

## Azul Divulga Resultados do 2T com EBITDA de R\$1,1 bilhão

**São Paulo, 12 de agosto de 2024** – A Azul S.A., "Azul" (B3:AZUL4, NYSE:AZUL), a maior companhia aérea do Brasil em número de cidades e decolagens, anuncia hoje seus resultados do segundo trimestre de 2024 ("2T24"). 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

- EBITDA atingiu R\$1,1 bilhão com uma margem de 25,2%, e um lucro operacional de R\$441,2 milhões, representando uma margem de 10,6%.
- A receita operacional atingiu R\$4,2 bilhões, queda de 2,3% em relação ao 2T23, principalmente devido ao impacto das enchentes no estado do Rio Grande do Sul em maio e à redução temporária da nossa capacidade internacional, que foi 8,0% menor ano contra ano. Sem esses impactos, estimamos que nossas receitas líquidas teriam ficado acima do 2T23.
- CASK no 2T24 foi de R\$34,18 centavos, uma redução de 1,8% comparado com o 2T23, como resultado de ganhos de eficiência operacional e maior utilização de aeronaves de última geração, parcialmente compensado pela desvalorização média do real em relação ao dólar americano em 5,3%, com preços de combustíveis 1,4% mais elevados e à inflação de 4,2% nos últimos 12 meses.
- O tráfego de passageiros (RPK) cresceu 3,9% em relação a um crescimento de capacidade de 3,4%, resultando em uma taxa de ocupação de 80,3%.

2T24 Destaques	2T24	2T23 <sup>1</sup>	Variação	1S24	1S23 <sup>1</sup>	Variação
Receita líquida total (R\$ milhões)	4.172,7	4.269,4	-2,3%	8.851,2	8.747,7	1,2%
Resultado operacional (R\$ milhões)	441,2	591,9	(150,7)	1.241,9	1.054,3	187,6
Margem operacional (%)	10,6%	13,9%	-3,3 p.p.	14,0%	12,1%	+2,0 p.p.
EBITDA (R\$ milhões)	1.052,6	1.156,9	(104,3)	2.467,8	2.186,9	280,9
Margem EBITDA (%)	25,2%	27,1%	-1,9 p.p.	27,9%	25,0%	+2,9 p.p.
ASK (milhões)	10.918	10.563	3,4%	21.996	21.362	3,0%
RASK (R\$ centavos)	38,22	40,42	-5,4%	40,24	40,95	-1,7%
PRASK (R\$ centavos)	35,34	37,38	-5,4%	37,35	38,00	-1,7%
Yield (R\$ centavos)	44,03	46,81	-5,9%	46,93	47,66	-1,5%
CASK (R\$ centavos)	34,18	34,81	-1,8%	34,59	36,01	-3,9%
Preço médio combustível / litro (R\$)	4,35	4,30	1,4%	4,30	4,78	-10,0%

<sup>1</sup> Os resultados operacionais do 2T23 e do 1S23 foram ajustados por itens não recorrentes.

- A liquidez imediata foi de R\$2,5 bilhões, 23,7% maior em comparação com o 2T23, representando 13,4% da receita dos últimos doze meses. No trimestre, continuamos o nosso processo de desalavancagem com o pagamento de R\$1,5 bilhão em arrendamento corrente e diferido e amortização de dívidas.
- A alavancagem, medida como dívida líquida em relação ao EBITDA UDM, atingiu 4,5x, devido à desvalorização de 11,7% no final do período do real em relação ao dólar americano no trimestre, que impactou nossa dívida denominada em dólar. Considerando a taxa de câmbio de R\$5,00 no final do período, o índice de alavancagem da Azul teria sido de 3,75x, estável em relação ao 1T24.
- As tendências de vendas no terceiro trimestre estão muito encorajadoras, com uma aceleração na demanda corporativa, levando a um aumento nas tarifas. Acreditamos que esta tendência irá se intensificar no segundo semestre do ano, sazonalmente o nosso período mais forte.

## Mensagem da Administração

Em primeiro lugar, gostaria de expressar minha solidariedade à Voepass e a todos os envolvidos na tragédia ocorrida na última sexta-feira. Oferecemos a todos nossos sentimentos e apoio durante este momento difícil.

Eu gostaria também de agradecer aos nossos tripulantes por toda paixão e dedicação no 2T24. Nossa forte cultura foi essencial para enfrentarmos com sucesso o trimestre e alguns de seus desafios.

Em maio, o estado do Rio Grande do Sul foi afetado por graves enchentes. Ficamos profundamente tristes com a perda de vidas, o desalojamento de pessoas e a destruição generalizada na região. Mais uma vez, nossos tripulantes e clientes se mobilizaram, doando mais de 3.000 toneladas em produtos, que entregamos com segurança e rapidez àqueles que mais precisavam. Além disso, o aeroporto de Porto Alegre foi obrigado a fechar, com previsão de reabertura parcial em outubro. O Rio Grande do Sul é o quarto maior estado do país em atividade econômica e representa mais de 10% de nossa capacidade. Estimamos que a redução da operação na região impactou negativamente nosso resultado do 2T24 em pelo menos R\$ 200 milhões.

A rápida desvalorização do real brasileiro também impactou nossos resultados do 2T24. A taxa de câmbio no final do período foi 11,7% mais fraca no trimestre, ao mesmo tempo em que os preços dos combustíveis subiram 2,4%. Por último, nossas receitas do 2T24 também foram afetadas pela redução temporária da nossa capacidade internacional, que caiu 8,0% em relação ao ano anterior. Mesmo com todos esses fatores adversos, continuamos a gerar fortes resultados operacionais, com o EBITDA atingindo R\$1,1 bilhão. Nossa margem EBITDA de 25,2% é uma das mais altas da indústria.

A Azul opera em um ambiente dinâmico, de alto crescimento e frequentes mudanças nas condições. O sucesso contínuo da Azul é explicado em grande parte pela sua capacidade de evoluir e se adaptar. Lançamos a Azul há 15 anos com um modelo de frota única, visando atender destinos regionais dentro do Brasil. Logo identificamos que a oportunidade era maior que a esperada e com o tempo incorporamos outros tipos de aeronaves à operação. Em seguida, fundimo-nos com a TRIP, o que nos permitiu construir, de longe, a maior malha do país. Expandimos para mercados internacionais, levando brasileiros para destinos em três continentes diferentes. Mais recentemente, a nossa resposta à pandemia e uma abordagem amigável à negociação com nossos parceiros foram outros exemplos da nossa capacidade de inovação.

Durante todo esse tempo, mantivemo-nos fiéis às nossas características principais, ancorados por uma malha exclusiva, tripulantes excepcionais e uma operação eficiente, gerando um sólido histórico de alto crescimento e resultados sustentáveis.

No 2T24, continuamos evoluindo após o bem-sucedido plano de otimização de capital do ano passado, passando para o próximo passo de acessar todo o valor disponível na Azul. Desenvolvemos e começamos a implementar um plano, chamado "Eleva", com múltiplas oportunidades para aumentar receitas e reduzir custos, mais uma vez permitindo que a Azul se adapte e continue expandindo a lucratividade e a geração de caixa.

Nosso plano de transformação da frota continua no caminho certo, gerando uma redução de 2,0% ano contra ano em nosso consumo de combustível por ASK. No segundo trimestre, recebemos 2 Airbus A320s, 2 Airbus A330neo e 1 Embraer E2, com mais aeronaves a serem entregues nos próximos meses.

Estamos orgulhosos do desempenho de nossas unidades de negócios, que foram responsáveis por mais de 20% de nosso RASK e acima de 30% de nosso EBITDA. O desempenho do Azul Fidelidade permaneceu forte, com um recorde histórico de membros, faturamento bruto e cartões de crédito *co-branded* ativos. A Azul Viagens, nosso negócio de lazer, cresceu 63% em vendas brutas no 2T24 em comparação com o 2T23. Nosso negócio de logística permaneceu forte, com crescimento de receita trimestre a trimestre, mesmo com o impacto das enchentes no Rio Grande do Sul em nossas operações.

Mantivemos uma posição de liquidez de R\$ 2,5 bilhões, 13% de nossa receita dos últimos doze meses. Incluindo investimentos e recebíveis de longo prazo, depósitos de segurança e reservas, nossa liquidez total foi de R\$ 6,4 bilhões.

Agora que entramos no período sazonalmente mais forte de primavera e verão no Brasil, com a chegada de mais aeronaves de nova geração em nossa frota, continuamos otimistas em relação ao futuro. As vendas têm melhorado nas últimas quatro semanas, e esperamos que essa tendência se acelere. Nosso compromisso continua firme em oferecer um valor excepcional aos nossos clientes, acionistas e tripulantes.

