

Azul divulga EBITDA de R\$1,7 bilhão no 1T26

São Paulo, 7 de maio de 2026 – A Azul S.A., “Azul” (B3:AZUL3, OTC:AZLUY), maior companhia aérea do Brasil em número de cidades atendidas, anuncia hoje seus resultados do primeiro trimestre de 2026 (“1T26”). 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

1T26 Destaques ¹	1T26	1T25	% Δ
Receita líquida total (R\$ milhões)	5.471,4	5.394,4	1,4%
Resultado operacional (R\$ milhões)	1.045,0	570,6	83,1%
Margem operacional (%)	19,1%	10,6%	+8,5 p.p.
EBITDA (R\$ milhões)	1.699,4	1.385,8	22,6%
Margem EBITDA (%)	31,1%	25,7%	+5,4 p.p.
ASK (milhões)	12.453	12.802	-2,7%
RASK (R\$ centavos)	43,94	42,14	4,3%
PRASK (R\$ centavos)	40,54	39,19	3,5%
Yield (R\$ centavos)	48,40	48,09	0,6%
CASK (R\$ centavos)	35,55	37,68	-5,7%
Preço médio combustível / litro (R\$)	3,91	4,38	-10,7%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$912,8 milhões no 1T26. Para mais informações, consulte a página 7.

- A receita operacional atingiu um recorde para um primeiro trimestre, chegando a R\$5,5 bilhões, um aumento de 1,4% ano contra ano, impulsionada principalmente por um ambiente de demanda saudável, receitas auxiliares robustas e o desempenho excepcional de nossas unidades de negócio “*beyond-the-metal*”.
- A capacidade diminuiu 2,7% em relação ao ano anterior, devido principalmente a uma redução de 8,9% nas operações internacionais. O tráfego de passageiros medido em RPKs permaneceu estável, enquanto a taxa de ocupação atingiu um recorde para primeiros trimestres de 83,8%, 2,3 pontos percentuais maior do que no 1T25.
- O RASK alcançou um recorde para primeiros trimestres, totalizando R\$43,94 centavos no 1T26, crescimento de 4,3% ano contra ano. Nossas unidades de negócio continuaram contribuindo de forma relevante para nossas receitas, representando 23% do RASK no trimestre.
- O CASK no 1T26 foi de R\$35,55 centavos, uma redução de 5,7% comparado ao 1T25, impulsionada principalmente pelas iniciativas estruturais de redução de custos implementadas durante o nosso processo de reestruturação, além de uma queda de 10,7% no preço do combustível e uma valorização média de 10,0% do real. No 1T26, a produtividade medida em ASKs por FTE aumentou 1,1%, e o consumo de combustível por ASK caiu 1,8% ano contra ano.
- O EBITDA do 1T26 atingiu um recorde para primeiros trimestres de R\$1.699,4 milhões, aumentando 22,6% ano contra ano, representando uma margem de 31,1%. O resultado operacional também registrou recorde para primeiros trimestres, totalizando R\$1.045,0 milhões, aumentando 83,1% e entregando uma margem de 19,1%.
- A Azul encerrou o trimestre com R\$4,7 bilhões em caixa mais recebíveis, acima das expectativas, com um aumento de 98,6% acima dos R\$2,3 bilhões registrados no 1T25, representando 21,2% da receita dos últimos doze meses. No trimestre, a Azul gerou R\$216,9 milhões em fluxo de caixa livre recorrente.
- Em comparação ao 1T25, a dívida total diminuiu R\$14,0 bilhões, para R\$20,6 bilhões, devido à conclusão bem-sucedida de nossa reestruturação financeira. Como resultado, a alavancagem da Azul, medida como dívida líquida sobre EBITDA e considerando a liquidez disponível, atingiu 2,4x, uma queda de 3,1 vezes ano contra ano, posicionando a companhia para um processo contínuo de desalavancagem. Ao utilizar apenas a liquidez imediata, a alavancagem da Companhia seria de 2,3x.
- A Azul fez melhorias significativas na experiência geral de viagem, o que se traduziu em um aumento de mais de 12 pontos no *Net Promoter Score* (NPS) no 1T26 em comparação ao 1T25.
- A Azul encerrou o 1T26 com aproximadamente 92,7% de sua capacidade doméstica proveniente de aeronaves de última geração, consideravelmente acima de qualquer concorrente na região. Reduzimos nossa frota de E1 em 31,0% na comparação anual, enquanto aumentamos nossa frota de E2 em 40,6%.

Mensagem da Administração

Gostaria de começar agradecendo aos nossos mais de 14.000 tripulantes por seu trabalho árduo, dedicação e compromisso com a excelência. O foco em segurança, qualidade de serviço e confiabilidade operacional é a base do sucesso da Azul, e o desempenho recorde que entregamos neste trimestre é resultado direto de sua paixão, resiliência e profissionalismo.

Ao iniciarmos 2026, a Azul apresentou mais um conjunto de resultados sólidos, reforçando a resiliência do nosso modelo de negócios e a execução disciplinada do nosso plano estratégico. A demanda permaneceu saudável ao longo do trimestre, sustentando uma receita operacional de R\$5,5 bilhões, um recorde para um primeiro trimestre e 1,4% superior ao ano anterior. Esse desempenho reflete a força da nossa malha, a contínua expansão das receitas auxiliares e os resultados excepcionais das nossas unidades de negócio "*beyond-the-metal*".

Esses esforços combinados resultaram na nossa melhor rentabilidade para um primeiro trimestre. O EBITDA aumentou 22,6% ano contra ano, alcançando R\$1,7 bilhão, com margem de 31,1%, e o resultado operacional atingiu R\$1,0 bilhão. Esses resultados foram alcançados juntamente com uma redução de 2,7% na capacidade, demonstrando a força da nossa gestão disciplinada de capacidade e o foco direcionado nos segmentos mais rentáveis da nossa malha. Essa abordagem estratégica nos permitiu expandir margens e fortalecer a geração de fluxo de caixa livre recorrente.

Em relação aos custos, entregamos mais um trimestre refletindo ganhos de eficiência. O CASK diminuiu 5,7% em relação ao ano anterior e foi impulsionado principalmente pelas iniciativas estruturais de redução de custos implementadas durante o nosso processo de reestruturação. Ao longo da reestruturação, executamos uma renegociação abrangente de contratos com fornecedores, otimizamos despesas operacionais e implementamos medidas de eficiência em toda a organização. Essas ações reduziram significativamente nossa base recorrente de custos e criaram uma estrutura de custos mais eficiente e competitiva, apoiando continuamente a expansão de margens e a rentabilidade de longo prazo.

