

## Azul Divulga Resultados do Primeiro Trimestre de 2020 e Atualiza Plano de Resposta à Crise

**São Paulo, 14 de maio de 2020** – Azul S.A., “Azul” (B3:AZUL4, NYSE:AZUL), anuncia hoje seus resultados do Primeiro trimestre de 2020 (“1T20”). As informações financeiras apresentadas a seguir, exceto onde indicado, estão de acordo com as normas contábeis IFRS (International Financial Reporting Standards), incluindo a norma IFRS 16 e em reais.

### Destaques Financeiros e Operacionais

- Resultado operacional de R\$173,6 milhões no 1T20, com margem de 6,2%. Normalizando pelo impacto do COVID-19 e pela depreciação média do real de 18% em relação ao ano anterior, a margem operacional seria de 14,9%, um crescimento de 1,2 ponto percentual em relação ao 1T19.
- O prejuízo líquido excluindo variação cambial e marcação a mercado totalizou R\$975,3 milhões, principalmente relacionado com o ajuste do valor justo de nossa participação na TAP de R\$ 618,5 milhões e as perdas com hedge de combustível.

Destaques financeiros (R\$ milhões)	1T20 <sup>1</sup>	1T19	% Δ
Receita líquida	2.802,7	2.542,0	10,3%
Margem EBIT	6,2%	13,7%	-7,5 p.p.
Margem EBIT Normalizada <sup>2</sup>	14,9%	13,7%	+1,2 p.p.
EBITDA	654,2	724,2	-9,7%
Margem EBITDA	23,3%	28,5%	-5,1 p.p.
Margem EBITDA Normalizada <sup>2</sup>	29,8%	28,5%	+1,3 p.p.
Lucro (prejuízo) líquido ajustado <sup>3</sup>	(975,3)	113,4	n.a.
Lucro ajustado por ação PN	(2,83)	0,33	n.a.
Lucro ajustado por ADS	(1,63)	0,25	n.a.

<sup>1</sup> Ajustado para eventos não-recorrentes de R\$14,8 milhões no 1T20.

<sup>2</sup> Resultados normalizados pelo câmbio do 1T19 e pelo impacto do COVID-19 (exclui resultados de 14 a 31 de março de 2020).

<sup>3</sup> Exclui ganhos e perdas com marcação a mercado e variação cambial, visto que não há impacto caixa.

- O RASK reduziu 1,5% com aumento de 12% na capacidade ano contra ano. O RASK ajustado pela etapa média aumentou em 1,6%.
- O CASK aumentou 7% em relação ao ano anterior principalmente devido à depreciação média de 18% do real. O CASK reduziu 2,1% normalizado pelo câmbio e pelo COVID-19.
- No final do 1T20, o total de caixa e investimentos da Azul era de R\$3,1 bilhões. Incluindo reservas de manutenção e ativos disponíveis, a nossa de liquidez total foi de R\$6,7 bilhões. Terminamos o mês de abril com uma posição de caixa ligeiramente acima da realizada em março, e esperamos ter em maio e junho uma queima líquida de caixa entre R\$3 milhões a R\$4 milhões por dia, incluindo despesas com juros. Com a posição de caixa atual, a Companhia estima poder suportar o atual ambiente de demanda por mais de um ano se necessário.
- A frota operacional comercial da Azul totalizou 138 aeronaves no final do trimestre, incluindo 49 aeronaves de nova geração, que representaram 55% da nossa capacidade total do 1T20. Desde abril, a Azul vem operando em torno de 15 a 20 aeronaves.
- O TudoAzul apresentou crescimento de 18% no seu faturamento (ex-Azul) no 1T20, e terminou o trimestre com mais de 12 milhões de membros.
- A receita da Azul Cargo cresceu 41% no 1T20 comparado com o mesmo período no ano anterior.

## **Resposta Imediata ao impacto do COVID-19 e Plano de Recuperação**

Em resposta aos acontecimentos relacionados com a disseminação do COVID-19 no Brasil, a Companhia implementou medidas como foco na segurança de seus clientes e tripulantes, ao mesmo tempo em que buscou mitigar o impacto em seus resultados financeiros e posição de liquidez.