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

## Resultados Financeiros

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

Demonstrações de Resultados (R\$ milhões)	2T24	2T23 <sup>1</sup>	% Δ	1S24	1S23 <sup>1</sup>	% Δ
<b>Receita Líquida</b>						
Transporte de passageiros	3.859,1	3.948,5	-2,3%	8.216,1	8.118,4	1,2%
Cargas e outras receitas	313,7	320,9	-2,2%	635,1	629,3	0,9%
<b>Receita líquida total</b>	<b>4.172,7</b>	<b>4.269,4</b>	<b>-2,3%</b>	<b>8.851,2</b>	<b>8.747,7</b>	<b>1,2%</b>
<b>Custos e despesas operacionais</b>						
Combustível de aviação	(1.373,6)	(1.338,2)	2,6%	(2.726,9)	(3.011,6)	-9,5%
Salários e benefícios	(655,9)	(568,5)	15,4%	(1.330,6)	(1.105,9)	20,3%
Depreciação e amortização	(611,4)	(565,0)	8,2%	(1.225,9)	(1.132,6)	8,2%
Tarifas aeroportuárias	(239,6)	(247,0)	-3,0%	(481,8)	(509,4)	-5,4%
Gastos com passageiros	(207,2)	(189,5)	9,3%	(414,7)	(385,1)	7,7%
Comerciais e publicidade	(191,5)	(179,8)	6,5%	(393,4)	(353,8)	11,2%
Manutenção e reparos	(170,7)	(200,3)	-14,8%	(368,4)	(358,2)	2,8%
Outros	(281,7)	(389,2)	-27,6%	(667,5)	(836,7)	-20,2%
<b>Total custos e despesas operacionais</b>	<b>(3.731,6)</b>	<b>(3.677,5)</b>	<b>1,5%</b>	<b>(7.609,2)</b>	<b>(7.693,4)</b>	<b>-1,1%</b>
<b>Resultado Operacional</b>	<b>441,2</b>	<b>591,9</b>	<b>-25,5%</b>	<b>1.241,9</b>	<b>1.054,3</b>	<b>17,8%</b>
Margem operacional	10,6%	13,9%	-3,3 p.p.	14,0%	12,1%	+2,0 p.p.
<b>EBITDA</b>	<b>1.052,6</b>	<b>1.156,9</b>	<b>-9,0%</b>	<b>2.467,8</b>	<b>2.186,9</b>	<b>12,8%</b>
Margem EBITDA	25,2%	27,1%	-1,9 p.p.	27,9%	25,0%	+2,9 p.p.
<b>Resultado financeiro</b>						
Receitas financeiras	51,0	51,0	0,0%	95,9	104,5	-8,2%
Despesas financeiras <sup>2</sup>	(1.268,3)	(1.135,0)	11,7%	(2.430,2)	(2.330,6)	4,3%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos <sup>2</sup>	(37,1)	(46,8)	-20,8%	1,3	(240,8)	n.a.
Variações cambiais, líquidas	(3.085,0)	1.036,8	n.a.	(3.932,3)	1.588,3	n.a.
<b>Resultado antes do IR e contribuição social</b>	<b>(3.898,2)</b>	<b>497,9</b>	<b>n.a.</b>	<b>(5.023,4)</b>	<b>175,7</b>	<b>n.a.</b>
Imposto de renda e contribuição social corrente	(0,3)	-	n.a.	(0,3)	-	n.a.
Imposto de renda e contribuição social diferido	32,7	-	n.a.	39,5	-	n.a.
<b>Resultado líquido do período<sup>2</sup></b>	<b>(3.865,7)</b>	<b>497,9</b>	<b>n.a.</b>	<b>(4.984,1)</b>	<b>175,7</b>	<b>n.a.</b>
Margem líquida	-92,6%	11,7%	n.a.	-56,3%	2,0%	n.a.
<b>Resultado líquido ajustado<sup>2 3</sup></b>	<b>(744,4)</b>	<b>(566,8)</b>	<b>31,3%</b>	<b>(1.068,6)</b>	<b>(1.294,4)</b>	<b>-17,4%</b>
Margem líquida ajustada <sup>2 3</sup>	-17,8%	-13,3%	-4,6 p.p.	-12,1%	-14,8%	+2,7 p.p.
Ações em circulação <sup>4</sup>	347,4	347,5	0,0%	347,4	347,4	0,0%
Lucro (prejuízo) por ação PN	(11,13)	1,43	n.a.	(14,35)	0,51	n.a.
Lucro (prejuízo) por ação PN (US\$)	(2,14)	0,29	n.a.	(2,82)	0,10	n.a.
Lucro (prejuízo) por ADR (US\$)	(6,41)	0,87	n.a.	(8,47)	0,30	n.a.
Lucro (prejuízo) ajustado por ação PN <sup>3</sup>	(2,14)	(1,63)	31,4%	(3,08)	(3,73)	-17,5%
Lucro (prejuízo) ajustado por ação PN <sup>3</sup> (US\$)	(0,41)	(0,33)	24,8%	(0,61)	(0,73)	-17,6%
Lucro (prejuízo) ajustado por ADR <sup>3</sup> (US\$)	(1,23)	(0,99)	24,8%	(1,82)	(2,20)	-17,6%

<sup>1</sup> Resultados operacionais do 2T23 e 1S23 foram ajustados por itens não recorrentes.

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

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

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

Dados Operacionais	2T24	2T23 <sup>1</sup>	% Δ	1S24	1S23 <sup>1</sup>	% Δ
ASK (milhões)	10.918	10.563	3,4%	21.996	21.362	3,0%
Doméstico	8.820	8.282	6,5%	17.839	16.787	6,3%
Internacional	2.098	2.281	-8,0%	4.156	4.575	-9,2%
RPK (milhões)	8.764	8.435	3,9%	17.506	17.033	2,8%
Doméstico	6.927	6.490	6,7%	13.955	13.193	5,8%
Internacional	1.838	1.945	-5,5%	3.551	3.840	-7,5%
Taxa de ocupação (%)	80,3%	79,9%	+0,4 p.p.	79,6%	79,7%	-0,1 p.p.
Doméstico	78,5%	78,4%	+0,2 p.p.	78,2%	78,6%	-0,4 p.p.
Internacional	87,6%	85,3%	+2,3 p.p.	85,4%	83,9%	+1,5 p.p.
Tarifa média (R\$)	521,2	550,1	-5,2%	562,3	570,3	-1,4%
Passageiros (milhares)	7.404	7.178	3,1%	14.613	14.236	2,6%
Horas-bloco	136.586	133.590	2,2%	274.044	271.292	1,0%
Utilização de aeronaves (horas/dia) <sup>2</sup>	11,3	9,5	19,2%	11,4	9,7	18,0%
Número de decolagens	79.394	77.867	2,0%	157.929	156.606	0,8%
Etapa média (Km)	1.143	1.131	1,0%	1.152	1.146	0,5%
Aeronaves de passageiros operacionais <sup>3</sup>	182	181	0,6%	182	181	0,6%
Combustível de aviação (milhares de litros)	315.424	311.482	1,3%	633.725	629.943	0,6%
Combustível de aviação por ASK	28,9	29,5	-2,0%	28,8	29,5	-2,3%
Funcionários equivalentes em tempo integral (FTE)	15.763	14.007	12,5%	15.763	14.007	12,5%
FTE no final do período por aeronave	87	77	11,9%	87	77	11,9%
Yield (R\$ centavos)	44,03	46,81	-5,9%	46,93	47,66	-1,5%
RASK (R\$ centavos)	38,22	40,42	-5,4%	40,24	40,95	-1,7%
PRASK (R\$ centavos)	35,34	37,38	-5,4%	37,35	38,00	-1,7%
CASK (R\$ centavos)	34,18	34,81	-1,8%	34,59	36,01	-3,9%
CASK excluindo combustível (R\$ centavos)	21,60	22,15	-2,5%	22,20	21,92	1,3%
Custo de combustível por litro (R\$)	4,35	4,30	1,4%	4,30	4,78	-10,0%
Break-even da taxa de ocupação (%)	71,8%	68,8%	+3,0 p.p.	68,4%	70,1%	-1,7 p.p.
Taxa de câmbio média (R\$ por US\$)	5,21	4,95	5,3%	5,08	5,07	0,2%
Taxa de câmbio no fim do período	5,56	4,82	15,3%	5,56	4,82	15,3%
Inflação (IPCA/últimos 12 meses)	4,23%	4,96%	-0,7 p.p.	4,23%	4,96%	-0,7 p.p.
WTI (média por barril, US\$)	80,01	71,84	11,4%	79,55	74,52	6,8%
Heating oil (US\$ por galão)	2,51	2,44	2,7%	2,61	2,68	-2,7%

<sup>1</sup> Os resultados operacionais do 2T23 e do 1S23 foram ajustados para itens não recorrentes.

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

<sup>3</sup> Final do período.

## Receita Operacional

No 2T24, a Azul registrou uma receita operacional total de R\$4,2 bilhões, 2,3% ou R\$96,7 milhões abaixo do 2T23 principalmente devido ao impacto das enchentes no Rio Grande do Sul em nossa operação e à redução temporária de nossa capacidade internacional, que caiu 8,0% em comparação com 2T23. Sem esses impactos, estimamos que nossas receitas líquidas teriam ficado acima do 2T23.

A receita de cargas e outras totalizou R\$ 313,7 milhões, 2,2% inferior ao 2T23, também impactada pela redução de nossa capacidade doméstica no estado do Rio Grande do Sul, e pela redução temporária na capacidade internacional. No 2T24 a receita de Cargas aumentou 11,9% em relação ao 1T24.

R\$ centavos	2T24	2T23 <sup>1</sup>	% Δ	1S24	1S23 <sup>1</sup>	% Δ
<b>Receita líquida por ASK</b>						
Transporte de passageiros	35,34	37,38	-5,4%	37,35	38,00	-1,7%
Cargas e outras receitas	2,87	3,04	-5,4%	2,89	2,95	-2,0%
<b>Receita líquida (RASK)</b>	<b>38,22</b>	<b>40,42</b>	<b>-5,4%</b>	<b>40,24</b>	<b>40,95</b>	<b>-1,7%</b>
<b>Custos e despesas operacionais por ASK</b>						
Combustível de aviação	(12,58)	(12,67)	-0,7%	(12,40)	(14,10)	-12,1%
Salários e benefícios	(6,01)	(5,38)	11,6%	(6,05)	(5,18)	16,8%
Depreciação e amortização	(5,60)	(5,35)	4,7%	(5,57)	(5,30)	5,1%
Tarifas aeroportuárias	(2,19)	(2,34)	-6,2%	(2,19)	(2,38)	-8,1%
Gastos com passageiros	(1,90)	(1,79)	5,8%	(1,89)	(1,80)	4,6%
Comerciais e publicidade	(1,75)	(1,70)	3,0%	(1,79)	(1,66)	8,0%
Manutenção e reparos	(1,56)	(1,90)	-17,5%	(1,67)	(1,68)	-0,1%
Outras despesas operacionais, líquidas	(2,58)	(3,68)	-30,0%	(3,03)	(3,92)	-22,5%
<b>Total custos e despesas operacionais (CASK)</b>	<b>(34,18)</b>	<b>(34,81)</b>	<b>-1,8%</b>	<b>(34,59)</b>	<b>(36,01)</b>	<b>-3,9%</b>
<b>Resultado operacional por ASK (RASK-CASK)</b>	<b>4,04</b>	<b>5,60</b>	<b>-27,9%</b>	<b>5,65</b>	<b>4,94</b>	<b>14,4%</b>

<sup>1</sup> Resultados operacionais do 2T23 e 1S23 foram ajustados por itens não recorrentes.

## Custos e Despesas Operacionais

No 2T24, registramos despesas operacionais de R\$3,7 bilhões, 1,5% maior em comparação com 2T23 explicado principalmente pelo aumento na capacidade total de 3,4%, a depreciação de 5,3% do real em relação ao dólar norte-americano e pelo aumento de 1,4% no preço do combustível, parcialmente compensados pela nossa maior produtividade e pelas iniciativas de redução de custo.

A composição de nossas principais despesas operacionais em comparação com o 2T23 é a seguinte:

- **Combustível de aviação** aumentou 2,6% para R\$1.373,6 milhões, principalmente devido a um crescimento de 3,4% na capacidade total, e um aumento de 1,4% no preço do combustível por litro (excluindo *hedges*) parcialmente compensado por uma redução de 2,0% no consumo de combustível por ASK, como resultado da maior utilização de nossa frota de última geração.
- **Salários e benefícios** aumentaram R\$87,5 milhões em comparação com o 2T23, principalmente devido ao nosso aumento de capacidade de 3,4%, um aumento de 5,5% como resultado de acordos sindicais aplicáveis a todos os funcionários de companhias aéreas no Brasil, a internalização de certas atividades para reduzir custos totais e as contratações feitas no 4T23 para reduzir o tempo de permanência no solo e apoiar nosso crescimento futuro.
- **Depreciação e amortização** aumentaram 8,2% ou R\$46,4 milhões, impulsionado pelo aumento no direito de uso como resultado de renegociações de contratos de arrendamento com arrendadores e da depreciação de 5,3% do real em relação ao dólar americano.
- **Tarifas aeroportuárias** reduziram 3,0% ou R\$7,4 milhões, impulsionadas principalmente pela redução de 8,0% na capacidade internacional, parcialmente compensado pelo crescimento de 6,5% na capacidade doméstica.
- **Gastos com passageiros e tráfego** aumentaram 9,3% ou R\$17,7 milhões, principalmente devido ao crescimento de 3,1% no número de passageiros e à inflação de 4,2% no período.
- **Comerciais e publicidade** cresceu 6,5% ou R\$ 11,7 milhões, principalmente por campanhas publicitárias nos Jogos Olímpicos e eventos regionais, parcialmente compensado pela redução de 2,3% em nossa receita de passageiros, levando a menores taxas e comissões de cartão de crédito.
- **Manutenção e reparo** diminuiu R\$29,6 milhões em comparação com o 2T23, principalmente devido à economia decorrente da internalização de eventos de manutenção e renegociações com fornecedores, parcialmente compensadas pela desvalorização de 5,3% do real em relação ao dólar.
- **Outros** diminuiu R\$107,5 milhões, principalmente devido a iniciativas de redução de custos e de ações judiciais no período, parcialmente compensados pela desvalorização de 5,3% do real versus o dólar.