Nossa posição financeira se fortaleceu de maneira significativa após a conclusão bem-sucedida da nossa reestruturação financeira. Durante o trimestre, a Azul gerou R\$216,9 milhões em fluxo de caixa livre recorrente, após pagamentos de capex e *leasing*, mesmo em um período sazonalmente mais fraco. Isso reforça que estamos no caminho certo para gerar fluxo de caixa livre. Caixa mais recebíveis antecipáveis totalizaram R\$3,8 bilhões. Incluindo todos os recebíveis, a liquidez imediata foi de R\$4,7 bilhões, acima do esperado e 98,6% maior que no 1T25.

A dívida total caiu R\$14,0 bilhões na comparação anual, para R\$20,6 bilhões, trazendo nossa alavancagem para 2,4x ao considerar liquidez disponível, uma redução de 3,1 vezes em relação ao ano anterior. Ao considerar a liquidez imediata, a alavancagem da Azul seria de 2,3x. Com a reestruturação concluída, estamos agora totalmente focados em acelerar nosso processo de desalavancagem e fortalecer a geração de caixa. A gestão disciplinada de capacidade, a melhoria na dinâmica de capital de giro e a rentabilidade recorde sustentam a próxima fase da transformação financeira da Azul e reforçam ainda mais o nosso balanço.

À medida que os preços do combustível continuaram subindo ao longo do trimestre, a Azul foi a primeira companhia aérea da região a ajustar proativamente sua capacidade para preservar a rentabilidade. Essa resposta antecipada e disciplinada nos permitiu proteger as margens, otimizar o desempenho da malha e garantir que nossa frota e operações permanecessem adequadamente alinhadas às condições de mercado.

A Azul está estruturalmente bem posicionada para enfrentar um cenário de preços mais altos de combustível. Operamos a frota mais moderna e eficiente em consumo do Brasil, contamos com um modelo de receita exclusivamente diversificado, com contribuições relevantes das receitas auxiliares e das unidades de negócio, e mantemos uma flexibilidade incomparável na malha. Essas vantagens estruturais ajudam a compensar a volatilidade do combustível e sustentam a estabilidade da margem ao longo prazo, mesmo em cenários de preços elevados.

Também estou extremamente contente em dar as boas-vindas ao Antônio Garcia, nosso novo Diretor Financeiro. Antônio chega à Azul em um momento importante, enquanto entramos em um novo capítulo após a conclusão bem-sucedida da nossa reestruturação financeira. Sua experiência com um de nossos parceiros mais importantes lhe proporciona uma visão única do nosso negócio e fortalece ainda mais nossa equipe de liderança. Ele desempenhará um papel fundamental no desenvolvimento da próxima fase da nova Azul.

Por fim, continuamos profundamente focados em oferecer a melhor experiência de viagem do Brasil. Nossas iniciativas centradas no cliente resultaram em uma melhora de mais de 12 pontos no NPS em março de 2026 comparado ao ano anterior, demonstrando nosso compromisso contínuo com a excelência no serviço.

Olhando para o futuro, a Azul está mais fortalecida do que nunca. Com um balanço mais resiliente, uma gestão disciplinada de custos e capacidade, uma frota moderna e eficiente e um modelo de negócios único e diversificado, acreditamos que estamos melhor posicionados do que em qualquer outro momento da nossa história para enfrentar desafios, gerenciar volatilidade e continuar criando valor sustentável e de longo prazo aos nossos clientes, tripulantes e *shareholders*.

John Rodgeron, CEO da Azul S.A.

Resultados Financeiros

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

Demonstrações de Resultados (R\$ milhões) ¹	1T26	1T25	% Δ
Receita Líquida			
Transporte de passageiros	5.048,8	5.017,4	0,6%
Cargas e outras receitas	422,6	377,0	12,1%
Receita líquida total	5.471,4	5.394,4	1,4%
Custos e despesas operacionais			
Combustível de aviação	(1.341,0)	(1.572,0)	-14,7%
Salários e benefícios	(707,2)	(707,9)	-0,1%
Depreciação e amortização	(654,4)	(815,2)	-19,7%
Outros aluguéis & ACMI	(137,4)	(126,1)	9,0%
Tarifas aeroportuárias	(301,9)	(317,8)	-5,0%
Gastos com passageiros	(227,8)	(233,8)	-2,6%
Comerciais e publicidade	(254,6)	(245,8)	3,6%
Manutenção e reparos	(224,7)	(202,5)	11,0%
Incentivo baseado em ações	(0,2)	(12,8)	-98,1%
Outros	(577,1)	(589,9)	-2,2%
Total custos e despesas operacionais	(4.426,4)	(4.823,8)	-8,2%
Resultado Operacional	1.045,0	570,6	83,1%
Margem operacional	19,1%	10,6%	+8,5 p.p.
EBITDA	1.699,4	1.385,8	22,6%
Margem EBITDA	31,1%	25,7%	+5,4 p.p.
Resultado financeiro	378,5	212,5	78,1%
Receitas financeiras	30,0	31,6	-5,0%
Despesas financeiras ²	(1.117,5)	(2.393,5)	-53,3%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos ²	-	7,4	n.a.
Variações cambiais, líquidas	1.466,0	2.567,1	-42,9%
Resultado antes do IR e contribuição social	1.423,5	783,1	81,8%
Imposto de renda e contribuição social corrente	(1,9)	(0,0)	12413,1%
Resultado líquido do período²	1.421,6	783,1	81,5%
Margem líquida	26,0%	14,5%	+11,5 p.p.
Resultado líquido ajustado^{2 3}	(44,4)	(1.816,6)	-97,6%
Margem líquida ajustada ^{2 3}	-0,8%	-33,7%	+32,9 p.p.

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$912,8 milhões no 1T26. Para mais informações, consulte a página 7.

² Exclui os direitos de conversão relacionados às debêntures conversíveis, outros itens da reestruturação e os ativos fiscais diferidos reconhecidos no 1T26.

