighters.

Operating Revenue

In 3Q25, Azul's total operating revenues increased R\$607.4 million, reaching an all-time record of more than R\$5.7 billion, 11.8% higher than 3Q24 mainly due to a healthy demand environment, robust ancillary revenues and the notable performance of our businesses units.

Cargo revenue and other totaled R\$442.9 million, 20.7% higher than 3Q24, mainly due to a better performance in our international cargo operation. In 3Q25, international cargo revenues increased a remarkable 24% year-over-year, with healthy margins.

Even with a capacity increase of 7.1%, our RASK and PRASK were at a record levels for a third quarter at R\$44.76 cents and R\$41.30 cents respectively, due to the sustainable competitive advantages of our unique business model. In 3Q25, business units accounted for 25.3% of RASK and 29.7% of EBITDA at more than R\$412 million.

R\$ cents ¹	3Q25	3Q24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Operating revenue per ASK						
Passenger revenue	41.30	39.80	3.8%	38.73	38.22	1.3%
Cargo revenue and other	3.46	3.07	12.7%	3.08	2.95	4.3%
Operating revenue (RASK)	44.76	42.87	4.4%	41.81	41.17	1.6%
Operating expenses per ASK						
Aircraft fuel	(10.69)	(12.48)	-14.4%	(11.26)	(12.43)	-9.4%
Salaries and benefits	(4.66)	(5.41)	-14.0%	(5.18)	(5.83)	-11.2%
Depreciation and amortization	(5.60)	(5.23)	7.0%	(5.97)	(5.45)	9.5%
Other rent & ACMI	(1.34)	(0.64)	110.0%	(1.17)	(0.58)	102.6%
Airport fees	(2.46)	(2.40)	2.7%	(2.47)	(2.26)	9.2%
Traffic and customer servicing	(1.89)	(1.85)	1.7%	(1.89)	(1.87)	0.8%
Sales and marketing	(1.80)	(2.01)	-10.4%	(1.67)	(1.87)	-10.6%
Maintenance and repairs	(1.31)	(1.61)	-18.6%	(1.49)	(1.65)	-9.7%
Other operating expenses	(5.10)	(2.65)	92.9%	(4.93)	(2.54)	93.7%
Total operating expenses (CASK)	(34.85)	(34.28)	1.6%	(36.03)	(34.48)	4.5%
Operating income per ASK (RASK-CASK)	9.91	8.58	15.5%	5.78	6.68	-13.5%

¹ Operating results were adjusted for non-recurring items totaling R\$ 596.8 million in 3Q25. For more information see page 10.

Operating Expenses

In 3Q25, operating expenses totaled R\$4.5 billion, 8.9% higher than 3Q24. Costs per ASK (CASK) increased 1.6% to R\$34.85 cents mainly explained by a 4.8% inflation in the period, a 16.7% increase in number of legal claims related to irregular operations occurred mostly in 2024, and a 30.5% increase in international capacity, which have higher rates, partially offset by a 1.7% appreciation of the Brazilian real against the US dollar, higher productivity and a 13.2% reduction in fuel price.

The breakdown of our main operating expenses compared to 3Q24 is as follows:

- **Aircraft fuel** decreased 8.3% to R\$1,370.2 million mostly due to a 13.2% reduction in fuel price per liter (excluding hedges), partially offset by a 7.1% increase in total capacity. On a per-ASK basis, aircraft fuel reduced 14.4% mainly due to a reduction of 1.4% in fuel burn per ASK as a result of the growth in our next-generation fleet and a reduction in fuel prices.
- **Salaries and benefits** reduced 7.9% or R\$50.9 million compared to 3Q24, mainly driven by higher productivity through a reduction in FTE and 1.9% reduction in block hours, partially offset by our capacity increase of 7.1% and a 4.8% union increase in salaries as a result of collective bargaining agreements with unions applicable to all airline employees in Brazil. Salaries per ASK dropped 14.0%, driven by higher productivity and several cost-reduction strategies already implemented.
- **Depreciation and amortization** increased 14.6% or R\$91.3 million, driven by the increase in the size of our fleet compared to 3Q24 as a result of the fleet transformation process, which increased the right-of-use assets recognized at a higher foreign exchange rate, and the increase in spare engines due to supply issues with OEMs. On a per-ASK basis, depreciation and amortization increased 7.0% mainly due to the addition of 13 E2s aircraft compared to 3Q24.
- **Other rent & ACMI** increased R\$95.7 million compared to 3Q24, mainly impacted by the start of our ACMI partnership in December 2024 and higher number of engine short-term lease to mitigate irregular operations caused by OEM performance and supply issues.
- **Airport fees** increased 10.0% or R\$28.8 million and increased 2.7% mostly on a per-ASK basis, due to a 1.2% increase in domestic capacity and a 30.5% increase in international capacity, which have higher rates denominated in dollars.

- **Traffic and customer servicing** increased 9.0% or R\$19.9 million, primarily due the increase in international departures which have higher expenses and 4.8% inflation in the period, partially offset by the optimization of our onboard services. On a per-ASK basis, traffic and customer servicing increased 1.7%.
- **Sales and marketing** reduced 4.0% or R\$9.7 million, mostly driven by the shift to a lower capacity growth strategy. On a per-ASK basis, sales and marketing decreased 10.4%.
- **Maintenance and repairs** reduced 12.8% compared to 3Q24, mainly due to the savings from insourcing of maintenance events and renegotiations with suppliers and the 1.7% appreciation of the Brazilian real against the US dollar. Maintenance and repairs per ASK decreased 18.6%.
- **Other** increased R\$337.7 million, mainly due to a 16.7% increase in the number of legal claims related to irregular operations occurred mostly in 2024, and a 4.8% annual inflation. From March onwards, we have seen significant improvement in our operational performance, which translated into an NPS recovery of almost 35 points in September 2025 compared to December 2024.

Non-Operating Results

Net financial results (R\$ million) ¹	3Q25	3Q24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Net financial expenses	(2,833.3)	(1,116.5)	153.8%	(6,029.4)	(3,314.2)	81.9%
Derivative financial instruments, net	(0.0)	(122.1)	-100.0%	(20.0)	(120.8)	-83.4%
Foreign currency exchange, net	918.7	601.9	52.6%	5,260.9	(3,041.0)	n.a.
Net financial results	(1,914.5)	(636.8)	200.7%	(788.6)	(6,476.0)	-87.8%

¹ Excludes the conversion right related to the convertible debentures.

Net financial expenses were R\$2,833.3 million in the quarter, mainly due to a R\$1,205 million in interest on loans and financing accrued in 3Q25, R\$665 million in accrued interest related to leases recognized as financial expense as determined by IFRS16 rules, R\$473 million in amortized cost of loans and financing, R\$98 million in financial operations costs, and R\$58 million in interest on credit card receivables factoring. Excluding financial expenses related to debt that will be equitized at emergence, net financial expenses would have been roughly R\$800 million.

Derivative financial instruments, net were almost zero in 3Q25. As of September 30, 2025, Azul had hedged approximately 6% of its expected fuel consumption for the next twelve months by using forward contracts, options, and pre-determined pricing agreements with our fuel suppliers.

Foreign currency exchange, net registered a net gain of R\$918.7 million in 3Q25 due to the 2.5% end of period appreciation of the Brazilian real against the US dollar versus 2Q25, resulting in a decrease in lease liabilities and loans denominated in foreign currency.

Liquidity and Financing

Azul ended the third quarter with total liquidity of R\$8.8 billion including short-term investments, accounts receivable, security deposits and maintenance reserves. Immediate liquidity as of September 30, 2025 was R\$3.4 billion, representing 15.9% of our LTM revenues. In July, Azul accessed US\$1.1 billion of its US\$1.6 billion DIP financing. Of this amount, US\$910 million were used to pay down bridge loans, superiority notes, convertible debentures and other debts, and US\$200 million became additional liquidity for Azul.