## Resultado Não-operacional

Resultado financeiro líquido (R\$ milhões) <sup>1</sup>	2T24	2T23	% Δ	1S24	1S23	% Δ
Despesa financeira líquida	(1.217,3)	(1.084,0)	12,3%	(2.334,3)	(2.226,2)	4,9%
Instrumentos financeiros derivativos, líquidos	(37,1)	(46,8)	-20,8%	1,3	(240,8)	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquidas	(3.085,0)	1.036,8	n.a.	(3.932,3)	1.588,3	n.a.
<b>Resultado financeiro líquido</b>	<b>(4.339,4)</b>	<b>(94,0)</b>	<b>4515,8%</b>	<b>(6.265,3)</b>	<b>(878,6)</b>	<b>613,1%</b>

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

**Despesas financeiras líquidas** foram de R\$1.217,3 milhões no trimestre, com R\$596.1 milhões em arrendamentos reconhecidos como juros e R\$345,3 milhões em juros sobre empréstimos e financiamentos.

**Instrumentos financeiros derivativos** resultaram em uma perda líquida de R\$37,1 milhões no 2T24 principalmente devido as perdas com *hedge* de combustível registrados durante o período. Em 30 de junho de 2024, a Azul havia feito *hedge* de aproximadamente 15,1% de seu consumo esperado de combustível para os próximos doze meses usando contratos futuros e opções.

**Variações monetárias e cambiais, líquidas** registraram uma perda líquida de R\$3.085,0 milhões no 2T24 devido à depreciação de 11,7% do real brasileiro em relação ao dólar americano no final do período, resultando em um aumento nos passivos de arrendamento e empréstimos denominados em moeda estrangeira.

## Liquidez e Financiamentos

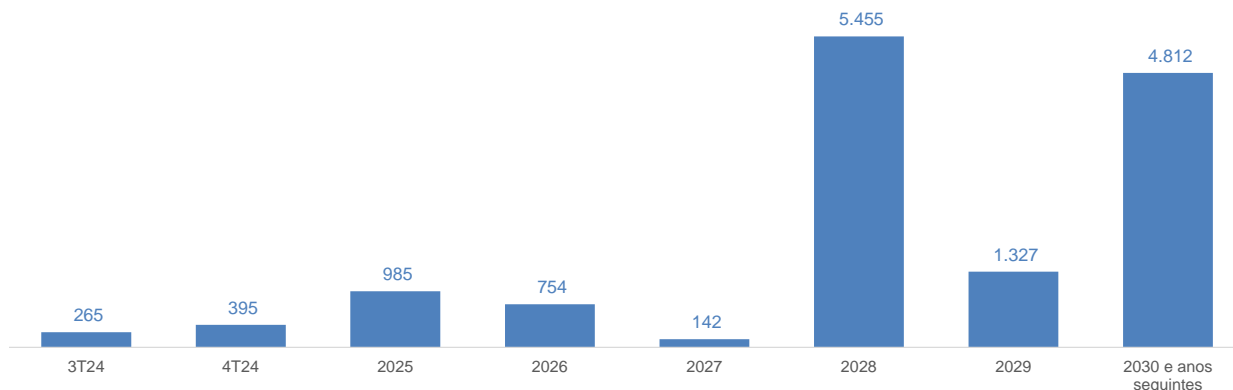
A Azul encerrou o segundo trimestre com liquidez total de R\$6,4 bilhões, incluindo investimentos e recebíveis de longo prazo, depósitos em garantia e reservas de manutenção. A liquidez imediata em 30 de junho de 2024 era de R\$2,5 bilhões, representando 13,4% de nossa receita dos últimos doze meses, mesmo após amortizarmos mais de R\$1,5 bilhão em dívidas e arrendamentos.

A liquidez imediata ficou 23,7% superior em comparação ao 2T23, como resultado do plano de otimização de capital implementado no ano passado. Nesse plano, também criamos capacidade adicional de captação com a garantia da Azul Cargo, que permanece disponível para levantarmos capital à medida que avaliamos continuamente oportunidades para gerenciar nosso perfil de amortização de dívidas e posição de liquidez.

Liquidez (R\$ milhões)	2T24	1T24	% Δ	2T23	% Δ
Caixa e equivalentes de caixa e aplicações financeiras de curto prazo	1.475,5	1.337,6	10,3%	616,2	139,4%
Contas a receber	1.042,3	1.376,3	-24,3%	1.418,8	-26,5%
<b>Liquidez imediata</b>	<b>2.517,8</b>	<b>2.713,9</b>	<b>-7,2%</b>	<b>2.035,0</b>	<b>23,7%</b>
Caixa como % da receita líquida	13,4%	14,4%	-1,0 p.p.	11,6%	+1,8 p.p.
Recebíveis de longo prazo	961,9	805,1	19,5%	814,6	18,1%
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	2.899,0	2.470,0	17,4%	2.617,3	10,8%
<b>Liquidez total</b>	<b>6.378,7</b>	<b>5.989,0</b>	<b>6,5%</b>	<b>5.466,9</b>	<b>16,7%</b>

O cronograma de amortização da dívida da Azul em 30 de junho de 2024 é apresentado abaixo. O gráfico converte nossa dívida denominada em dólares para reais usando a taxa do final do trimestre de R\$5,56 .

**Amortização de empréstimos e financiamentos em 30 de junho de 2024<sup>1</sup>**  
(R\$ milhões convertidos a R\$5,56 por dólar)



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

Em comparação com o 1T24, a dívida bruta aumentou R\$3.722,6 milhões para R\$28.106,7 milhões, principalmente devido à depreciação de 11,7% no final do período do real em relação ao dólar americano no trimestre, resultando em um aumento nos passivos de arrendamento e empréstimos denominados em moeda estrangeira, além da emissão de debêntures locais, parcialmente compensados pelo nosso processo contínuo de desalavancagem com R\$ 1,5 bilhão em amortização de dívidas e arrendamento. Em 30 de junho de 2024, o vencimento médio da dívida da Azul excluindo passivos de arrendamento e debêntures conversíveis era de 4,1 anos, com uma taxa de juros média de 11,0%. A taxa média de juros das obrigações denominadas em moeda local e em dólar era equivalente a CDI +4% e 10,5%, respectivamente.

<b>Empréstimos e Financiamentos (R\$ milhões)<sup>1</sup></b>	<b>2T24</b>	<b>1T24</b>	<b>% Δ</b>	<b>2T23</b>	<b>% Δ</b>
Passivo de arrendamento	13.591,5	11.537,0	17,8%	12.885,2	5,5%
Dívidas de arrendamento	1.203,9	1.072,6	12,2%	-	n.a.
Arrendamento financeiro	716,0	644,7	11,1%	589,5	21,5%
Outros empréstimos e financiamentos de aeronaves	525,1	347,7	51,0%	664,3	-21,0%
Outros empréstimos, financiamentos e debêntures	12.068,7	10.782,1	11,9%	6.429,8	87,7%
% da dívida não relacionada à aeronave em moeda local	13%	13%	+0,4 p.p.	25%	-11,9 p.p.
% da dívida total em moeda local	6%	6%	-0,1 p.p.	8%	-2,1 p.p.
<b>Dívida bruta</b>	<b>28.105,2</b>	<b>24.384,1</b>	<b>15,3%</b>	<b>20.568,8</b>	<b>36,6%</b>

<sup>1</sup> Considera o efeito de hedges sobre a dívida. Exclui debêntures conversíveis, instrumentos acionários e notas de OEMs. Consequentemente, as ações em circulação devem ser ajustadas para 513,3 milhões.

A alavancagem da Azul, medida como dívida líquida sobre o EBITDA UDM, foi de 4,5x, principalmente devido à desvalorização de 11,7% no final do período do real em relação ao dólar americano no trimestre, que impactou nossa dívida denominada em dólar. Considerando a taxa de câmbio de R\$5,00 no final do período, o índice de alavancagem da Azul seria de 3,75x, estável em relação ao 1T24.

<b>Principais Indicadores de Dívida (R\$ milhões)</b>	<b>2T24</b>	<b>1T24</b>	<b>% Δ</b>	<b>2T23</b>	<b>% Δ</b>
Caixa <sup>1</sup>	3.479,7	3.519,0	-1,1%	2.849,6	22,1%
Dívida bruta <sup>2</sup>	28.106,7	24.384,1	15,3%	20.568,8	36,6%
Dívida líquida	24.627,0	20.865,1	18,0%	17.719,2	39,0%
Dívida líquida / EBITDA (UDM)	4,5x	3,7x	0,8x	4,2x	0,3x

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

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

## Frota e despesas de Capex

Em 30 de junho de 2024, a Azul tinha uma frota operacional de 182 aeronaves de passageiros e uma frota contratual de 183 aeronaves de passageiros, com uma idade média de 7,2 anos excluindo aeronaves Cessna. Ao final do 2T24, a aeronave não incluída em nossa frota operacional de passageiros consistia em 1 Embraer E1s subarrendado para a Breeze.

A Azul terminou o 2T24 com aproximadamente 83% de sua capacidade proveniente de aeronaves de nova geração, consideravelmente superior a qualquer competidor na região.

Frota Contratual de Passageiros <sup>1</sup>	2T24	1T24	% Δ	2T23	% Δ
Airbus widebody	11	9	22,2%	12	-8,3%
Airbus narrowbody	57	55	3,6%	54	5,6%
Embraer E2	21	20	5,0%	17	23,5%
Embraer E1	34	39	-12,8%	47	-27,7%
ATR	36	36	-	42	-14,3%
Cessna	24	24	-	24	-
<b>Total<sup>1</sup></b>	<b>183</b>	<b>183</b>	<b>-</b>	<b>196</b>	<b>-6,6%</b>
<i>Aeronave em arrendamento operacional</i>	<i>163</i>	<i>157</i>	<i>3,8%</i>	<i>169</i>	<i>-3,6%</i>

<sup>1</sup> Inclui 1 aeronave subarrendadas.