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

Dados Operacionais ¹	1T26	1T25	% Δ
ASK (milhões)	12.453	12.802	-2,7%
Doméstico	9.841	9.936	-1,0%
Internacional	2.612	2.866	-8,9%
RPK (milhões)	10.432	10.434	0,0%
Doméstico	8.186	8.065	1,5%
Internacional	2.246	2.369	-5,2%
Taxa de ocupação (%)	83,8%	81,5%	+2,3 p.p.
Doméstico	83,2%	81,2%	+2,0 p.p.
Internacional	86,0%	82,7%	+3,3 p.p.
Tarifa média (R\$)	652,0	633,8	2,9%
Passageiros (milhares)	7.743	7.916	-2,2%
Horas-bloco	135.528	147.394	-8,1%
Utilização de aeronaves (horas/dia) ²	11,6	12,1	-4,1%
Número de decolagens	71.906	79.796	-9,9%
Etapa média (Km)	1.299	1.283	1,2%
Aeronaves de passageiros operacionais	185	184	0,5%
Combustível de aviação (milhares de litros)	342.588	358.817	-4,5%
Combustível de aviação por ASK	27,5	28,0	-1,8%
ASK por FTE (milhares)	844,2	834,7	1,1%
Funcionários equivalentes em tempo integral (FTE)	14.751	15.338	-3,8%
FTE no final do período por aeronave	80	83	-4,3%
Yield (R\$ centavos)	48,40	48,09	0,6%
RASK (R\$ centavos)	43,94	42,14	4,3%
PRASK (R\$ centavos)	40,54	39,19	3,5%
CASK (R\$ centavos)	35,55	37,68	-5,7%
CASK excluindo combustível (R\$ centavos)	24,78	25,40	-2,5%
Custo de combustível por litro (R\$)	3,91	4,38	-10,7%
Break-even da taxa de ocupação (%)	67,8%	72,9%	-5,1 p.p.
Taxa de câmbio média (R\$ por US\$)	5,26	5,84	-10,0%
Taxa de câmbio no fim do período	5,22	5,74	-9,1%
Inflação (IPCA/últimos 12 meses)	4,14%	5,48%	-1,3 p.p.
WTI (média por barril, US\$)	77,87	71,26	9,3%
Heating oil (US\$ por galão)	2,32	2,36	-1,8%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$912,8 milhões no 1T26. Para mais informações, consulte a página 7.

² Exclui aeronaves Cessna e cargueiros.

Receita Operacional

No 1T26, a receita operacional total da Azul cresceu R\$76,9 milhões, alcançando um recorde para primeiros trimestres de R\$5,5 bilhões, 1,4% maior comparado ao 1T25. Esse desempenho foi impulsionado por um ambiente de demanda saudável, receitas auxiliares robustas e o desempenho notável de nossas unidades de negócio.

A receita de carga e outros totalizou R\$422,6 milhões, 12,1% maior em relação ao 1T25, devido principalmente ao melhor desempenho da nossa operação de cargas domésticas. No 1T26, a receita de carga doméstica aumentou significativamente, com crescimento de 9,3% ano contra ano, impulsionada por operações de cargueiros fortalecidas e sustentada por margens saudáveis, além da melhora em nosso negócio de fretamento.

Nosso RASK e PRASK atingiram níveis recordes para um primeiro trimestre, de R\$43,94 centavos e R\$40,54 centavos respectivamente, devido às vantagens competitivas sustentáveis do nosso modelo de negócio único. No 1T26, nossas unidades de negócio "beyond-the-metal" representaram 23% do RASK.

R\$ centavos ¹	1T26	1T25	% Δ
Receita líquida por ASK			
Transporte de passageiros	40,54	39,19	3,5%
Cargas e outras receitas	3,39	2,95	15,2%
Receita líquida (RASK)	43,94	42,14	4,3%
Custos e despesas operacionais por ASK			
Combustível de aviação	(10,77)	(12,28)	-12,3%
Salários e benefícios	(5,68)	(5,53)	2,7%
Depreciação e amortização	(5,26)	(6,37)	-17,5%
Outros aluguéis & ACMI	(1,10)	(0,99)	12,0%
Tarifas aeroportuárias	(2,42)	(2,48)	-2,4%
Gastos com passageiros	(1,83)	(1,83)	0,2%
Comerciais e publicidade	(2,04)	(1,92)	6,5%
Manutenção e reparos	(1,80)	(1,58)	14,1%
Incentivo baseado em ações	(0,00)	(0,10)	-98,0%
Outras despesas operacionais, líquidas	(4,63)	(4,61)	0,6%
Total custos e despesas operacionais (CASK)	(35,55)	(37,68)	-5,7%
Resultado operacional por ASK (RASK-CASK)	8,39	4,46	88,3%

¹ Os resultados operacionais foram ajustados por itens não recorrentes totalizando R\$912,8 milhões no 1T26. Para mais informações, consulte a página 7.

Custos e Despesas Operacionais

No 1T26, as despesas operacionais totalizaram R\$4,4 bilhões, 8,2% menor comparado ao 1T25. Os custos por ASK (CASK) diminuíram 5,7%, totalizando R\$35,55 centavos, devido às iniciativas estruturais de redução de custos implementadas durante o nosso processo de reestruturação, além da valorização de 10,0% do real frente ao dólar e a redução de 10,7% nos preços de combustível.

A composição de nossas principais despesas operacionais em comparação com o 1T25 é a seguinte:

- **Combustível de aviação** reduziu 14,7%, totalizando R\$1.341,0 milhões, impulsionado pela redução de 10,7% no preço por litro (excluindo operações de *hedge*), pela redução de 2,7% na capacidade total, além de uma melhora de 1,8% no consumo de combustível por ASK devido à maior utilização de nossa frota de última geração.
- **Salários e benefícios** diminuíram 0,1% em comparação ao 1T25, devido principalmente ao aumento de produtividade, refletido na redução de 4,3% no número de FTEs por aeronave, parcialmente compensado pelo aumento de 5% nos salários determinado pelos acordos coletivos aplicáveis a todos os funcionários de companhias aéreas no Brasil.
- **Depreciação e amortização** reduziram 19,7% ou R\$160,8 milhões, principalmente devido à redução de 18,7% nos ativos de direito de uso após as renegociações de arrendamentos realizadas durante a reestruturação, parcialmente compensada pela expansão da nossa frota de E2, em relação ao 1T25, como resultado do nosso processo de transformação da frota.
- **Outros aluguéis & ACMI** aumentaram R\$11,3 milhões comparado ao 1T25, devido principalmente à nossa parceria ACMI, implementada para compensar a redução temporária da capacidade internacional.
- **Tarifas aeroportuárias** diminuíram 5,0% ou R\$16,0 milhões, impulsionadas pela adoção de uma estratégia de menor crescimento de capacidade, com redução de 9,9% nas decolagens no 1T26.
- **Gastos com passageiros** reduziram 2,6% ou R\$6,0 milhões, devido principalmente à redução de 2,2% no número de passageiros.

- **Comerciais e publicidade** aumentaram 3,6% ou R\$8,8 milhões, impulsionados principalmente pelo aumento de 12,1% nas receitas de carga e outros, resultando em maiores comissões.
- **Manutenção e reparos** aumentaram 11,0% em relação ao 1T25, devido principalmente aos maiores eventos de manutenção, parcialmente compensado pela valorização de 10,0% do real frente ao dólar.
- **Outros** reduziram R\$12,8 milhões, principalmente devido à diminuição de processos judiciais relacionados a operações irregulares, como resultado de um melhor desempenho operacional em 2026, parcialmente compensado à inflação anual de 4,1%.