Accounts receivable rose 56.7%, or R\$958.3 million, compared to June 30, 2025, driven mainly by a deliberate reduction in the factoring of 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, 2025, the Company held over R\$1.6 billion in credit card receivables, representing a readily available source of cash.

Liquidity (R\$ million)	3Q25	2Q25	% Δ	3Q24	% Δ
Cash and cash equivalents	652.6	1,458.8	-55.3%	1,082.2	-39.7%
Short-term investments	143.3	142.4	0.6%	57.0	151.5%
Accounts receivable	2,647.6	1,689.3	56.7%	1,356.7	95.1%
Immediate liquidity	3,443.5	3,290.5	4.6%	2,495.9	38.0%
Cash as % of LTM revenue	15.9%	15.7%	+0.3 p.p.	13.1%	+2.8 p.p.
TAP Bond	969.6	991.9	-2.3%	912.9	6.2%
Long-term investments and receivables	--	-	n.a.	53.9	n.a.
Security deposits and maintenance reserves	4,382.4	3,535.3	24.0%	2,816.6	55.6%
Total Liquidity	8,795.5	7,817.7	12.5%	6,279.3	40.1%

Compared to 2Q25, gross debt increased R\$2,904.8 million to R\$37,315.2 million, mostly due to the roughly R\$6.0 billion DIP financing raised in the quarter as part of our restructuring process, partially offset by the bridge loan and superpriority note repayment, and the 2.5% end of period appreciation of the Brazilian real against the US dollar, which decreased our dollar-denominated lease liabilities and loans. Excluding lease liabilities that will be extinguished and loans and financing that will be equitized, our gross debt would have been around R\$20 billion.

Loans and financing (R\$ million) ¹	3Q25	2Q25	% Δ	3Q24	% Δ
Lease liabilities	15,645.1	16,304.3	-4.0%	13,620.6	14.9%
Lease notes	730.9	722.3	1.2%	1,162.2	-37.1%
Finance lease liabilities	613.3	594.8	3.1%	647.2	-5.2%
Other aircraft loans and financing	984.6	1,068.7	-7.9%	707.9	39.1%
Loans and financing	19,341.4	15,720.4	23.0%	11,818.8	63.6%
% of non-aircraft debt in local currency	7%	5%	+1.3 p.p.	13%	-6.6 p.p.
% of total debt in local currency	3%	2%	+0.2 p.p.	6%	-3.2 p.p.
Gross debt	37,315.2	34,410.4	8.4%	27,956.6	33.5%

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

The table below presents additional information related to our loans and financing payments in 3Q25:

Loans and financing payments (R\$ million)	3Q25	2Q25	% Δ	3Q24	% Δ
Loans and financing repayments	46.5	194.2	-76.1%	125.4	-63.0%
Interest on loans and financing	32.4	77.0	-57.9%	341.5	-90.5%
Total loans and financing payments	78.9	271.2	-70.9%	467.0	-83.1%

The table below presents additional information related to our interest payments in 3Q25:

Interest payments (R\$ million)	3Q25	2Q25	% Δ	3Q24	% Δ
Interest on loans and financing	32.4	77.0	-57.9%	341.5	-90.5%
Interest on leases	86.0	39.9	115.6%	166.6	-48.4%
Interest on leases - notes and equity	(0.0)	52.5	n.a.	17.5	n.a.
Interest on convertible instruments	-	42.1	n.a.	-	n.a.
Interest on factoring credit card receivables	57.8	111.5	-48.1%	84.3	-31.4%
Other interest	2.6	2.5	3.9%	63.9	-96.0%
Total interest payments	178.8	325.5	-45.1%	673.8	-73.5%

As of September 30, 2025, Azul's average debt maturity excluding lease liabilities and convertible debentures was 2.0 years, with an average interest rate of 13.2%. Average interest rate on local and dollar-denominated obligations were equivalent to CDI + 4% and 13.0% respectively.