Frota Operacional de Passageiros	2T24	1T24	% Δ	2T23	% Δ
Airbus widebody	11	9	22,2%	11	-
Airbus narrowbody	57	55	3,6%	54	5,6%
Embraer E2	21	20	5,0%	17	23,5%
Embraer E1	33	37	-10,8%	38	-13,2%
ATR	36	36	-	37	-2,7%
Cessna	24	24	-	24	-
<b>Total</b>	<b>182</b>	<b>181</b>	<b>0,6%</b>	<b>181</b>	<b>0,6%</b>

## Capex

Os investimentos líquidos totalizaram R\$305,5 milhões no 2T24 principalmente devido à capitalização de eventos de manutenção de motores e à aquisição de peças de reposição no trimestre.

Capex (R\$ milhões)	2T24	2T23	% Δ	1S24	1S23	% Δ
Aeronaves e manutenção pesada	81,7	138,3	-40,9%	361,8	174,2	107,7%
Ativos intangíveis	49,6	52,3	-5,3%	78,4	92,5	-15,3%
Pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves	155,1	15,3	916,6%	276,8	15,3	1714,4%
Outros	19,1	16,0	19,8%	34,7	21,7	60,2%
<b>Capex</b>	<b>305,5</b>	<b>221,8</b>	<b>37,7%</b>	<b>751,7</b>	<b>303,6</b>	<b>147,6%</b>
Operações de sale and leaseback	-	-	n.a.	-10,3	-	n.a.
<b>Capex líquido em operações de sale and leaseback</b>	<b>305,5</b>	<b>221,8</b>	<b>37,7%</b>	<b>741,4</b>	<b>303,6</b>	<b>144,2%</b>



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

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

Indicadores Ambientais, Sociais e de Governança	2T24	1T24	% Δ
<b>Meio Ambiente</b>			
<b>Combustível</b>			
Combustível consumido por ASK (GJ / ASK)	1.085	1.079	0,5%
Combustível consumido (GJ x 1000)	11.849	11.957	-0,9%
<b>Frota</b>			
Idade média da frota operacional <sup>1</sup> (anos)	7,2	7,4	-2,3%
<b>Social</b>			
<b>Relações Trabalhistas</b>			
Gênero dos funcionários: masculino (%)	59,4%	59,2%	0,2 p.p.
Gênero dos funcionários: feminino (%)	40,6%	40,8%	-0,2 p.p.
Rotatividade mensal de funcionários (%)	0,6%	0,9%	-0,4 p.p.
Funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva (%)	100%	100%	-
Voluntários (#)	7.043	6.385	10,3%
<b>Governança</b>			
<b>Administração</b>			
Conselheiros Independentes (%)	92%	92%	-
Participação de mulheres no Conselho de Administração (%)	25%	25%	-
Idade média dos membros do Conselho de Administração (anos)	59	58	0,4%
Frequência da diretoria em reuniões (%)	100%	100%	-
Tamanho do Conselho de Administração (#)	12	12	-
Participação de mulheres em cargo de gestão (%)	38%	38%	-

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

## Detalhes da Teleconferência

**Segunda-feira, 12 de agosto de 2024**

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

Estados Unidos: +1 253 205-0468

Brasil: +55 11 4632-2237 ou +55 21 3958-7888

Senha: 834 3552 8043

Webcast: <https://ri.voeazul.com.br/en/>

### **Sobre a Azul**

A Azul S.A. (B3: AZUL4, NYSE: AZUL) é a maior companhia aérea do Brasil em número de voos e cidades atendidas, tendo aproximadamente 1.000 voos diários, para mais de 160 destinos. Com uma frota de passageiro operacional com mais de 180 aeronaves e mais de 15.000 Tripulantes, a Azul possui mais de 300 rotas diretas. A Azul foi nomeada pela Cirium (empresa líder na análise de dados da aviação) como uma das duas companhias aéreas mais pontuais do mundo em 2023. Em 2020, a Azul conquistou o prêmio de melhor companhia aérea do mundo pelo TripAdvisor Travelers' Choice, sendo a única empresa brasileira a receber este reconhecimento. Para mais informações, visite [ri.voeazul.com.br](http://ri.voeazul.com.br).

### **Contatos:**

#### ***Relações com Investidores***

Tel: +55 11 4831 2880  
[invest@voeazul.com.br](mailto:invest@voeazul.com.br)

#### ***Relações com a Imprensa***

Tel: +55 11 4831 1245  
[imprensa@voeazul.com.br](mailto:imprensa@voeazul.com.br)

## Balço Patrimonial – IFRS

(R\$ milhões)	30 de junho de 2024	31 de março de 2024	30 de junho de 2023
<b>Ativo</b>	<b>22.831,2</b>	<b>20.895,9</b>	<b>17.122,0</b>
<b>Circulante</b>	<b>4.954,5</b>	<b>4.863,2</b>	<b>4.628,3</b>
Caixa e equivalentes de caixa	1.439,6	1.337,6	616,2
Investimentos de curto-prazo	35,9	-	-
Contas a receber	1.034,0	1.361,2	1.351,2
Subarrendamento de aeronaves	8,3	15,1	67,6
Estoques	1.000,4	943,3	722,7
Depósitos em garantia e reservas para	698,6	503,2	1.286,0
Tributos a recuperar	218,4	205,3	188,0
Instrumentos financeiros derivativos	4,3	20,8	29,5
Despesas antecipadas	193,5	203,5	354,8
Outros ativos	321,6	273,2	12,3
<b>Ativo não circulante</b>	<b>17.876,7</b>	<b>16.032,7</b>	<b>12.493,7</b>
Aplicações financeiras de longo prazo	956,3	791,5	742,1
Subarrendamento de aeronaves	5,6	13,6	72,5
Depósitos em garantia e reservas para	2.200,4	1.966,8	1.331,3
Instrumentos financeiros derivativos	0,1	0,1	0,4
Despesas antecipadas	-	-	188,5
Outros ativos	530,9	311,2	8,4
Direito de uso – aeronaves e outros	8.855,3	7.933,9	6.040,2
Direito de uso – manutenção	1.037,4	1.007,1	717,9
Imobilizado	2.787,1	2.529,3	1.924,6
Intangível	1.503,7	1.479,1	1.467,8
<b>Passivo e patrimônio líquido</b>	<b>22.831,2</b>	<b>20.895,9</b>	<b>17.122,0</b>
<b>Passivo circulante</b>	<b>17.403,6</b>	<b>14.411,9</b>	<b>16.823,0</b>
Empréstimos e financiamentos	1.495,2	1.245,7	1.694,5
Instrumentos conversíveis	29,0	63,2	12,9
Arrendamento	3.642,2	3.108,4	4.641,3
Arrendamento - Notes	139,3	125,2	-
Arrendamento - Equity	713,0	428,5	-
Fornecedores	3.193,3	2.338,6	2.912,6
Risco sacado	45,5	117,3	-
Transportes a executar	5.821,5	5.168,7	4.476,1
Salários e benefícios	533,2	490,3	474,4
Seguros a pagar	1,1	1,1	21,9
Tributos a recolher	161,8	132,7	129,5
Instrumentos financeiros derivativos	35,5	15,6	120,5
Provisões	624,7	399,1	1.006,7
Tarifas aeroportuárias	757,5	628,5	1.192,2
Outros	210,9	148,8	140,5
<b>Não circulante</b>	<b>31.594,2</b>	<b>28.852,5</b>	<b>19.981,0</b>
Empréstimos e financiamentos	11.098,6	9.884,1	5.399,6
Instrumentos conversíveis	972,0	1.070,3	1.641,5
Arrendamento	10.666,9	9.073,3	8.833,4
Arrendamento - Notes	1.064,6	947,4	-
Arrendamento - Equity	1.659,9	1.634,2	-
Fornecedores	1.330,0	1.296,4	436,2
Instrumentos financeiros derivativos	0,0	0,1	0,1
Provisões	2.972,9	2.846,8	2.071,2
Tarifas aeroportuárias	913,1	1.140,3	513,3
Outros	916,2	959,6	1.085,7
<b>Patrimônio líquido</b>	<b>(26.166,6)</b>	<b>(22.368,4)</b>	<b>(19.682,0)</b>
Capital social	2.315,6	2.315,6	2.314,0
Adiantamento para futuro aumento de	-	0,0	0,8
Reserva de capital	2.053,3	2.041,8	2.010,4
Ações em tesouraria	(11,6)	(11,6)	(13,1)
Outros resultados abrangentes	3,1	3,1	5,3
Prejuízo acumulado	(30.527,0)	(26.717,4)	(23.999,4)

## Fluxo de Caixa – IFRS

(R\$ milhões)	2T24	2T23	% Δ	1S24	1S23	% Δ
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>						
Lucro (prejuízo) líquido do período	(3.809,6)	23,9	n.a.	(4.859,9)	(712,7)	581,9%
<b>Total ajuste não caixa</b>						
Depreciação e amortização	611,4	627,2	-2,5%	1.225,9	1.194,8	2,6%
Derivativos	(168,5)	235,6	n.a.	(358,4)	510,6	n.a.
Ganho (perda) sobre ativos e passivos denominados em moeda estrangeira	3.145,0	(1.096,7)	n.a.	3.989,5	(1.680,0)	n.a.
Receitas e despesas financeiras, líquidas	1.250,4	1.243,2	0,6%	2.414,8	2.219,1	8,8%
Provisões	(35,1)	36,5	n.a.	33,8	134,1	-74,8%
Resultado de modificações de arrendamentos e provisões	(61,2)	(27,6)	121,8%	(88,9)	(50,0)	77,8%
Outros	(317,0)	38,9	n.a.	(540,9)	253,6	n.a.
<b>Varição de ativos e passivos operacionais</b>						
Contas a receber	454,6	83,5	444,6%	248,0	522,8	-52,6%
Subarrendamento de aeronaves	-	5,6	n.a.	-	16,8	n.a.
Depósitos em garantia e reservas para manutenção	(172,9)	(131,4)	31,6%	(230,5)	(121,9)	89,1%
Adiantamento a fornecedores	(316,9)	(428,5)	-26,0%	(840,4)	(924,7)	-9,1%
Outros ativos	(217,9)	(23,9)	812,7%	(327,9)	(70,4)	366,1%
Direitos e obrigações com operações de derivativos	(0,8)	(74,7)	-99,0%	(15,4)	(122,6)	-87,4%
Fornecedores	863,5	629,3	37,2%	1.291,1	978,7	31,9%
Salários e benefícios	80,1	(22,5)	n.a.	96,4	31,4	207,3%
Transportes a executar	593,3	400,9	48,0%	497,7	307,2	62,0%
Provisões	(138,2)	(199,2)	-30,6%	(200,1)	(249,1)	-19,7%
Outros passivos	52,9	(2,5)	n.a.	(96,8)	244,0	n.a.
Juros pagos	(635,0)	(724,3)	-12,3%	(1.123,1)	(845,3)	32,9%
<b>Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades operacionais</b>	<b>1.178,1</b>	<b>593,3</b>	<b>98,6%</b>	<b>1.114,9</b>	<b>1.636,4</b>	<b>-31,9%</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>						
Aplicações financeiras circulante	(107,4)	-	n.a.	(107,4)	-	n.a.
Operações de sale-leaseback	-	-	n.a.	10,3	-	n.a.
Aquisição de intangível	(49,6)	(52,3)	-5,3%	(78,4)	(92,5)	-15,3%
<b>Aquisição de bens do ativo imobilizado</b>	<b>(256,0)</b>	<b>(169,5)</b>	<b>51,0%</b>	<b>(673,3)</b>	<b>(211,1)</b>	<b>219,0%</b>
<b>Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos</b>	<b>(412,9)</b>	<b>(221,8)</b>	<b>86,2%</b>	<b>(848,8)</b>	<b>(303,6)</b>	<b>179,6%</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>						
Empréstimos						
Captações	839,3	600,0	39,9%	2.279,9	902,3	152,7%
Pagamentos	(672,2)	(253,4)	165,2%	(1.068,7)	(580,5)	84,1%
Pagamento de arrendamento	(720,0)	(567,4)	26,9%	(1.533,6)	(975,1)	57,3%
Risco sacado	(115,3)	-	n.a.	(402,8)	(727,4)	-44,6%
Aumento de capital	-	0,8	n.a.	0,0	0,8	-97,8%
<b>Ações em tesouraria</b>	<b>(0,1)</b>	<b>-</b>	<b>n.a.</b>	<b>(2,6)</b>	<b>(2,9)</b>	<b>-10,0%</b>
<b>Caixa líquido gerado (aplicado) nas atividades de financiamento</b>	<b>(668,3)</b>	<b>(220,0)</b>	<b>203,7%</b>	<b>(727,7)</b>	<b>(1.382,9)</b>	<b>-47,4%</b>
Varição cambial em caixa e equivalentes de caixa	5,1	(1,5)	n.a.	3,9	(2,1)	n.a.
<b>Redução líquida de caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>102,0</b>	<b>149,9</b>	<b>-32,0%</b>	<b>(457,8)</b>	<b>(52,1)</b>	<b>777,9%</b>
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.337,6	466,4	186,8%	1.897,3	668,3	183,9%
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	1.439,6	616,2	133,6%	1.439,6	616,2	133,6%