Resultado Não-Operacional

Resultado financeiro líquido (R\$ milhões) ¹	1T26	1T25	% Δ
Despesa financeira líquida	(1.087,5)	(2.361,9)	-54,0%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	-	7,4	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquidas	1.466,0	2.567,1	-42,9%
Resultado financeiro líquido	378,5	212,5	78,1%

¹ Exclui os direitos de conversão relacionados às debêntures conversíveis e outros itens relacionados à reestruturação.

Despesas financeiras líquidas foram de R\$1.087,5 milhões no trimestre, principalmente devido aos R\$321,9 milhões em juros acumulados sobre empréstimos e financiamentos no 1T26, R\$458,5 milhões em juros acumulados relacionados a arrendamentos reconhecidos conforme as regras do IFRS 16 e R\$96,2 milhões referentes aos juros acumulados sobre recebíveis de cartão de crédito antecipados.

Instrumentos financeiros derivativos, líquidos foram praticamente nulos no 1T26. Em 31 de março de 2026, a Azul havia realizado *hedge* em aproximadamente 0,6% 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\$1.466,0 milhões no 1T26, devido à valorização de 5,1% do real frente ao dólar no final do período, em comparação ao 4T25, resultando em uma redução nos passivos de arrendamento e empréstimos denominados em moeda estrangeira.

Reconciliação de Itens Não-Recorrentes

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

No 1T26, nossos resultados operacionais foram ajustados por itens não-recorrentes totalizando R\$912,8 milhões, principalmente relacionados a:

- **Salários e benefícios:** R\$3,6 milhões devido a despesas de folha de pagamento relacionadas ao processo de reestruturação.
- **Outros aluguéis & ACMI:** R\$27,6 milhões em custos de aluguel de motores devido à rescisão de contrato com fabricantes (OEM) como parte do nosso processo de reestruturação.
- **Tarifas aeroportuárias:** R\$0,1 milhão devido a tarifas de estacionamento de aeronaves a serem rejeitadas.
- **Gastos com passageiros:** R\$4,6 milhões, impulsionados principalmente pela substituição de fornecedores de *handling* durante o processo de reestruturação.
- **Manutenção e reparos:** R\$36,6 milhões relacionados à baixa de contratos com fabricantes (OEM) durante o processo de reestruturação.
- **Incentivo baseado em ações:** R\$60,6 milhões referentes ao plano de incentivo baseado em ações, sem efeito caixa, relacionado ao processo de reestruturação.
- **Outros:** R\$1.045,9 milhões em ganhos líquidos, principalmente associados ao ganho de R\$1.348,7 milhões referente à baixa de fornecedores, com base nas melhores expectativas e informações disponíveis relacionadas ao acordo com o Comitê de Credores Quirografários e a R\$55,7 milhões relacionados a modificações de arrendamentos devido à rejeição de aeronaves e novos termos de arrendamento, os quais foram parcialmente compensados R\$358,4 milhões em honorários de consultores e outros custos relacionados ao processo de reestruturação.

A tabela abaixo apresenta a reconciliação entre os valores reportados e os valores ajustados, excluindo os itens não-recorrentes:

Ajustes Não-recorrentes do 1T26	Reportado	Ajuste	Ajustado
Receita Líquida			
Transporte de passageiros	5.048,8	-	5.048,8
Cargas e outras receitas	422,6	-	422,6
Receita líquida total	5.471,4	-	5.471,4
Custos e despesas operacionais			
Combustível de aviação	1.341,0	-	1.341,0
Salários e benefícios	710,8	(3,6)	707,2
Depreciação e amortização	654,4	-	654,4
Outros aluguéis & ACMI	165,0	(27,6)	137,4
Tarifas aeroportuárias	302,0	(0,1)	301,9
Gastos com passageiros	232,4	(4,6)	227,8
Comerciais e publicidade	254,6	-	254,6
Manutenção e reparos	261,3	(36,6)	224,7
Incentivo baseado em ações	60,9	(60,6)	0,2
Outros	(468,8)	1.045,9	577,1
Total custos e despesas operacionais	3.513,6	912,8	4.426,4
Resultado Operacional	1.957,8	(912,8)	1.045,0
Margem operacional	35,8%	-16,7 p.p.	19,1%
EBITDA	2.612,2	(912,8)	1.699,4
Margem EBITDA	47,7%	-16,7 p.p.	31,1%

Reconciliação da Visão Gerencial de EBITDA e Fluxo de Caixa

A reconciliação abaixo apresenta uma correlação entre os números reportados conforme as normas IFRS e a Visão Gerencial da Companhia, que a Azul acredita proporcionar maior transparência aos investidores sobre a economia do negócio:

Reconciliação de EBITDA e caixa (R\$ milhões) ¹	IFRS	Reclassificações			Não-recorrente		Visão Gerencial
		Antecipação	Arrendamento	Capex	EBITDA	Non-EBITDA	
EBITDA	2.612,2	-	-	-	(912,8)	-	1.699,4
Itens não-caixa no EBITDA ²	(1.286,1)	-	-	-	1.318,8	-	32,7
Itens não-EBITDA no Caixa ³	(154,9)	-	-	-	-	-	(154,9)
Capital de giro	(1.103,9)	362,4	49,6	266,1	(37,6)	149,4	(314,0)
Capex	(42,6)	-	-	(252,9)	-	115,1	(180,4)
Fluxo de caixa recorrente (ex. aluguel)	24,6	362,4	49,6	13,2	368,4	264,5	1.082,7
Aluguel de aeronaves	(781,3)	-	(88,4)	-	-	3,9	(865,9)
Fluxo de caixa recorrente	(756,7)	362,4	(38,8)	13,2	368,4	268,3	216,9
Juros pagos, líquido	(196,0)	96,2	38,8	3,4	-	-	(57,5)
Fluxo de caixa alavancado recorrente	(952,7)	458,7	-	16,6	368,4	268,3	159,3
Itens não-recorrentes	-	-	-	-	(368,4)	(268,3)	(636,8)
Antecipação de contas a receber	-	(458,7)	-	-	-	-	(458,7)
Fluxo de caixa alavancado	(952,7)	-	-	16,6	-	-	(936,1)
Capex de crescimento	-	-	-	(47,0)	-	-	(47,0)
Repagamento de dívidas	(7.668,3)	-	-	30,4	-	-	(7.637,9)
Levantamento de capital	9.813,1	-	-	-	-	-	9.813,1
Impacto do câmbio no caixa	(95,7)	-	-	-	-	-	(95,7)
Alterações no caixa	1.096,4	-	-	-	-	-	1.096,4
Caixa no início do período	991,6	-	-	-	-	-	991,6
Caixa final	2.088,0	-	-	-	-	-	2.088,0
Contas a Recebíveis de cartão de crédito	1.727,6	-	-	-	-	-	1.727,6
Outras contas a receber	842,6	-	-	-	-	-	842,6
Liquidez Imediata	4.658,3	-	-	-	-	-	4.658,3

¹ As reclassificações da Visão Gerencial apresentadas acima representam apenas alterações de apresentação dentro das linhas da demonstração do resultado e do fluxo de caixa, e não afetam as demonstrações financeiras da Azul preparadas de acordo com o IFRS. A Visão Gerencial é apresentada com o objetivo de facilitar o entendimento das operações subjacentes em relação às reclassificações mencionadas. As demonstrações financeiras consolidadas da Azul, conforme IFRS, permanecem como a única base para os reportes estatutários. As linhas da Visão Gerencial são derivadas exclusivamente das demonstrações financeiras consolidadas IFRS da Azul e são construídas por meio de um conjunto definido de reclassificações operacionais.