Azul's leverage ratio measured as net debt to LTM EBITDA was 5.1x, mainly due to the appreciation of the Brazilian real against the US dollar this year, which impacted our dollar-denominated debt, in addition to the R\$6.0 billion debt raised in the quarter as part of our restructuring plan. This leverage does not consider the conversion of the 1L and 2Ls into equity as part of the Chapter 11 plan, which is expected to reduce leverage to 2.5x at emergence.

Key financial ratios (R\$ million)	3Q25	2Q25	% Δ	3Q24	% Δ
Cash ¹	4,413.1	4,282.4	3.1%	3,462.7	27.4%
Gross debt ²	37,315.2	34,410.4	8.4%	27,956.6	33.5%
Net debt	32,902.2	30,128.0	9.2%	24,493.9	34.3%
Net debt / EBITDA (LTM)	5.1x	4.9x	0.2x	4.4x	0.7x

¹ Includes cash, cash equivalents, receivables, short and long-term investments.

² Excludes convertible debentures and OEM notes.

Fleet

As of September 30, 2025, Azul had a passenger operating fleet of 185 aircraft with an average aircraft age of 7.3 years excluding Cessna aircraft.

Passenger Operating Fleet	3Q25	2Q25	% Δ	3Q24	% Δ
Airbus widebody	12	12	-	12	-
Airbus narrowbody	57	57	-	57	-
Embraer E2	37	35	5.7%	24	54.2%
Embraer E1	25	28	-10.7%	33	-24.2%
ATR	31	31	-	36	-13.9%
Cessna	23	23	-	24	-4.2%
Total passenger operating fleet	185	186	-0.5%	186	-0.5%

The table below presents additional information related to our lease payments in 3Q25:

Lease payments (R\$ million)	3Q25	2Q25	% Δ	3Q24	% Δ
Lease repayments	617.2	696.3	-11.4%	667.1	-7.5%
Interest on leases	86.0	39.9	115.6%	166.6	-48.4%
Total lease payments¹	703.2	736.2	-4.5%	833.7	-15.7%

¹ The difference between the total lease payment presented above and lease payments shown on "Note 19.2 Leases" in the Interim Condensed Financial Statements is due to non-cash offsets occurred in the period.

Capex

Capital expenditures as presented in our cash flows from investing activities excluding short-term investment totaled R\$117.2 million in 3Q25, 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)	3Q25	3Q24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Aircraft and maintenance and checks	61.9	186.8	-66.9%	198.0	548.6	-63.9%
Intangible assets	27.5	41.7	-34.2%	74.9	120.1	-37.7%
Pre-delivery payments	-	-	n.a.	-	276.8	n.a.
Other	27.9	18.9	47.2%	46.1	53.6	-14.0%
Capex	117.2	247.5	-52.6%	319.0	999.2	-68.1%
Sale and leaseback	-	-12.4	n.a.	-30.7	-22.7	35.4%
Net capex	117.2	235.1	-50.1%	288.3	976.5	-70.5%

Including prepayments and maintenance reserves that impacted working capital, capital expenditures totaled R\$502.3 million in 3Q25.

Capex including prepayments and reserves (R\$ million)	3Q25	3Q24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Net capex from sales and leaseback	117.2	235.1	-50.1%	288.3	976.5	-70.5%
Engine Financing	44.1	0.9	4826.1%	128.8	0.9	14288.6%
Prepayments and reserves	341.0	319.0	6.9%	908.6	1,310.8	-30.7%
Total capex including prepayment and reserves	502.3	555.0	-9.5%	1,325.7	2,288.2	-42.1%

Non-Recurring Items Reconciliation

The operating results presented in this release include items that we deem non-recurring and that should not be considered when making comparisons to prior or future periods.