### **Segurança de tripulantes e clientes**

Para segurança de seus tripulantes e clientes, a Azul adotou as seguintes medidas:

- Uso de máscara de forma contínua pelos tripulantes, e uso mandatório de máscara de clientes durante o voo.
- Disponibilização de álcool gel e lenço umedecido de limpeza para tripulantes e clientes.
- Os procedimentos de limpeza após cada voo foram aprimorados, com atenção para todos os pontos que tiveram contato com o cliente.
- A rotina de limpeza profunda das aeronaves realizada durante as noites foi intensificada, com atenção em todas as áreas de trabalho dos tripulantes.
- Redução do serviço de bordo a fim de limitar o contato dentro das aeronaves.
- Voos gratuitos para profissionais da saúde que combatem o vírus.
- Flexibilidade para remarcar voos ou receber créditos de viagem válidos por um ano.

### **Ajustes na capacidade**

Desde o início da pandemia, a Azul rapidamente ajustou a sua malha, e na segunda quinzena de março reduziu a sua capacidade em 50%. Em 26 de março, a Azul foi a primeira companhia aérea do Brasil a implementar uma malha aérea essencial, reduzindo a quantidade de voos diários de 950 para 70. A Companhia tem operado apenas os voos que geram receita suficiente para cobrir seus custos variáveis. Nas semanas de 4 e 11 de maio, a Azul aumentou sua malha para 90 e 115 voos diários, respectivamente, com base na identificação de novos mercados viáveis. A Companhia está acompanhando a evolução da pandemia, as regras de distanciamento social e restrição de mobilidade, a fim de ajustar sua malha conforme necessário. Como resultado, a Azul espera uma redução de capacidade entre 75% a 85% no 2T20 comparado com o 2T19.

### **Preservação de caixa e otimização da estrutura de custos**

A rápida reação da Azul em reduzir sua capacidade contribuiu para uma significativa redução de custos variáveis, que representam aproximadamente 60% do total de custos operacionais da Companhia. Os custos fixos são compostos principalmente por arrendamentos de aeronaves e salários.

*Aluguel de Aeronaves.* A Companhia está negociando adiar os pagamentos de aluguel de aeronaves de forma que acompanhem a retomada da demanda esperada para os próximos 18 a 24 meses. Aproximadamente 90% de nossa frota está sob arrendamento operacional, o que nos dá mais flexibilidade para trabalhar com nossos parceiros durante esse ambiente de incerteza.

*Salários.* A Companhia espera reduzir suas despesas com salários em mais de 50% no 2T20. Mais de 10.500 tripulantes aderiram ao programa de licença não remunerada da Companhia, o que representa 78% do total de funcionários da Azul em 31 de março de 2020, e mostra uma adesão maior do que outros programas similares lançados por qualquer outra companhia aérea no Brasil. A Azul também implementou a nova Medida Provisória de preservação do trabalho lançada pelo governo, o que implica em cortes salariais e suspensão de contratos em troca da assistência do governo por até 90 dias. Além disso, todos os membros do comitê executivo (diretores e diretores estatutários) da Azul tiveram redução salarial entre 50% e 100%, e para os gerentes, a redução salarial foi de 25%. A Companhia também adiou o pagamento de PLR e cancelou o pagamento de bônus relativo a 2019.

*Capex e outros.* Desde o final de março, a Azul suspendeu os investimentos não essenciais, incluindo pré-pagamentos de entregas de aeronaves (PDPs). Adicionalmente, todas as entregas de aeronaves novas foram suspensas. A Companhia também está trabalhando para fortalecer sua posição de liquidez, e vem negociando

com seus parceiros e fornecedores o adiamento e a extensão de prazos de pagamento. A Azul não possui um montante relevante de dívidas vencendo em 2020 e está confiante de que poderá rolar a maior parte de seus compromissos de dívida à medida que eles se aproximarem do vencimento.

Como resultado dos ajustes de capacidade e das iniciativas de redução de custos implementadas nos últimos dois meses, o custo operacional total da Companhia do 2T20 deverá diminuir em aproximadamente 55% ano contra ano. Terminamos o mês de abril com uma posição de caixa ligeiramente acima da realizada em março, e esperamos ter em maio e junho uma queima líquida de caixa entre R\$3 milhões a R\$4 milhões por dia, incluindo despesas com juros.