## Glossário

### **Assentos-quilômetro oferecidos (ASK)**

Número de assentos disponíveis multiplicado pelos quilômetros voados.

### **Custo por ASK (CASK)**

Custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

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

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

### **Custo por viagem**

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

### **EBITDA**

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

### **Etapa média**

Número médio de quilômetros voados por voo.

### **Fator de conclusão**

Porcentagem de voos realizados.

### **FTE (Full-Time Equivalent)**

Número de funcionários equivalente assumindo período integral.

### **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 2Q Results with EBITDA of R\$1.1 billion

**São Paulo, August 12, 2024** – Azul S.A., “Azul” (B3:AZUL4, NYSE:AZUL), the largest airline in Brazil by number of cities and departures, announces today its results for the second quarter of 2024 (“2Q24”). 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

- EBITDA reached R\$1.1 billion, with a margin of 25.2%, and operating income of R\$441.2 million, representing a 10.6% margin.
- Operating revenue reached R\$4.2 billion, down 2.3% compared to 2Q23, mainly due the impact of the Rio Grande do Sul floods in May and the temporary reduction in our international capacity, which fell 8.0% year over year. Without these impacts, we estimate that our top-line revenues would have been above 2Q23.
- CASK in 2Q24 was R\$34.18 cents, a reduction of 1.8% compared to 2Q23, as a result of operational efficient gains and the higher utilization of next-generation aircraft, partially offset by the 5.3% average depreciation of the Brazilian real against the US dollar, 1.4% higher fuel prices, and 4.2% inflation over the last 12 months.
- Passenger traffic (RPK) increased 3.9% over a capacity increase of 3.4%, resulting in a load factor of 80.3%.

2Q24 Highlights	2Q24	2Q23 <sup>1</sup>	Change	1H24	1H23 <sup>1</sup>	Change
Total operating revenue (R\$ million)	4,172.7	4,269.4	-2.3%	8,851.2	8,747.7	1.2%
Operating income (R\$ million)	441.2	591.9	(150.7)	1,241.9	1,054.3	187.6
Operating margin (%)	10.6%	13.9%	-3.3 p.p.	14.0%	12.1%	+2.0 p.p.
EBITDA (R\$ million)	1,052.6	1,156.9	(104.3)	2,467.8	2,186.9	280.9
EBITDA margin (%)	25.2%	27.1%	-1.9 p.p.	27.9%	25.0%	+2.9 p.p.
ASK (million)	10,918	10,563	3.4%	21,996	21,362	3.0%
RASK (R\$ cents)	38.22	40.42	-5.4%	40.24	40.95	-1.7%
PRASK (R\$ cents)	35.34	37.38	-5.4%	37.35	38.00	-1.7%
Yield (R\$ cents)	44.03	46.81	-5.9%	46.93	47.66	-1.5%
CASK (R\$ cents)	34.18	34.81	-1.8%	34.59	36.01	-3.9%
Fuel cost per liter (R\$)	4.35	4.30	1.4%	4.30	4.78	-10.0%

<sup>1</sup> 2Q23 and 1H23 operating results were adjusted for non-recurring items.

- Immediate liquidity was R\$2.5 billion, 23.7% higher compared to 2Q23, representing 13.4% of the last twelve months’ revenues. In the quarter, we continued to deleverage and paid down over R\$1.5 billion in current and deferred leases and debt amortizations.
- Azul’s leverage ratio measured as net debt to LTM EBITDA was 4.5x, solely due to the 11.7% end of period depreciation of the Brazilian real against the US dollar in the quarter, which impacted our dollar-denominated debt. Considering an end-of-period exchange rate of R\$5.00, Azul’s leverage ratio would have been 3.75x, flat compared to 1Q24.
- Booking trends in the third quarter have been very encouraging, with an acceleration in corporate demand, leading to an increase in fares. We expect this trend to accelerate into the second half of the year, our strongest period seasonally.

## Management Comments

First, I wish to express solidarity with Voepass and everyone involved in the tragedy that occurred last Friday. We offer them our condolences and support during this difficult time.

I would also like to thank our Crewmembers for all their passion and dedication during 2Q24. Our strong culture has been essential as we successfully navigated the quarter and some of its challenges.

In May, the state of Rio Grande do Sul was impacted by severe flooding. We were deeply saddened by the loss of lives, displacement of people, and widespread destruction in the region. Once again, our Crewmembers and Clients stepped up, contributing over 3,000 tons in donations, which we delivered safely and swiftly to those who needed them most. Also, Porto Alegre airport was forced to close, with a partial reopening expected for October. Rio Grande do Sul is the fourth largest state in the country in terms of economic activity and represents over 10% of our total capacity. We estimate that the operational reduction in that region negatively impacted our 2Q24 results by at least R\$200 million.

The quick devaluation of the Brazilian real also impacted our 2Q24 results. End of period exchange rate was 11.7% weaker in the quarter, at the same time that fuel prices increased 2.4%. Finally, our 2Q24 revenues were also affected by a temporary reduction in our international capacity, which fell 8.0% year over year in this period. Even with all of these headwinds, we continued to generate strong operational results, with EBITDA reaching R\$1.1 billion. Our EBITDA margin of 25.2% is one of the highest in the industry.

Azul operates in a dynamic, high-growth environment with often fast-changing conditions. Azul's continued success is explained in large part by its ability to evolve and adapt. We launched Azul 15 years ago with a single fleet type model, aiming to serve regional destinations within Brazil. We soon identified that the opportunity was bigger than expected and over time incorporated other aircraft types into our operation. We then merged with TRIP, which allowed us to build by far the largest network in the country. We expanded into international markets, bringing Brazilians to destinations in three different continents. Most recently, our response to the pandemic and an amicable approach to negotiating with all stakeholders was another example of our capacity to innovate.

Throughout that time, we have stayed true to our core strengths, anchored by an exclusive network, exceptional Crewmembers, and an efficient operation, generating a solid track record of high growth and sustainable results.

In 2Q24, we continued building upon last year's successful capital optimization plan, moving on to the next step of unlocking all the value available to Azul. We have developed and started implementing a plan, called "Elevate", with multiple opportunities to increase revenue and reduce costs, once again allowing Azul to adapt and continue expanding profitability and cash generation.

Our fleet transformation plan remains on track, generating a reduction of 2.0% year over year in our fuel consumption per ASK. In the second quarter, we received 2 Airbus A320s, 2 Airbus A330neo and 1 Embraer E2, with more to come in the upcoming months.

We are proud of the performance of our business units, which accounted for over 20% of our RASK and over 30% of our EBITDA. Azul Fidelidade performance remained strong, with an all-time record in members, gross billings, and active co-branded credit cards. Azul Viagens, our vacations business, grew 63% in gross bookings 2Q24 versus 2Q23. Our logistics business remained strong, with revenue growing quarter over quarter, even with the impact of the Rio Grande do Sul floods on our operations.

We maintained a liquidity position of R\$2.5 billion, 13% of our last twelve months' revenue. Including long-term investments and receivables, security deposits and reserves, our total liquidity was R\$6.4 billion.

As we enter the seasonally strong spring and summer periods in Brazil, with additional next-generation aircraft entering our fleet, we remain optimistic about the future. Bookings have been improving over the last four weeks, and we expect this trend to accelerate. Our commitment remains steadfast in delivering outstanding value to our customers, shareholders, and Crewmembers.