In 3Q25, our operating results were adjusted for non-recurring items totaling R\$596.8 million mainly related to:

- **Salaries and benefits:** R\$15.0 million due to payroll expenses related to restructuring process and maintenance of aircraft slated to be rejected.
- **Other rent and ACMI:** R\$105.7 million in new provisions related to engine rent due to OEM contract termination.
- **Airport fees:** R\$8.7 million due to parking fees for aircraft slated to be rejected.
- **Maintenance and repairs:** R\$19.4 million maintenance costs related to aircraft slated to be rejected.
- **Other:** R\$447.9 million in restructuring advisor fees and other redelivery provision and costs related to aircraft slated to be rejected.

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

3Q25 Non-recurring Adjustments	As recorded	Adjustments	Adjusted
Operating Revenue			
Passenger revenue	5,294.1	-	5,294.1
Cargo revenue and other	442.9	-	442.9
Total operating revenue	5,737.0	-	5,737.0
Operating Expenses			
Aircraft fuel	1,370.2	-	1,370.2
Salaries and benefits	611.9	(15.0)	597.0
Depreciation and amortization	717.4	-	717.4
Other rent & ACMI	278.0	(105.7)	172.2
Airport fees	324.6	(8.7)	315.9
Traffic and customer servicing	241.8	-	241.8
Sales and marketing	230.5	0.0	230.5
Maintenance and repairs	186.9	(19.4)	167.5
Other	1,102.2	(447.9)	654.3
Total Operating Expenses	5,063.5	(596.8)	4,466.7
Operating Result	673.6	596.8	1,270.4
<i>Operating margin</i>	<i>11.7%</i>	<i>+10.4 p.p.</i>	<i>22.1%</i>
EBITDA	1,391.0	596.8	1,987.8
<i>EBITDA margin</i>	<i>24.2%</i>	<i>+10.4 p.p.</i>	<i>34.6%</i>

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	3Q25	2Q25	% Δ
Environmental			
Fuel			
Total fuel consumed per ASK (GJ / ASK)	1,050	1,053	-0.3%
Total fuel consumed (GJ x 1000)	13,458	13,506	-0.4%
Fleet			
Average age of operating fleet ¹ (years)	7.3	7.2	1.2%
Social			
Labor Relations			
Employee gender: male (%)	59.0%	59.0%	-
Employee gender: female (%)	41.0%	41.0%	-
Employee monthly turnover (%)	0.9%	0.7%	0.2 p.p.
Employee covered under collective bargaining agreements (%)	100%	100%	-
Volunteers (#)	7,445	7,380	0.9%
Governance			
Management			
Independent directors (%)	89%	89%	-
Percent of Board members that are women (%)	22%	22%	-
Board of Directors' average age (years)	54	54	0.5%
Director meeting attendance (%)	100%	100%	-
Board size (#)	9	9	-
Participation of women in leadership positions (%)	37%	37%	-

¹ Excludes Cessna aircraft.

Conference Call

Due to the voluntary filing for reorganization and debt restructuring under Chapter 11 protection in the United States, the Company will not be holding an investor conference call following the results release.

About Azul

Azul S.A. (B3: AZUL4; OTC: AZULQ), the largest airline in Brazil in terms of cities served, offers more than 800 daily flights to 137 destinations. With an operational fleet of around 200 aircraft and over 14,000 crew members, the company operates a network of 250 direct routes. Azul was named by Cirium (a leading aviation data analytics company) as the 2nd most punctual airline in the world in 2023. In 2020, Azul was awarded as the best airline in the world by TripAdvisor, marking the first time a Brazilian airline achieved first place 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 4831 1245
imprensa@voeazul.com.br