² Os itens não-caixa no EBITDA R\$2.697,5 milhões em baixa não caixa de passivos de arrendamento e provisões associadas relacionadas à rejeição de arrendamentos e outras negociações, parcialmente compensados por R\$1.267,5 milhões relacionados ao acordo com o Comitê de Credores Quirografários, R\$83,0 milhões relacionados a outras provisões e R\$60,6 milhões em incentivo baseada em ações.

³ Os itens de caixa não-EBITDA incluem outros custos de transações financeiras, parcialmente compensados por ganhos cambiais realizados no trimestre.

Reclassificações

- **Adiantamentos:** na visão gerencial, os adiantamentos de recebíveis de cartão de crédito são apresentados separadamente das variações usuais nas contas a receber, a fim de oferecer maior transparência aos investidores.
- **Arrendamentos:** na visão gerencial, são incorporados o componente de juros dos pagamentos de arrendamentos operacionais e financeiros, bem como o componente principal dos arrendamentos financeiros, além de quaisquer depósitos de garantia pagos no trimestre.

- **Capex:** na visão gerencial, itens de Capex reconhecidos nas atividades de financiamento (Capex financiado) e no capital de giro (como reservas de manutenção e outros pagamentos adiantados aos fornecedores) são realocados para a linha de Capex.

Itens não recorrentes que impactaram o EBITDA no período totalizaram R\$912,8 milhões. Desse montante, R\$1.318,8 milhões foram ganhos sem efeito caixa relacionados ao EBITDA, vinculados aos ganhos reconhecidos no período como resultado da reestruturação abrangente. Já R\$368,4 milhões foram pagos no período e se referem a honorários de consultores associados ao nosso processo de *Chapter 11*, enquanto R\$37,6 milhões foram ajustados contra o capital de giro. Consulte a página 7 para informações detalhadas sobre cada item não recorrente que ajusta o EBITDA no período.

Itens não recorrentes que não impactaram o EBITDA no período totalizaram R\$268,3 milhões:

- **Variação no Capital de Giro** na Visão Gerencial foi ajustada em R\$149,4 milhões no 1T26, principalmente devido aos seguintes ajustes:
 - **Tarifas Aeroportuárias e de Pouso Diferidas:** a Azul pagou R\$14,9 milhões no 1T26 referentes a valores de períodos anteriores que foram negociados para serem diferidos e pagos neste trimestre.
 - **Transação tributária:** a Azul pagou R\$1,5 milhão no trimestre relacionados a um acordo tributário com o governo.
 - **Outros:** a Azul pagou R\$132,9 milhões no trimestre para outros fornecedores, referentes a períodos anteriores, negociados para pagamento neste trimestre.
- **Capex:** a Azul pagou R\$115,1 milhões em manutenção capitalizada diferida no 1T26, referente a serviços concluídos em períodos anteriores e cujo pagamento foi negociado para ser postergado.
- **Arrendamentos:** a Azul efetuou R\$3,9 milhões em pagamentos de aluguel diferidos durante o 1T26, relacionados a acordos anteriores de tolerância (“forbearance”) com arrendadores, finalizados após ambas as partes concluírem a reestruturação dos termos de arrendamento da Companhia.

Liquidez e Financiamentos

A Azul encerrou o primeiro trimestre com Liquidez Imediata de R\$4,7 bilhões, representando 21,2% de nossas receitas dos últimos doze meses. Em fevereiro, a Azul captou US\$750 milhões com a Oferta de Ações e US\$1.375 milhões com o *Exit Financing*, além de quitar o financiamento DIP.

Contas a receber aumentaram 52,1%, ou R\$880,1 milhões, em relação a 31 de março de 2025, impulsionadas principalmente por uma decisão estratégica deliberada de não antecipar a totalidade dos recebíveis de cartão de crédito disponíveis. No Brasil, esses recebíveis estão predominantemente vinculados a passagens já voadas, eliminando o risco de crédito do portador do cartão e permitindo acesso imediato aos recursos sem retenções. Essa estrutura oferece à Azul flexibilidade significativa de liquidez, já que os recebíveis podem ser antecipados a um custo mínimo quando necessário.

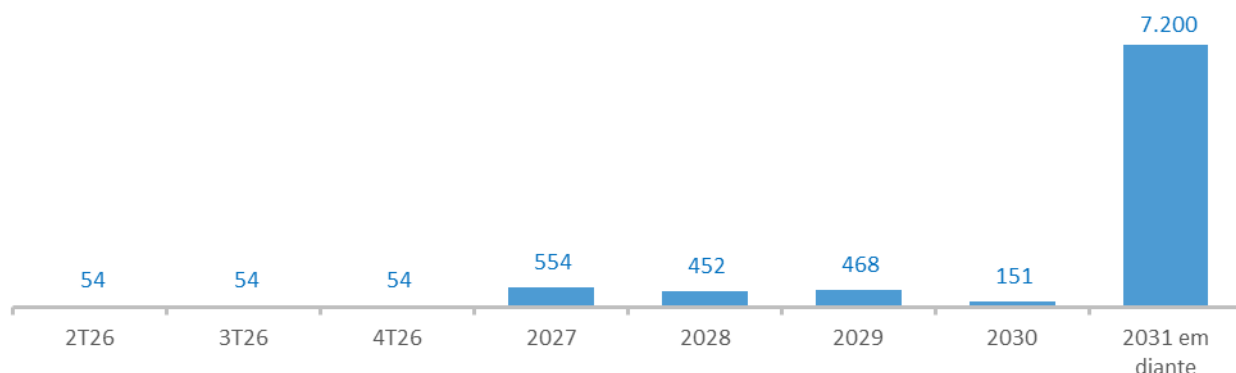
Em 31 de março de 2026, a Companhia possuía R\$1.727,6 milhões em recebíveis de cartão de crédito (R\$704,1 milhões em 31 de março de 2025).