**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)	2Q24	2Q23 <sup>1</sup>	% Δ	1H24	1H23 <sup>1</sup>	% Δ
<b>Operating Revenue</b>						
Passenger revenue	3,859.1	3,948.5	-2.3%	8,216.1	8,118.4	1.2%
Cargo revenue and other	313.7	320.9	-2.2%	635.1	629.3	0.9%
<b>Total operating revenue</b>	<b>4,172.7</b>	<b>4,269.4</b>	<b>-2.3%</b>	<b>8,851.2</b>	<b>8,747.7</b>	<b>1.2%</b>
<b>Operating Expenses</b>						
Aircraft fuel	(1,373.6)	(1,338.2)	2.6%	(2,726.9)	(3,011.6)	-9.5%
Salaries and benefits	(655.9)	(568.5)	15.4%	(1,330.6)	(1,105.9)	20.3%
Depreciation and amortization	(611.4)	(565.0)	8.2%	(1,225.9)	(1,132.6)	8.2%
Airport fees	(239.6)	(247.0)	-3.0%	(481.8)	(509.4)	-5.4%
Traffic and customer servicing	(207.2)	(189.5)	9.3%	(414.7)	(385.1)	7.7%
Sales and marketing	(191.5)	(179.8)	6.5%	(393.4)	(353.8)	11.2%
Maintenance and repairs	(170.7)	(200.3)	-14.8%	(368.4)	(358.2)	2.8%
Other	(281.7)	(389.2)	-27.6%	(667.5)	(836.7)	-20.2%
<b>Total Operating Expenses</b>	<b>(3,731.6)</b>	<b>(3,677.5)</b>	<b>1.5%</b>	<b>(7,609.2)</b>	<b>(7,693.4)</b>	<b>-1.1%</b>
<b>Operating Result</b>	<b>441.2</b>	<b>591.9</b>	<b>-25.5%</b>	<b>1,241.9</b>	<b>1,054.3</b>	<b>17.8%</b>
Operating margin	10.6%	13.9%	-3.3 p.p.	14.0%	12.1%	+2.0 p.p.
<b>EBITDA</b>	<b>1,052.6</b>	<b>1,156.9</b>	<b>-9.0%</b>	<b>2,467.8</b>	<b>2,186.9</b>	<b>12.8%</b>
EBITDA margin	25.2%	27.1%	-1.9 p.p.	27.9%	25.0%	+2.9 p.p.
<b>Financial Result</b>						
Financial income	51.0	51.0	0.0%	95.9	104.5	-8.2%
Financial expenses <sup>2</sup>	(1,268.3)	(1,135.0)	11.7%	(2,430.2)	(2,330.6)	4.3%
Derivative financial instruments, net <sup>2</sup>	(37.1)	(46.8)	-20.8%	1.3	(240.8)	n.a.
Foreign currency exchange, net	(3,085.0)	1,036.8	n.a.	(3,932.3)	1,588.3	n.a.
<b>Result Before Income Taxes</b>	<b>(3,898.2)</b>	<b>497.9</b>	<b>n.a.</b>	<b>(5,023.4)</b>	<b>175.7</b>	<b>n.a.</b>
Income tax and social contribution	(0.3)	-	n.a.	(0.3)	-	n.a.
Deferred income tax and social contribution	32.7	-	n.a.	39.5	-	n.a.
<b>Net Result<sup>2</sup></b>	<b>(3,865.7)</b>	<b>497.9</b>	<b>n.a.</b>	<b>(4,984.1)</b>	<b>175.7</b>	<b>n.a.</b>
Net margin	-92.6%	11.7%	n.a.	-56.3%	2.0%	n.a.
<b>Adjusted Net Result<sup>2 3</sup></b>	<b>(744.4)</b>	<b>(566.8)</b>	<b>31.3%</b>	<b>(1,068.6)</b>	<b>(1,294.4)</b>	<b>-17.4%</b>
Adjusted net margin <sup>2 3</sup>	-17.8%	-13.3%	-4.6 p.p.	-12.1%	-14.8%	+2.7 p.p.
Shares outstanding <sup>4</sup>	347.4	347.5	0.0%	347.4	347.4	0.0%
EPS	(11.13)	1.43	n.a.	(14.35)	0.51	n.a.
EPS (US\$)	(2.14)	0.29	n.a.	(2.82)	0.10	n.a.
EPADR (US\$)	(6.41)	0.87	n.a.	(8.47)	0.30	n.a.
Adjusted EPS <sup>3</sup>	(2.14)	(1.63)	31.4%	(3.08)	(3.73)	-17.5%
Adjusted EPS <sup>3</sup> (US\$)	(0.41)	(0.33)	24.8%	(0.61)	(0.73)	-17.6%
Adjusted EPADR <sup>3</sup> (US\$)	(1.23)	(0.99)	24.8%	(1.82)	(2.20)	-17.6%

<sup>1</sup> 2Q23 and 1H23 operating results were adjusted for non-recurring items.

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

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

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

Operating Data	2Q24	2Q23 <sup>1</sup>	% Δ	1H24	1H23 <sup>1</sup>	% Δ
ASK (million)	10,918	10,563	3.4%	21,996	21,362	3.0%
Domestic	8,820	8,282	6.5%	17,839	16,787	6.3%
International	2,098	2,281	-8.0%	4,156	4,575	-9.2%
RPK (million)	8,764	8,435	3.9%	17,506	17,033	2.8%
Domestic	6,927	6,490	6.7%	13,955	13,193	5.8%
International	1,838	1,945	-5.5%	3,551	3,840	-7.5%
Load factor (%)	80.3%	79.9%	+0.4 p.p.	79.6%	79.7%	-0.1 p.p.
Domestic	78.5%	78.4%	+0.2 p.p.	78.2%	78.6%	-0.4 p.p.
International	87.6%	85.3%	+2.3 p.p.	85.4%	83.9%	+1.5 p.p.
Average fare (R\$)	521.2	550.1	-5.2%	562.3	570.3	-1.4%
Passengers (thousands)	7,404	7,178	3.1%	14,613	14,236	2.6%
Block hours	136,586	133,590	2.2%	274,044	271,292	1.0%
Aircraft utilization (hours per day) <sup>2</sup>	11.3	9.5	19.2%	11.4	9.7	18.0%
Departures	79,394	77,867	2.0%	157,929	156,606	0.8%
Average stage length (km)	1,143	1,131	1.0%	1,152	1,146	0.5%
End of period operating passenger aircraft	182	181	0.6%	182	181	0.6%
Fuel consumption (thousands of liters)	315,424	311,482	1.3%	633,725	629,943	0.6%
Fuel consumption per ASK	28.9	29.5	-2.0%	28.8	29.5	-2.3%
Full-time-equivalent employees	15,763	14,007	12.5%	15,763	14,007	12.5%
End of period FTE per aircraft	87	77	11.9%	87	77	11.9%
Yield (R\$ cents)	44.03	46.81	-5.9%	46.93	47.66	-1.5%
RASK (R\$ cents)	38.22	40.42	-5.4%	40.24	40.95	-1.7%
PRASK (R\$ cents)	35.34	37.38	-5.4%	37.35	38.00	-1.7%
CASK (R\$ cents)	34.18	34.81	-1.8%	34.59	36.01	-3.9%
CASK ex-fuel (R\$ cents)	21.60	22.15	-2.5%	22.20	21.92	1.3%
Fuel cost per liter (R\$)	4.35	4.30	1.4%	4.30	4.78	-10.0%
Break-even load factor (%)	71.8%	68.8%	+3.0 p.p.	68.4%	70.1%	-1.7 p.p.
Average exchange rate (R\$ per US\$)	5.21	4.95	5.3%	5.08	5.07	0.2%
End of period exchange rate	5.56	4.82	15.3%	5.56	4.82	15.3%
Inflation (IPCA/LTM)	4.23%	4.96%	-0.7 p.p.	4.23%	4.96%	-0.7 p.p.
WTI (average per barrel, US\$)	80.01	71.84	11.4%	79.55	74.52	6.8%
Heating oil (US\$ per gallon)	2.51	2.44	2.7%	2.61	2.68	-2.7%

<sup>1</sup> 2Q23 and 1H23 operating results were adjusted for non-recurring items.

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

## Operating Revenue

In 2Q24, Azul recorded total operating revenues of R\$4.2 billion, 2.3% or R\$96.7 million lower than 2Q23 mainly due the impact of the Rio Grande do Sul floods on our operation and the temporary reduction in our international capacity, which fell 8.0% year over year. Without these impacts, we estimate that our top-line revenues would have been above 2Q23.

Cargo revenue and other totaled R\$313.7million, 2.2% lower than 2Q23, also impacted by the reduction in our domestic capacity in Rio Grande do Sul state, and the temporary reduction in international capacity. In 2Q24, Cargo revenue increased 11.9% compared to 1Q24.

R\$ cents	2Q24	2Q23 <sup>1</sup>	% Δ	1H24	1H23 <sup>1</sup>	% Δ
<b>Operating revenue per ASK</b>						
Passenger revenue	35.34	37.38	-5.4%	37.35	38.00	-1.7%
Cargo revenue and other	2.87	3.04	-5.4%	2.89	2.95	-2.0%
<b>Operating revenue (RASK)</b>	<b>38.22</b>	<b>40.42</b>	<b>-5.4%</b>	<b>40.24</b>	<b>40.95</b>	<b>-1.7%</b>
<b>Operating expenses per ASK</b>						
Aircraft fuel	(12.58)	(12.67)	-0.7%	(12.40)	(14.10)	-12.1%
Salaries and benefits	(6.01)	(5.38)	11.6%	(6.05)	(5.18)	16.8%
Depreciation and amortization	(5.60)	(5.35)	4.7%	(5.57)	(5.30)	5.1%
Airport fees	(2.19)	(2.34)	-6.2%	(2.19)	(2.38)	-8.1%
Traffic and customer servicing	(1.90)	(1.79)	5.8%	(1.89)	(1.80)	4.6%
Sales and marketing	(1.75)	(1.70)	3.0%	(1.79)	(1.66)	8.0%
Maintenance and repairs	(1.56)	(1.90)	-17.5%	(1.67)	(1.68)	-0.1%
Other operating expenses	(2.58)	(3.68)	-30.0%	(3.03)	(3.92)	-22.5%
<b>Total operating expenses (CASK)</b>	<b>(34.18)</b>	<b>(34.81)</b>	<b>-1.8%</b>	<b>(34.59)</b>	<b>(36.01)</b>	<b>-3.9%</b>
<b>Operating income per ASK (RASK-CASK)</b>	<b>4.04</b>	<b>5.60</b>	<b>-27.9%</b>	<b>5.65</b>	<b>4.94</b>	<b>14.4%</b>

<sup>1</sup> 2Q23 and 1H23 operating results were adjusted for non-recurring items.

## Operating Expenses

In 2Q24, operating expenses were R\$3.7 billion, 1.5% higher than 2Q23 mainly explained by the 3.4% increase in total capacity, 5.3% depreciation of the Brazilian real against the US dollar and 1.4% increase in fuel price, partially offset by higher productivity and cost-reduction initiatives.

The breakdown of our main operating expenses compared to 2Q23 is as follows:

- **Aircraft fuel** increased 2.6% to R\$1,373.6 million mostly due to a 3.4% increase in total capacity, a 1.4% increase in fuel price per liter (excluding hedges), partially offset by a reduction of 2.0% in fuel burn per ASK as a result of the higher utilization of our next-generation fleet.
- **Salaries and benefits** increased R\$87.5 million compared to 2Q23, mainly driven by our capacity increase of 3.4%, a 5.5% union increase in salaries as a result of collective bargaining agreements with unions applicable to all airline employees in Brazil, the insourcing of certain activities to reduce total costs, and hirings made in 4Q23 to reduce ground time and support our upcoming growth.
- **Depreciation and amortization** increased 8.2% or R\$46.4 million, driven by the increase in the right-of-use asset as a result of lease contract renegotiations with lessors and the 5.3% depreciation of the Brazilian real against the US dollar.
- **Airport fees** reduced 3.0% or R\$7.4 million, mostly driven by an 8.0% reduction in international capacity, partially offset by a 6.5% increase in our domestic capacity.
- **Traffic and customer servicing** increased 9.3% or R\$17.7 million, primarily due to the 3.1% growth in passengers and the 4.2% inflation in the period.
- **Sales and marketing** increased 6.5% or R\$11.7 million, mostly driven by higher advertising campaigns during the Olympic Games and regional events, partially offset by the 2.3% reduction in our passenger revenue, leading to a reduction in credit card fees and commissions.
- **Maintenance and repairs** reduced R\$29.6 million compared to 2Q23, mainly due to savings from insourcing of maintenance events and renegotiations with suppliers, partially offset by the 5.3% depreciation of the Brazilian real against the US dollar.
- **Other** reduced R\$107.5 million, mainly due to cost-reduction initiatives and lower number of judicial claims in the period, partially offset by the 5.3% depreciation of the Brazilian real against the US dollar.