Balance Sheet – IFRS

(R\$ million)	September 30, 2025	June 30, 2025	September 30, 2024
Assets	27,626.2	26,897.0	23,404.2
Current assets	7,298.8	7,180.1	5,011.2
Cash and cash equivalents	652.6	1,458.8	1,082.2
Short-term investments	1,112.9	1,134.3	57.0
Accounts receivable	2,647.6	1,689.3	1,356.7
Inventories	1,022.2	988.1	1,026.5
Security deposits and maintenance reserves	414.0	329.7	596.4
Taxes recoverable	241.0	210.8	221.5
Prepaid expenses	327.5	257.2	194.6
Other current assets	880.9	1,111.9	476.2
Non-current assets	20,327.4	19,716.9	18,393.0
Long-term investments	-	-	966.8
Security deposits and maintenance reserves	3,968.4	3,205.7	2,220.2
Other non-current assets	651.9	516.7	518.0
Right of use – leased aircraft and other assets	9,505.0	9,824.3	9,040.8
Right of use – maintenance of leased aircraft	1,778.0	1,684.3	1,154.5
Property and equipment	2,877.9	2,919.4	2,973.5
Intangible assets	1,546.3	1,566.5	1,519.3
Liabilities and equity	27,626.2	26,897.0	23,404.2
Current liabilities	26,828.3	21,363.7	18,521.9
Loans and financing	11,291.8	4,962.0	1,560.7
Convertible instruments	54.4	30.7	69.0
Leases	3,965.4	4,100.6	3,812.1
Lease notes	62.9	53.1	107.4
Lease equity	-	-	874.0
Accounts payable	3,477.6	3,576.9	3,699.1
Factoring	-	-	50.0
Air traffic liability	6,006.9	6,530.7	5,813.0
Salaries and benefits	610.2	563.2	564.3
Insurance payable	14.8	6.9	4.2
Taxes payable	105.6	97.1	168.9
Derivative financial instruments	-	-	117.4
Provisions	405.2	500.4	662.5
Airport fees	711.5	756.2	691.8
Other	122.0	185.8	327.5
Non-current liabilities	28,204.6	31,573.8	30,918.3
Loans and financing	9,034.1	11,827.1	10,966.0
Convertible instruments	495.9	641.6	1,171.1
Leases	12,293.0	12,798.4	10,455.7
Lease notes	668.0	669.2	1,054.8
Lease equity	-	-	1,467.0
Accounts payable	1,534.8	1,370.5	1,199.2
Provision	2,468.2	2,509.3	2,967.8
Airport fees	733.9	756.8	748.0
Other non-current liabilities	976.7	1,000.9	888.6
Equity	(27,406.7)	(26,040.5)	(26,036.0)
Issued capital	7,060.8	7,060.8	2,315.6
Capital reserve	(1,407.0)	(1,406.0)	2,055.5
Treasury shares	(3.1)	(4.3)	(4.3)
Accumulated other comprehensive result	5.9	5.9	3.1
Accumulated losses	(33,063.3)	(31,696.9)	(30,405.9)