Liquidez (R\$ milhões)	1T26	4T25	% Δ	1T25	% Δ
Caixa e equivalentes de caixa	2.088,0	991,6	110,6%	460,7	353,2%
Investimentos de curto-prazo	-	26,3	n.a.	194,4	n.a.
Contas a receber	2.570,2	2.722,7	-5,6%	1.690,2	52,1%
Liquidez imediata	4.658,3	3.740,7	24,5%	2.345,2	98,6%
Caixa como % da receita líquida UDM	21,2%	17,1%	+4,1 p.p.	11,6%	+9,6 p.p.
Bond da TAP	-	-	n.a.	946,1	n.a.

Recebíveis de longo prazo	-	-	n.a.	22,7	n.a.
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	2.759,7	2.879,7	-4,2%	3.350,4	-17,6%
Liquidez total	7.417,9	6.620,4	12,0%	6.664,4	11,3%

O cronograma de amortização da dívida da Azul em 31 de março de 2026 é apresentado abaixo. O gráfico converte nossa dívida denominada em dólares para reais utilizando a taxa de câmbio de fechamento do trimestre de R\$5,22. Não são esperados pagamentos significativos de dívida antes de 2031.

Amortização de empréstimos e financiamentos em 31 de março de 2026¹
(R\$ milhões convertidos à taxa de R\$5,22 por dólar)



¹ Exclui aproximadamente R\$610 milhões em obrigações de PDP com vencimento no 3T26, que serão extintas assim que as aeronaves forem adquiridas pelo arrendador.

Comparado ao 4T25, a dívida bruta diminuiu 42,3% ou R\$15.128,2 milhões, totalizando R\$20.642,5 milhões, principalmente devido à redução de aproximadamente R\$13,3 bilhões em empréstimos e financiamentos como resultado da implementação bem-sucedida do plano de reestruturação, e à valorização de 5,1% do real frente ao dólar no fim do período, o que elevou nossos passivos de arrendamento e empréstimos denominados em dólar.

Arrendamento, Empréstimos e Financiamentos (R\$ milhões)¹	1T26	4T25	% Δ
Passivo de arrendamento	10.587,9	11.824,6	-10,5%
Dívidas de arrendamento	-	178,9	n.a.
Arrendamento financeiro	341,2	707,6	-51,8%
Outros empréstimos e financiamentos de aeronaves	796,4	877,9	-9,3%
Outros empréstimos, financiamentos e debêntures	8.917,0	22.181,7	-59,8%
% da dívida não relacionada à aeronave em moeda local	12%	6%	+6,0 p.p.
% da dívida total em moeda local	5%	2%	+2,8 p.p.
Dívida bruta	20.642,5	35.770,7	-42,3%

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 1T26:

Pagamentos de empréstimos e financiamentos (R\$ milhões)	1T26	4T25	% Δ	1T25	% Δ
Pagamento de empréstimos e financiamentos	7.588,2	113,1	6606,6%	1.924,2	294,4%
Juros de empréstimos e financiamentos	56,6	47,7	18,6%	360,0	-84,3%
Total de pagamentos de empréstimos e financiamentos	7.644,8	160,9	4652,3%	2.284,2	234,7%

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos pagamentos de juros no 1T26 de acordo com IFRS:

Pagamento de juros (R\$ milhões)	1T26	4T25	% Δ	1T25	% Δ
Juros sobre dívidas e financiamentos	56,6	47,7	18,6%	360,0	-84,3%
Juros sobre arrendamentos	38,8	70,1	-44,6%	155,1	-75,0%
Juros sobre arrendamentos - notes e equity	-	0,0	n.a.	8,8	n.a.
Juros sobre instrumentos conversíveis	-	2,7	n.a.	133,1	n.a.
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	96,2	49,5	94,4%	109,1	-11,8%
Outros juros	4,3	45,5	-90,5%	0,7	562,6%
Total do pagamento de juros	196,0	215,6	-9,1%	766,8	-74,4%

A Visão Gerencial reclassifica as despesas de juros associadas à antecipação de recebíveis de cartão de crédito, aos arrendamentos operacionais e aos financiamentos de aeronaves, bem como os juros dos financiamentos de motores, para “Antecipações de Recebíveis de Cartão de Crédito”, “Aluguéis” e “Capex”, respectivamente. Os juros gerenciais totalizaram R\$57,5 milhões no trimestre, conforme demonstrado abaixo:

Pagamento de juros líquido (R\$ milhões)	IFRS	Reclassificações			Visão Gerencial
		Antecipação	Arrendamento	Capex	
Juros sobre dívidas e financiamentos	56,6	-	-	(3,4)	53,2
Juros sobre arrendamentos	38,8	-	(38,8)	-	-
Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito	96,2	(96,2)	-	-	-
Outros juros	4,3	-	-	-	4,3
Total do pagamento de juros	196,0	(96,2)	38,8	3,4	57,5

Em 31 de março de 2026, o vencimento médio da dívida da Azul, excluindo passivos de arrendamento, era de 4,4 anos, com uma taxa de juros média sobre a dívida em dólares de 9,7%. A taxa média de juros da dívida em moeda local era de 18,1% ou CDI +3%, enquanto a taxa média de juros sobre obrigações denominadas em dólares era de 9,8%.

O índice de alavancagem da Azul, medido pela relação entre dívida líquida e EBITDA UDM e considerando a liquidez disponível foi de 2,4x – uma redução de 3,1 vezes em relação ao ano anterior – posicionando a companhia para um processo contínuo de desalavancagem. Ao considerar a liquidez imediata, a alavancagem da Companhia foi de 2,3.

Principais Indicadores de Dívida (R\$ milhões)	1T26	4T25	% Δ	1T25	% Δ
Caixa ¹	2.088,0	1.017,9	105,1%	655,1	218,8%
Recebíveis de cartão de crédito	1.727,6	1.976,0	-12,6%	704,0	145,4%
Outros recebíveis	842,6	746,7	12,8%	986,1	-14,6%
Dívida bruta ²	20.642,5	35.770,7	-42,3%	34.664,1	-40,5%
Dívida líquida c/ recebíveis de cartão de crédito	16.826,8	32.776,7	-48,7%	33.305,0	-49,5%
Dívida líquida / EBITDA (UDM) c/ Recebíveis de cartão de crédito ³	2,4x	4,9x	-2,5x	5,5x	-3,1x
Dívida líquida c/ outros recebíveis	15.984,2	32.030,0	-50,1%	32.318,9	-50,5%
Dívida líquida / EBITDA (UDM) c/ outros recebíveis ⁴	2,3x	4,8x	-2,5x	5,3x	-3,1x

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

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

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

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

Frota

Em 31 de março de 2026, a Azul possuía uma frota operacional de passageiros composta por 185 aeronaves com idade média de 7,2 anos, excluindo as aeronaves Cessna. A Azul encerrou o 1T26 com aproximadamente 92,7% de sua capacidade doméstica proveniente de aeronaves de última geração, consideravelmente acima de qualquer concorrente na região.