### **Plano de Recuperação da Azul**

Adicionalmente às medidas de resposta imediata listadas acima, a Companhia desenvolveu um Plano de Recuperação para continuar o engajamento com todos os seus *stakeholders*, que inclui tripulantes, arrendadores, fabricantes de aeronaves, fornecedores e autoridades governamentais, com o intuito de manter a liquidez necessária durante a crise, e otimizar a companhia aérea para o futuro. Esse plano baseia-se na premissa de uma recuperação conservadora da demanda para cerca de 40% dos níveis pré-crise, até o final de 2020. As medidas adicionais também incluem:

- Iniciativas de redução de despesas com folha de pagamento para nos adaptarmos ao novo ambiente de demanda
- Compreensivo processo de renegociação com arrendadores
- Apoio dos fabricantes de aeronaves:
  - 59 entregas de E2s previstas para 2020 e 2023 adiadas para a partir de 2024
  - Em negociação com a Airbus, GE, Pratt & Whitney e Rolls Royce
- Trabalhando com parceiros financeiros para renegociar a amortização da dívida
- Discussão de condições de pagamento das tarifas governamentais, incluindo tarifas de pouso e de navegação
- Trabalhando com todos os demais fornecedores para extensão adicional nos prazos de pagamento

## Mensagem da Administração

Eu sempre digo que nós temos os melhores tripulantes do mundo, e desde o início da pandemia do COVID-19, eu não poderia ser mais grato pelos sacrifícios que eles têm feito para cuidar de nossos clientes, um dos outros, e da nossa empresa. Nossos resultados serão impactados pela pandemia no curto prazo, no entanto, estou seguro que estamos muito bem posicionados para superar este desafio e que sairemos desta crise mais fortes do que antes.

Com a implementação de medidas de restrição de viagens e do distanciamento social a partir da segunda quinzena de março, a economia brasileira ficou paralisada, levando a uma queda brusca na demanda de passageiros. Além disso, no final do trimestre, o real desvalorizou 33% comparado ao mesmo período no ano anterior, o que pressionou ainda mais nossos resultados.

Mesmo assim, nossa receita subiu 10% ano contra ano, principalmente devido à forte demanda em janeiro e fevereiro, e ao crescimento de 12% da capacidade. A Azul entrou nessa crise apresentando um aumento de sua receita unitária ajustada pela etapa média no 1T20, mesmo com a significativa expansão da capacidade antes da crise chegar no Brasil.

Nossas outras receitas apresentaram um crescimento expressivo, principalmente relacionado com o aumento de 41% da receita da Azul Cargo no 1T20 e de 26% em março comparado com o mesmo período em 2019.

Em resposta aos impactos iniciais do início da pandemia, nós reagimos rapidamente e reduzimos nossos voos diários em 50% na segunda metade de março e em 90% em abril comparado com o mesmo período no ano anterior. Em maio, pretendemos operar 115 voos diários com aproximadamente 20 aeronaves para 38 destinos. Esperamos aumentar nossa malha gradualmente nos próximos meses à medida em que a economia volte a entrar em funcionamento.

A flexibilidade de nossa frota é uma vantagem que nenhuma outra companhia aérea no Brasil possui. Temos aeronaves que variam de nove a 214 assentos, o que nos permite adaptar a nossa malha de acordo com a demanda, o que é particularmente valioso num momento de incerteza como este. Também estamos conversando com fabricantes de aeronaves e arrendadores para ajustar o tamanho da nossa frota.

A Azul conta com o apoio de seus *stakeholders*, incluindo tripulantes, fabricantes de aeronaves, arrendadores, bancos, fornecedores e o governo brasileiro. O time de gestão da Azul desenvolveu um plano de recuperação que conta com o apoio de todas essas partes interessadas, a fim de manter a liquidez necessária para enfrentar esta crise.

Ontem, anunciamos o acordo com a Embraer para adiar a entrega de 59 aeronaves previstas entre 2020 e 2023 para 2024 em diante. Além disso, temos 51 aeronaves saindo da nossa frota até 2023, o que nos permite manter a flexibilidade necessária da frota à medida em que o mercado se desenvolve nos próximos anos.

Além do ajuste imediato na nossa malha e frota, também nos movimentamos rapidamente para reduzir custos e preservar caixa. Encerramos o primeiro trimestre com um saldo de caixa e investimentos de R\$3,1 bilhões. Incluindo ativos disponíveis e reservas de manutenção, nossa posição total de liquidez foi de R\$6,7 bilhões. Graças às iniciativas implementadas até o momento, encerramos abril com uma posição de caixa ligeiramente acima da realizada em março e esperamos uma queima líquida de caixa em maio e junho de R\$3 milhões a R\$4 milhões por dia, incluindo despesas com juros. Com a nossa posição de caixa atual esperamos suportar o atual ambiente de demanda por mais de um ano.