Cash Flow Statement – IFRS

(R\$ million)	3Q25	3Q24	% Δ	9M25	9M24	% Δ
Cash flows from operating activities						
Net profit (loss) for the period	(1,366.5)	121.2	n.a.	1,755.2	(4,738.7)	n.a.
Total non-cash adjustments						
Depreciation and amortization	717.4	626.1	14.6%	2,295.4	1,852.0	23.9%
Unrealized derivatives	137.4	305.1	-55.0%	(723.3)	(53.3)	1257.0%
Exchange gain and (losses) in foreign currency	(886.2)	(697.3)	27.1%	(5,438.7)	3,292.2	n.a.
Financial income and expenses, net	2,727.6	1,279.4	113.2%	6,211.8	3,694.3	68.1%
Provisions	108.9	(148.4)	n.a.	193.5	(114.7)	n.a.
Result from modification of lease and provision	6.6	(24.2)	n.a.	(1,286.3)	(113.1)	1037.3%
Other	(99.0)	(424.6)	-76.7%	(20.4)	(965.5)	-97.9%
Changes in operating assets and liabilities						
Trade and other receivables	(939.6)	(116.7)	705.3%	(918.3)	131.3	n.a.
Security deposits and maintenance reserves	(133.1)	(55.8)	138.7%	(407.5)	(286.3)	42.3%
Other assets	(394.6)	(83.0)	375.3%	(657.8)	(410.9)	60.1%
Derivatives	-	(35.8)	n.a.	(46.8)	(51.2)	-8.6%
Accounts payable	(95.6)	236.2	n.a.	(585.3)	686.9	n.a.
Salaries and benefits	78.2	50.5	55.0%	185.1	146.9	26.0%
Air traffic liability	(433.4)	259.1	n.a.	(61.8)	756.8	n.a.
Provisions	(162.6)	(108.8)	49.5%	(470.5)	(308.9)	52.3%
Other liabilities	(163.9)	184.6	n.a.	(211.4)	87.9	n.a.
Interest paid	(178.8)	(673.8)	-73.5%	(1,271.2)	(1,796.9)	-29.3%
Interest on loans and financing	(32.4)	(341.5)	-90.5%	(469.5)	(962.2)	-51.2%
Interest on leases	(86.0)	(166.6)	-48.4%	(281.0)	(402.6)	-30.2%
Interest on leases - notes and equity	0.0	(17.5)	n.a.	(61.3)	(33.4)	83.9%
Interest on convertible instruments	-	-	n.a.	(175.2)	(76.4)	129.4%
Interest on factoring credit card receivables	(57.8)	(84.3)	-31.4%	(278.4)	(244.4)	13.9%
Other interest	(2.6)	(63.9)	-96.0%	(5.7)	(78.0)	-92.7%
Net cash generated (used) by operating activities	(1,077.0)	693.8	n.a.	(1,458.4)	1,808.7	n.a.
Cash flows from investing activities						
Short-term investment	0.0	1.4	-99.9%	(22.4)	(106.0)	-78.9%
Cash received on sale of property and equipment	-	-	n.a.	7.3	-	n.a.
Sales and leaseback	-	12.4	n.a.	30.7	22.7	35.4%
Acquisition of subsidiary, net of cash acquired	(5.9)	-	n.a.	(5.9)	-	n.a.
Acquisition of intangible	(27.5)	(41.7)	-34.2%	(74.9)	(120.1)	-37.7%
Acquisition of property and equipment	(89.7)	(205.7)	-56.4%	(244.1)	(879.1)	-72.2%
Net cash generated (used) in investing activities	(123.1)	(233.7)	-47.3%	(309.3)	(1,082.6)	-71.4%
Cash flows from financing activities						
Loans and financing						
Proceeds	1,115.5	20.0	5477.5%	6,233.5	2,299.9	171.0%
Repayment	(46.5)	(125.6)	-63.0%	(2,555.0)	(1,194.3)	113.9%
Lease repayment	(617.2)	(667.1)	-7.5%	(2,346.6)	(2,200.7)	6.6%
Factoring	-	(44.8)	n.a.	-	(447.6)	n.a.
Cost of issuing shares	-	-	n.a.	(43.0)	-	n.a.
Capital increase	-	-	n.a.	51.2	0.0	284383.3%
Treasury shares	-	-	n.a.	(0.0)	(2.6)	-99.8%
Net cash generated (used) in financing activities	451.9	(817.6)	n.a.	1,340.1	(1,545.3)	n.a.
Exchange gain (loss) on cash and cash equivalents	(57.9)	0.1	n.a.	(129.8)	4.0	n.a.
Net decrease in cash and cash equivalents	(806.2)	(357.4)	125.6%	(557.4)	(815.2)	-31.6%
Cash and cash equivalents at the beginning of the period	1,458.8	1,439.6	1.3%	1,210.0	1,897.3	-36.2%
Cash and cash equivalents at the end of the period	652.6	1,082.2	-39.7%	652.6	1,082.2	-39.7%

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 earnings 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 earnings 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 earnings 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.