Frota Operacional de Passageiros	1T26	4T25	% Δ	1T25	% Δ
Airbus widebody	11	12	-8,3%	13	-15,4%
Airbus narrowbody	57	57	-	57	-
Embraer E2	45	44	2,3%	32	40,6%
Embraer E1	20	20	-	29	-31,0%
ATR	30	31	-3,2%	29	3,4%
Cessna	22	23	-4,3%	24	-8,3%
Frota operacional de passageiros total	185	187	-1,1%	184	0,5%

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas à nossa Visão Gerencial dos pagamentos de arrendamento no 1T26:

Aluguel (R\$ milhões)	IFRS	Reclassificações	Não-recorrente	Visão Gerencial
		Arrendamentos	Fora do Período	
Aluguel	781,3	-	(3,9)	777,4
Juros sobre arrendamentos	-	38,8	-	38,8
Depósito de garantia	-	49,6	-	49,6
Total pagamentos de aluguel	781,3	88,5	(3,9)	865,9

Reclassificações: Sob o IFRS 16, apenas os pagamentos do principal referentes a arrendamentos operacionais são classificados como “Arrendamentos” no fluxo de caixa das atividades de financiamento. A Visão Gerencial incorpora o componente de juros de arrendamentos operacionais e financeiros, no valor de R\$38,8 milhões, bem como os depósitos de garantia de R\$49,6 milhões contabilizados como variação no capital de giro segundo o IFRS.

Não Recorrente: A Visão Gerencial exclui o impacto desses pagamentos de aluguel referentes a períodos anteriores, que totalizaram R\$3,9 milhões no trimestre.

Capex

As despesas com capex conforme apresentado em nosso fluxo de caixa das atividades de investimento excluindo investimentos de curto prazo e operações de *sale and leaseback* totalizaram R\$138,6 milhões no 1T26, 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)	1T26	1T25	% Δ
Aeronaves e manutenção pesada	84,9	112,9	(24,8%)
Ativos intangíveis	42,8	16,0	167,4%
Pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves	-	-	n.a.
Outros	10,9	15,4	(28,9%)
Capex	138,6	144,3	-3,9%
Operações de <i>sale and leaseback</i>	(69,3)	(2,4)	2804,1%
Capex líquido	69,3	141,9	-51,2%

O capex gerencial do 1T26 totalizou R\$180,4 milhões, impulsionado pela reclassificação de R\$239,4 milhões relacionados a adiantamentos e reservas de manutenção que, de acordo com o IFRS, foram reconhecidos como variação no capital de giro, além dos valores financiados de motores, que impactaram a amortização da dívida e juros no montante de R\$33,8 milhões. O capex gerencial foi reduzido em R\$47,0 milhões referentes a pagamentos de redelivery e adiantamentos de entrega demonstrados como capex de crescimento, e em R\$115,1 milhões relativos a pagamentos realizados no trimestre, mas referentes a períodos anteriores, conforme demonstrado abaixo:

Capex (R\$ million)	IFRS	Reclassificações	Não-recorrente	Visão Gerencial
		Capex	Fora do Período	
Capex	69,3		(115,1)	(45,8)
Pré pagamentos	-	165,0	-	165,0
Juros sobre dívidas e financiamentos	-	3,4	-	3,4
Repagamento dívida	-	30,4	-	30,4
Reserva de manutenção	-	74,4	-	74,4
Short-term investments	(26,7)	26,7		
Capex de crescimento	-	(47,0)	-	(47,0)
Total pagamento de capex	42,6	252,9	(115,1)	180,4
Total capex de crescimento	-	47,0	-	47,0

Reclassificações: Determinados itens que a Azul considera como capex são reconhecidos no capital de giro, em juros e em atividades de financiamento sob o IFRS. A Visão Gerencial apresenta esses itens como capex. No 1T26, esses itens incluíram:

- R\$165,0 milhões em pagamentos antecipados de manutenção reclassificados de variação em outros ativos e variação em contas a pagar para capex.
- R\$3,4 milhões relacionados a juros sobre financiamento de manutenção de motores reclassificados de juros pagos para capex.
- R\$30,4 milhões relacionados a amortizações da linha de financiamento de manutenção de motores reclassificados de pagamentos de dívida para capex.
- R\$74,4 milhões em pagamentos de reservas de manutenção reclassificados de variação em outros ativos e variação em contas a pagar para capex.
- R\$26,7 milhões relacionados a aplicações de curto prazo reclassificados de capex para variação no capital de giro.
- R\$47,0 milhões relacionados a pré pagamentos de aeronaves e pagamentos de *redelivery* reclassificados de capex para capex de crescimento.

Não-Recorrente: No 1T26, a Azul pagou R\$115,1 milhões em capex anteriormente diferidos, que foram reclassificados na Visão Gerencial.

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	1T26	4T25	% Δ
Meio Ambiente			
Combustível			
Combustível consumido por ASK (GJ / ASK)	1.034	1.059	-2,3%
Combustível consumido (GJ x 1000)	12.882	13.194	-2,4%
Frota			
Idade média da frota operacional ¹ (anos)	7,2	7,2	0,2%
Social			
Relações Trabalhistas			
Gênero dos funcionários: masculino (%)	58,2%	58,7%	-0,5 p.p.
Gênero dos funcionários: feminino (%)	41,8%	41,3%	+0,5 p.p.
Rotatividade mensal de funcionários (%)	1,4%	0,8%	+0,6 p.p.
Funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva (%)	100%	100%	-

Voluntários (#)	7.261	7.153	1,5%
Governança			
Administração			
Conselheiros Independentes (%)	86%	89%	-3,2 p.p.
Participação de mulheres no Conselho de Administração (%)	29%	22%	6,3 p.p.
Idade média dos membros do Conselho de Administração (anos)	55	54	2,2%
Frequência da diretoria em reuniões (%)	100%	100%	-
Tamanho do Conselho de Administração (#)	7	9	-22,2%
Participação de mulheres em cargo de gestão (%)	38%	39%	-1 p.p.

¹ Exclui aeronaves Cessna.