## Non-Operating Results

Net financial results (R\$ million) <sup>1</sup>	2Q24	2Q23	% Δ	1H24	1H23	% Δ
Net financial expenses	(1,217.3)	(1,084.0)	12.3%	(2,334.3)	(2,226.2)	4.9%
Derivative financial instruments, net	(37.1)	(46.8)	-20.8%	1.3	(240.8)	n.a.
Foreign currency exchange, net	(3,085.0)	1,036.8	n.a.	(3,932.3)	1,588.3	n.a.
<b>Net financial results</b>	<b>(4,339.4)</b>	<b>(94.0)</b>	<b>4515.8%</b>	<b>(6,265.3)</b>	<b>(878.6)</b>	<b>613.1%</b>

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

**Net financial expenses** were R\$1,217.3 million in the quarter, with R\$596.1 million in leases recognized as interest expense and R\$345.3 million in interest on loans and financing in 2Q24.

**Derivative financial instruments** resulted in a net loss of R\$37.1 million in 2Q24 mostly due to fuel hedge losses recorded during the period. As of June 30, 2024, Azul had hedged approximately 15.1% of its expected fuel consumption for the next twelve months by using forward contracts and options.

**Foreign currency exchange, net** registered a net loss of R\$3,085.0 million in 2Q24 due to the 11.7% end of period depreciation of the Brazilian real against the US dollar, resulting in an increase in lease liabilities and loans denominated in foreign currency.

## Liquidity and Financing

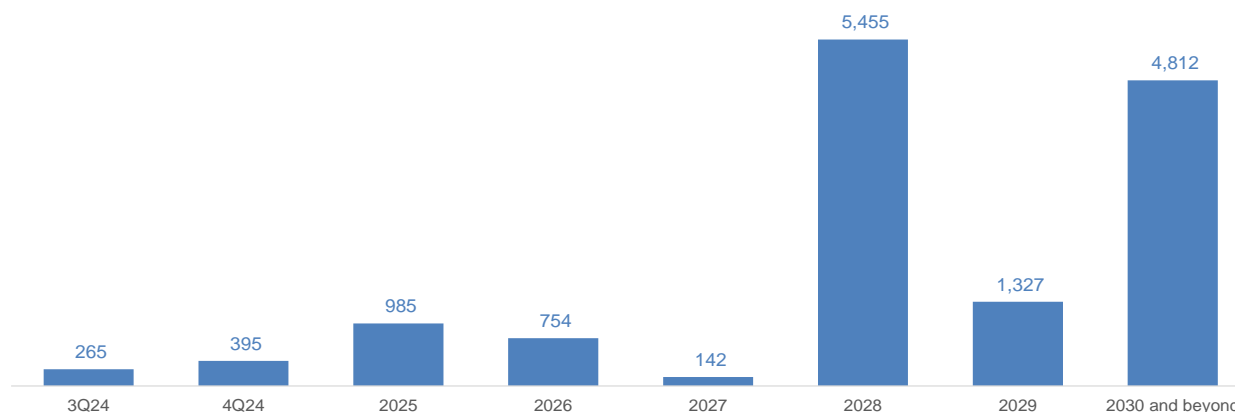
Azul ended the second quarter with total liquidity of R\$6.4 billion including short and long-term investments, accounts receivable, security deposits and maintenance. Immediate liquidity as of June 30, 2024 was R\$2.5 billion representing 13.4% of our LTM revenues, after we paid down over R\$1.5 billion in debt amortization and leases.

Immediate liquidity was 23.7% higher than 2Q23, as a result of the capital optimization plan implemented last year. In that plan, we also created additional cash-raising capacity secured by Azul Cargo, which remains available for us to raise first-out debt as we continually evaluate opportunities to manage our debt maturity profile and liquidity position.

Liquidity (R\$ million)	2Q24	1Q24	% Δ	2Q23	% Δ
Cash, cash equivalents and short-term investments	1,475.5	1,337.6	10.3%	616.2	139.4%
Accounts receivable	1,042.3	1,376.3	-24.3%	1,418.8	-26.5%
<b>Immediate liquidity</b>	<b>2,517.8</b>	<b>2,713.9</b>	<b>-7.2%</b>	<b>2,035.0</b>	<b>23.7%</b>
Cash as % of LTM revenue	13.4%	14.4%	-1.0 p.p.	11.6%	+1.8 p.p.
Long-term investments and receivables	961.9	805.1	19.5%	814.6	18.1%
Security deposits and maintenance reserves	2,899.0	2,470.0	17.4%	2,617.3	10.8%
<b>Total Liquidity</b>	<b>6,378.7</b>	<b>5,989.0</b>	<b>6.5%</b>	<b>5,466.9</b>	<b>16.7%</b>

Azul's debt amortization schedule as of June 30, 2024 is presented below. The chart converts our dollar-denominated debt to reais using the quarter-end foreign exchange rate of R\$5.56 .

**Loans and financial debt amortization as of June 30, 2024<sup>1</sup>**  
(R\$ million converted at R\$5.56 per dollar)



<sup>1</sup>Excludes convertible debentures, equity instruments and OEMs' notes.

Compared to 1Q24, gross debt increased R\$3,722.6 million to R\$28,106.7 million, mostly due to the 11.7% end of period depreciation of the Brazilian real against the US dollar in the quarter, resulting in an increase in lease liabilities and loans denominated in foreign currency, in addition to the issuance of local debentures, partially offset by our continued deleveraging process with R\$1.5 billion in payments of current and deferred leases and debt amortizations during the quarter. As of June 30, 2024, Azul's average debt maturity excluding lease liabilities and convertible debentures was 4.1 years, with an average interest rate of 11.0%. Average interest rate on local and dollar-denominated obligations were equivalent to CDI + 4% and 10.5%, respectively.

Loans and financing (R\$ million) <sup>1</sup>	2Q24	1Q24	% Δ	2Q23	% Δ
Lease liabilities	13,591.5	11,537.0	17.8%	12,885.2	5.5%
Lease notes	1,203.9	1,072.6	12.2%	-	n.a.
Finance lease liabilities	716.0	644.7	11.1%	589.5	21.5%
Other aircraft loans and financing	525.1	347.7	51.0%	664.3	-21.0%
Loans and financing	12,068.7	10,782.1	11.9%	6,429.8	87.7%
% of non-aircraft debt in local currency	13%	13%	+0.4 p.p.	25%	-11.9 p.p.
% of total debt in local currency	6%	6%	-0.1 p.p.	8%	-2.1 p.p.
<b>Gross debt</b>	<b>28,105.2</b>	<b>24,384.1</b>	<b>15.3%</b>	<b>20,568.8</b>	<b>36.6%</b>

<sup>1</sup>Considers the effect of hedges on debt. Excludes convertible debentures, equity instruments and OEM notes. Consistently, shares outstanding should be adjusted to 513.3 million.

Azul's leverage ratio measured as net debt to LTM EBITDA was 4.5x, mainly due to the 11.7% end of period depreciation of the Brazilian real against the US dollar in the quarter, which impacted our dollar-denominated debt. Considering the end-of-period exchange rate of R\$5.00, Azul's leverage ratio would have been 3.75x, stable compared to 1Q24.

Key financial ratios (R\$ million)	2Q24	1Q24	% Δ	2Q23	% Δ
Cash <sup>1</sup>	3,479.7	3,519.0	-1.1%	2,849.6	22.1%
Gross debt <sup>2</sup>	28,106.7	24,384.1	15.3%	20,568.8	36.6%
Net debt	24,627.0	20,865.1	18.0%	17,719.2	39.0%
Net debt / EBITDA (LTM)	4.5x	3.7x	0.8x	4.2x	0.3x

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

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

## Fleet and Capex Expenditures

As of June 30, 2024, Azul had a passenger operating fleet of 182 aircraft and a passenger contractual fleet of 183 aircraft, with an average aircraft age of 7.2 years excluding Cessna aircraft. At the end of 2Q24, the aircraft not included in our operating passenger fleet consisted of one Embraer E1 subleased to Breeze.

Azul ended 2Q24 with approximately 83% of its capacity coming from next-generation aircraft, considerably higher than any competitor in the region.

Passenger Contractual Fleet <sup>1</sup>	2Q24	1Q24	% Δ	2Q23	% Δ
Airbus widebody	11	9	22.2%	12	-8.3%
Airbus narrowbody	57	55	3.6%	54	5.6%
Embraer E2	21	20	5.0%	17	23.5%
Embraer E1	34	39	-12.8%	47	-27.7%
ATR	36	36	-	42	-14.3%
Cessna	24	24	-	24	-
<b>Total<sup>1</sup></b>	<b>183</b>	<b>183</b>	<b>-</b>	<b>196</b>	<b>-6.6%</b>
<i>Aircraft under operating leases</i>	<i>163</i>	<i>157</i>	<i>3.8%</i>	<i>169</i>	<i>-3.6%</i>

<sup>1</sup> Includes 1 subleased aircraft.

Passenger Operating Fleet	2Q24	1Q24	% Δ	2Q23	% Δ
Airbus widebody	11	9	22.2%	11	-
Airbus narrowbody	57	55	3.6%	54	5.6%
Embraer E2	21	20	5.0%	17	23.5%
Embraer E1	33	37	-10.8%	38	-13.2%
ATR	36	36	-	37	-2.7%
Cessna	24	24	-	24	-
<b>Total</b>	<b>182</b>	<b>181</b>	<b>0.6%</b>	<b>181</b>	<b>0.6%</b>

## Capex

Capital expenditures totaled R\$305.5 million in 2Q24, mostly due to the capitalization of engine overhaul events, the acquisition of spare parts and pre-delivery payments in the quarter.

Capex (R\$ million)	2Q24	2Q23	% Δ	1H24	1H23	% Δ
Aircraft and maintenance and checks	81.7	138.3	-40.9%	361.8	174.2	107.7%
Intangible assets	49.6	52.3	-5.3%	78.4	92.5	-15.3%
Pre-delivery payments	155.1	15.3	916.6%	276.8	15.3	1714.4%
Other	19.1	16.0	19.8%	34.7	21.7	60.2%
<b>Capex</b>	<b>305.5</b>	<b>221.8</b>	<b>37.7%</b>	<b>751.7</b>	<b>303.6</b>	<b>147.6%</b>
Sale and leaseback	-	-	n.a.	- 10.3	-	n.a.
<b>Net capex from sales and leaseback</b>	<b>305.5</b>	<b>221.8</b>	<b>37.7%</b>	<b>741.4</b>	<b>303.6</b>	<b>144.2%</b>

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

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

ESG Key Indicators	2Q24	1Q24	% Δ
<b>Environmental</b>			
<b>Fuel</b>			
Total fuel consumed per ASK (GJ / ASK)	1,085	1,079	0.5%
Total fuel consumed (GJ x 1000)	11,849	11,957	-0.9%
<b>Fleet</b>			
Average age of operating fleet <sup>1</sup> (years)	7.2	7.4	-2.3%
<b>Social</b>			
<b>Labor Relations</b>			
Employee gender: male (%)	59.4%	59.2%	0.2 p.p.
Employee gender: female (%)	40.6%	40.8%	-0.2 p.p.
Employee monthly turnover (%)	0.6%	0.9%	-0.4 p.p.
Employee covered under collective bargaining agreements (%)	100%	100%	-
Volunteers (#)	7,043	6,385	10.3%
<b>Governance</b>			
<b>Management</b>			
Independent directors (%)	92%	92%	-
Percent of Board members that are women (%)	25%	25%	-
Board of Directors' average age (years)	59	58	0.4%
Director meeting attendance (%)	100%	100%	-
Board size (#)	12	12	-
Participation of women in leadership positions (%)	38%	38%	-

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

## Conference Call Details

**Monday, August 12, 2024**

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

USA: +1 253 205-0468

Brazil: +55 11 4632-2237 or +55 21 3958-7888

Code: 834 3552 8043

Webcast: [ri.voeazul.com.br/en/](https://ri.voeazul.com.br/en/)

### **About Azul**

Azul S.A. (B3: AZUL4, NYSE: AZUL), the largest airline in Brazil by number of flight departures and cities served, offers 1,000 daily flights to over 160 destinations. With an operating fleet of over 180 aircraft and more than 15,000 Crewmembers, the Company has a network of 300 non-stop routes. Azul was named by Cirium (leading aviation data analysis company) as the most on-time airline in the world in 2022, being the first Brazilian airline to obtain this honor. In 2020 Azul was awarded best airline in the world by TripAdvisor, the first time a Brazilian flag carrier earned the number one ranking in the Traveler's Choice Awards. For more information visit [ri.voeazul.com.br/en/](https://ri.voeazul.com.br/en/).

### **Contact:**

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

Tel: +55 11 4831 2880

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

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

Tel: +55 11 4831 1245

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



## Balance Sheet – IFRS

(R\$ million)	June 30, 2024	March 31, 2024	June 30, 2023
<b>Assets</b>	<b>22.831,2</b>	<b>20.895,9</b>	<b>17.122,0</b>
<b>Current assets</b>	<b>4.954,5</b>	<b>4.863,2</b>	<b>4.628,3</b>
Cash and cash equivalents	1.439,6	1.337,6	616,2
Short-term investments	35,9	-	-
Accounts receivable	1.034,0	1.361,2	1.351,2
Sublease receivables	8,3	15,1	67,6
Inventories	1.000,4	943,3	722,7
Security deposits and maintenance reserves	698,6	503,2	1.286,0
Taxes recoverable	218,4	205,3	188,0
Derivative financial instruments	4,3	20,8	29,5
Prepaid expenses	193,5	203,5	354,8
Other current assets	321,6	273,2	12,3
<b>Non-current assets</b>	<b>17.876,7</b>	<b>16.032,7</b>	<b>12.493,7</b>
Long-term investments	956,3	791,5	742,1
Sublease receivables	5,6	13,6	72,5
Security deposits and maintenance reserves	2.200,4	1.966,8	1.331,3
Derivative financial instruments	0,1	0,1	0,4
Prepaid expenses	-	-	188,5
Other non-current assets	530,9	311,2	8,4
Right of use – leased aircraft and other assets	8.855,3	7.933,9	6.040,2
Right of use – maintenance of leased aircraft	1.037,4	1.007,1	717,9
Property and equipment	2.787,1	2.529,3	1.924,6
Intangible assets	1.503,7	1.479,1	1.467,8
<b>Liabilities and equity</b>	<b>22.831,2</b>	<b>20.895,9</b>	<b>17.122,0</b>
<b>Current liabilities</b>	<b>17.403,6</b>	<b>14.411,9</b>	<b>16.823,0</b>
Loans and financing	1.495,2	1.245,7	1.694,5
Convertible instruments	29,0	63,2	12,9
Leases	3.642,2	3.108,4	4.641,3
Lease notes	139,3	125,2	-
Lease equity	713,0	428,5	-
Accounts payable	3.193,3	2.338,6	2.912,6
Factoring	45,5	117,3	-
Air traffic liability	5.821,5	5.168,7	4.476,1
Salaries and benefits	533,2	490,3	474,4
Insurance payable	1,1	1,1	21,9
Taxes payable	161,8	132,7	129,5
Derivative financial instruments	35,5	15,6	120,5
Provisions	624,7	399,1	1.006,7
Airport fees	757,5	628,5	1.192,2
Other	210,9	148,8	140,5
<b>Non-current liabilities</b>	<b>31.594,2</b>	<b>28.852,5</b>	<b>19.981,0</b>
Loans and financing	11.098,6	9.884,1	5.399,6
Convertible instruments	972,0	1.070,3	1.641,5
Leases	10.666,9	9.073,3	8.833,4
Lease notes	1.064,6	947,4	-
Lease equity	1.659,9	1.634,2	-
Accounts payable	1.330,0	1.296,4	436,2
Derivative financial instruments	0,0	0,1	0,1
Provision	2.972,9	2.846,8	2.071,2
Airport fees	913,1	1.140,3	513,3
Other non-current liabilities	916,2	959,6	1.085,7
<b>Equity</b>	<b>(26.166,6)</b>	<b>(22.368,4)</b>	<b>(19.682,0)</b>
Issued capital	2.315,6	2.315,6	2.314,0
Advance for future capital increase	-	0,0	0,8
Capital reserve	2.053,3	2.041,8	2.010,4
Treasury shares	(11,6)	(11,6)	(13,1)
Accumulated other comprehensive result	3,1	3,1	5,3
Accumulated losses	(30.527,0)	(26.717,4)	(23.999,4)

## Cash Flow Statement – IFRS

(R\$ million)	2Q24	2Q23	% Δ	1H24	1H23	% Δ
<b>Cash flows from operating activities</b>						
Net profit (loss) for the period	(3,809.6)	23.9	n.a.	(4,859.9)	(712.7)	581.9%
<b>Total non-cash adjustments</b>						
Depreciation and amortization	611.4	627.2	-2.5%	1,225.9	1,194.8	2.6%
Unrealized derivatives	(168.5)	235.6	n.a.	(358.4)	510.6	n.a.
Exchange gain and (losses) in foreign currency	3,145.0	(1,096.7)	n.a.	3,989.5	(1,680.0)	n.a.
Financial income and expenses, net	1,250.4	1,243.2	0.6%	2,414.8	2,219.1	8.8%
Provisions	(35.1)	36.5	n.a.	33.8	134.1	-74.8%
Result from modification of lease and provision	(61.2)	(27.6)	121.8%	(88.9)	(50.0)	77.8%
Other	(317.0)	38.9	n.a.	(540.9)	253.6	n.a.
<b>Changes in operating assets and liabilities</b>						
Trade and other receivables	454.6	83.5	444.6%	248.0	522.8	-52.6%
Sublease receivables	-	5.6	n.a.	-	16.8	n.a.
Security deposits and maintenance reserves	(172.9)	(131.4)	31.6%	(230.5)	(121.9)	89.1%
Advances to suppliers	(316.9)	(428.5)	-26.0%	(840.4)	(924.7)	-9.1%
Other assets	(217.9)	(23.9)	812.7%	(327.9)	(70.4)	366.1%
Derivatives	(0.8)	(74.7)	-99.0%	(15.4)	(122.6)	-87.4%
Accounts payable	863.5	629.3	37.2%	1,291.1	978.7	31.9%
Salaries and benefits	80.1	(22.5)	n.a.	96.4	31.4	207.3%
Air traffic liability	593.3	400.9	48.0%	497.7	307.2	62.0%
Provisions	(138.2)	(199.2)	-30.6%	(200.1)	(249.1)	-19.7%
Other liabilities	52.9	(2.5)	n.a.	(96.8)	244.0	n.a.
Interest paid	(635.0)	(724.3)	-12.3%	(1,123.1)	(845.3)	32.9%
<b>Net cash generated (used) by operating activities</b>	<b>1,178.1</b>	<b>593.3</b>	<b>98.6%</b>	<b>1,114.9</b>	<b>1,636.4</b>	<b>-31.9%</b>
<b>Cash flows from investing activities</b>						
Short-term investment	(107.4)	-	n.a.	(107.4)	-	n.a.
Sales and leaseback	-	-	n.a.	10.3	-	n.a.
Acquisition of intangible	(49.6)	(52.3)	-5.3%	(78.4)	(92.5)	-15.3%
<b>Acquisition of property and equipment</b>	<b>(256.0)</b>	<b>(169.5)</b>	<b>51.0%</b>	<b>(673.3)</b>	<b>(211.1)</b>	<b>219.0%</b>
<b>Net cash generated (used) in investing activities</b>	<b>(412.9)</b>	<b>(221.8)</b>	<b>86.2%</b>	<b>(848.8)</b>	<b>(303.6)</b>	<b>179.6%</b>
<b>Cash flows from financing activities</b>						
Loans and financing						
Proceeds	839.3	600.0	39.9%	2,279.9	902.3	152.7%
Repayment	(672.2)	(253.4)	165.2%	(1,068.7)	(580.5)	84.1%
Lease repayment	(720.0)	(567.4)	26.9%	(1,533.6)	(975.1)	57.3%
Factoring	(115.3)	-	n.a.	(402.8)	(727.4)	-44.6%
Capital increase	-	0.8	n.a.	0.0	0.8	-97.8%
<b>Treasury shares</b>	<b>(0.1)</b>	<b>-</b>	<b>n.a.</b>	<b>(2.6)</b>	<b>(2.9)</b>	<b>-10.0%</b>
<b>Net cash generated (used) in financing activities</b>	<b>(668.3)</b>	<b>(220.0)</b>	<b>203.7%</b>	<b>(727.7)</b>	<b>(1,382.9)</b>	<b>-47.4%</b>
Exchange gain (loss) on cash and cash equivalents	5.1	(1.5)	n.a.	3.9	(2.1)	n.a.
<b>Net decrease in cash and cash equivalents</b>	<b>102.0</b>	<b>149.9</b>	<b>-32.0%</b>	<b>(457.8)</b>	<b>(52.1)</b>	<b>777.9%</b>
Cash and cash equivalents at the beginning of the period	1,337.6	466.4	186.8%	1,897.3	668.3	183.9%
Cash and cash equivalents at the end of the period	1,439.6	616.2	133.6%	1,439.6	616.2	133.6%

## Glossary

**Aircraft Utilization**

Average number of block hours per day per aircraft operated.

**Available Seat Kilometers (ASK)**

Number of aircraft seats multiplied by the number of kilometers flown.

**Completion Factor**

Percentage of scheduled flights that were executed.

**Cost per ASK (CASK)**

Operating expenses divided by available seat kilometers.

**Cost per ASK ex-fuel (CASK ex-fuel)**

Operating expenses divided by available seat kilometers excluding fuel expenses.

**EBITDA**

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

**FTE (Full-Time Equivalent)**

Equivalent number of employees assuming all work full-time.

**Immediate Liquidity**

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

**Load Factor**

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

**LTM**

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

**Revenue Passenger Kilometers (RPK)**

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

**Passenger Revenue per Available Seat Kilometer (PRASK)**

Passenger revenue divided by available seat kilometers (also equal to load factor multiplied by yield).

**Revenue per ASK (RASK)**

Operating revenue divided by available seat kilometers.

**Stage Length**

The average number of kilometers flown per flight.

**Trip Cost**

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

**Yield**

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

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

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