**Conferência de Resultados:
Quinta-feira, 7 de maio de 2026**

11:00 (horário de Brasília) | 10:00 (EDT)

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

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

Código: 824 1923 7984

Webcast: [Conferência de Resultados 1T26](#)

Sobre a Azul

Azul S.A. (B3: AZUL3; OTC: AZLUY), a maior companhia aérea do Brasil em número de cidades atendidas, oferece mais de 800 voos diários para 135 destinos. Com uma frota operacional de cerca de 180 aeronaves e mais de 14 mil tripulantes, a companhia possui uma malha de 250 rotas diretas. Em 2020, foi eleita a melhor companhia aérea do mundo pelo TripAdvisor, sendo a primeira vez que uma empresa brasileira conquistou o primeiro lugar no Traveler's Choice Awards. Para mais informações, visite ri.voeazul.com.br

Contato:

Relações com Investidores

Tel: +55 11 4831 2880

invest@voeazul.com.br

Relações com Imprensa

Tel: +55 11 4831 1245

imprensa@voeazul.com.br

Balanço Patrimonial – IFRS

(R\$ milhões)	31 de março de 2026	31 de dezembro de 2025	31 de março de 2025
Ativo	31.166,5	23.637,9	25.548,7
Circulante	7.228,0	6.303,5	5.960,9
Caixa e equivalentes de caixa	2.088,0	991,6	460,7
Investimentos de curto-prazo	-	26,3	1.140,4
Contas a receber	2.570,2	2.722,7	1.690,2
Estoques	975,0	972,5	972,6
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	387,2	502,1	352,0
Tributos a recuperar	209,8	208,4	231,9
Despesas antecipadas	439,8	371,6	229,7
Outros ativos	557,9	508,3	883,5
Ativo não circulante	23.938,5	17.334,4	19.587,8
Aplicações financeiras de longo prazo	-	-	22,7
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	2.372,4	2.377,6	2.998,4
Outros ativos	7.989,5	523,4	450,5
Direito de uso – aeronaves e outros bens	7.626,6	8.389,1	9.856,2
Direito de uso – manutenção	1.658,6	1.735,9	1.566,1
Imobilizado	2.759,4	2.772,3	3.126,8
Intangível	1.532,0	1.536,0	1.567,0
Passivo e patrimônio líquido	31.166,5	23.637,9	25.548,7
Passivo circulante	14.479,4	29.473,2	17.021,5
Empréstimos e financiamentos	1.068,8	13.783,3	732,0
Instrumentos conversíveis	-	89,0	29,4
Arrendamento	2.496,8	3.353,5	4.024,2
Arrendamento - Notes	-	-	79,4
Fornecedores	2.919,7	3.915,6	3.654,5
Transportes a executar	5.675,4	6.240,7	6.369,5
Salários e benefícios	527,3	533,7	537,9
Seguros a pagar	15,9	15,6	17,4
Tributos a recolher	168,4	144,0	95,4
Instrumentos financeiros derivativos	-	-	32,7
Provisões	474,1	374,1	452,5
Tarifas aeroportuárias	917,8	899,6	694,5
Outros	215,0	124,0	302,0
Passivo Não circulante	20.461,5	23.202,8	36.978,3
Empréstimos e financiamentos	8.644,6	9.276,3	15.137,5
Instrumentos conversíveis	-	308,4	1.191,0
Arrendamento	8.432,3	9.178,7	13.644,0
Arrendamento - Notes	-	178,9	1.046,9
Fornecedores	161,5	948,5	1.501,1
Provisões	1.340,2	1.400,5	2.660,5
Tarifas aeroportuárias	688,3	711,0	779,7
Outros	1.194,7	1.200,4	1.017,5
Patrimônio líquido	(3.774,3)	(29.038,1)	(28.451,1)
Capital social	21.685,8	7.060,8	5.396,6
Adiantamento para futuro aumento de capital	1,1	-	1,8
Reserva de capital	3.208,5	(1.408,7)	(686,2)
Ações em tesouraria	(1,4)	(1,4)	(4,3)
Outros resultados abrangentes	4,9	4,9	5,9
Prejuízo acumulado	(28.673,2)	(34.693,6)	(33.164,9)

Fluxo de Caixa – IFRS

(R\$ milhões)	1T26	1T25	% Δ
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Lucro (prejuízo) líquido do período	6.020,4	1.653,6	264,1%
Total ajuste não caixa			
Depreciação e amortização	654,4	815,2	-19,7%
Derivativos	-	(204,9)	n.a.
Ganho (perda) sobre ativos e passivos denominados em moeda estrangeira	(1.451,7)	(2.764,2)	-47,5%
Receitas e despesas financeiras, líquidas	5.847,7	2.555,2	128,9%
Provisões	153,6	21,1	629,6%
Resultado de modificações de arrendamentos e provisões	(81,2)	(1.231,1)	-93,4%
Outros	(9.972,1)	50,6	n.a.
Varição de ativos e passivos operacionais			
Contas a receber	257,4	(50,6)	n.a.
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	32,7	(29,7)	n.a.
Outros ativos	29,0	(147,1)	n.a.
Direitos e obrigações com operações de derivativos	-	(25,3)	n.a.
Fornecedores	(852,0)	(316,1)	169,5%
Salários e benefícios	12,2	29,5	-58,4%
Transportes a executar	(587,4)	140,0	n.a.
Provisões	(74,8)	(137,7)	-45,7%
Outros passivos	78,9	95,2	-17,2%
Juros pagos	(196,0)	(766,8)	-74,4%
<i>Juros sobre dívidas e financiamentos</i>	<i>(56,6)</i>	<i>(360,0)</i>	<i>-84,3%</i>
<i>Juros sobre arrendamentos</i>	<i>(38,8)</i>	<i>(155,1)</i>	<i>-75,0%</i>
<i>Juros sobre arrendamentos - notes e equity</i>	<i>-</i>	<i>(8,8)</i>	<i>n.a.</i>
<i>Juros sobre instrumentos conversíveis</i>	<i>-</i>	<i>(133,1)</i>	<i>n.a.</i>
<i>Juros sobre antecipação de recebíveis de cartão de crédito</i>	<i>(96,2)</i>	<i>(109,1)</i>	<i>-11,8%</i>
<i>Outros Juros</i>	<i>(4,3)</i>	<i>(0,7)</i>	<i>562,6%</i>
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades operacionais	(128,7)	(313,2)	-58,9%
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Aplicações financeiras circulante	26,7	(103,5)	n.a.
Caixa recebido na venda de ativo imobilizado	-	7,3	n.a.
Operações de sale-leaseback	69,3	2,4	2804,1%
Aquisição de intangível	(42,8)	(16,0)	167,4%
Aquisição de bens do ativo imobilizado	(95,9)	(128,3)	-25,3%
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos	(42,6)	(238,2)	-82,1%
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Empréstimos			
Captações	7.057,4	3.093,8	128,1%
Pagamentos	(7.668,3)	(2.239,4)	242,4%
Pagamento de arrendamento	(781,3)	(1.033,1)	-24,4%
Risco sacado	-	-	n.a.
Custo de emissão de ações	-	-	n.a.
Aumento de capital	2.755,7	1,8	149422,1%
Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades de financiamento	1.363,5	(176,8)	n.a.
Varição cambial em caixa e equivalentes de caixa	(95,7)	(21,1)	353,0%
Aumento (redução) líquido(a) de caixa e equivalentes de caixa	1.096,4	(749,3)	n.a.
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	991,6	1.210,0	-18,0%
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	2.088,0	460,7	353,2%

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.