Entramos nesta crise como uma das empresas aéreas mais rentáveis do mundo, com um modelo de negócios de sucesso. O impacto da pandemia é sem precedentes, mas temos certeza de que a demanda por viagens aéreas irá se recuperar e que em breve estaremos prontos para ocupar os céus novamente, oferecendo a melhor experiência de viagem aos nossos clientes, o melhor emprego da vida aos nossos tripulantes, e ótimos retornos aos nossos investidores.

Obrigado pelo seu apoio contínuo.

**John Rodgerson, Diretor Presidente da Azul S.A.**

## Resultados Financeiros Consolidados

As demonstrações de resultados e os dados operacionais apresentados nas tabelas a seguir devem ser lidos em conjunto com os comentários dos resultados trimestrais apresentados posteriormente. Os trimestres anteriores foram ajustados para refletir a adoção das novas normas contábeis do IFRS 16.

Demonstrações de resultados (R\$ milhões)	1T20 <sup>1</sup>	1T19	% Δ
<b>RECEITA LÍQUIDA</b>			
Transporte de passageiros	2.653,4	2.434,4	9,0%
Cargas e outras receitas	149,3	107,6	38,7%
<b>Total receita líquida</b>	<b>2.802,7</b>	<b>2.542,0</b>	<b>10,3%</b>
<b>CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS</b>			
Combustível de aviação	764,3	695,1	10,0%
Salários e benefícios	478,1	457,6	4,5%
Depreciação e amortização	480,7	377,0	27,5%
Tarifas aeroportuárias	201,9	168,1	20,1%
Prestação de serviços de tráfego	135,2	108,7	24,3%
Comerciais e publicidade	109,4	91,5	19,6%
Materiais de manutenção e reparo	125,9	54,3	132,1%
Outras despesas operacionais, líquidas	333,6	242,5	37,6%
<b>Total custos e despesas operacionais</b>	<b>2.629,1</b>	<b>2.194,8</b>	<b>19,8%</b>
<b>Resultado operacional</b>	<b>173,6</b>	<b>347,2</b>	<b>-50,0%</b>
<i>Margem Operacional</i>	6,2%	13,7%	-7,5 p.p.
<b>RESULTADO FINANCEIRO</b>			
Receitas financeiras	12,9	18,3	-29,5%
Despesas financeiras	(438,5)	(284,1)	54,3%
Instrumentos financeiros derivativos	(1.281,6)	126,0	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquida	(4.233,8)	(90,3)	4589,9%
Resultado de transações com partes relacionadas, líquido	(618,5)	(52,9)	1070,2%
<b>Lucro antes do IR e contribuição social</b>	<b>(6.385,9)</b>	<b>64,3</b>	<b>n.a.</b>
Imposto de renda e contribuição social corrente	(13,0)	(0,4)	3380,1%
Imposto de renda e contribuição social diferido	263,1	61,4	328,6%
<b>Lucro líquido do período</b>	<b>(6.135,9)</b>	<b>125,3</b>	<b>n.a.</b>
<i>Margem Líquida</i>	-218,9%	4,9%	n.a.
<b>Lucro líquido ajustado<sup>2</sup></b>	<b>(975,3)</b>	<b>113,4</b>	<b>n.a.</b>
<i>Margem Líquida ajustada<sup>2</sup></i>	-34,8%	4,5%	n.a.
Diluição das ações	344,8	343,6	0,3%
Lucro diluído por ação PN	(17,80)	0,36	n.a.
Lucro diluído por ADS	(10,27)	0,28	n.a.
Lucro ajustado por ação PN <sup>3</sup>	(2,83)	0,33	n.a.
Lucro ajustado por ADS <sup>3</sup>	(1,63)	0,25	n.a.

<sup>1</sup> Ajustado para eventos não-recorrentes de R\$14,8 milhões no 1T20.

<sup>2</sup> Exclui ganhos e perdas com marcação a mercado e variação cambial, visto que não há impacto caixa.

<sup>3</sup> Lucro por ação preferencial e por ADS excluindo o impacto da variação cambial. Uma ADS equivale a três ações preferenciais.

Dados Operacionais	1T20	1T19	% Δ
ASKs (milhões)	9.309	8.312	12,0%
<i>Doméstico</i>	7.071	6.342	11,5%
<i>Internacional</i>	2.238	1.970	13,6%
RPK (milhões)	7.544	6.809	10,8%
<i>Doméstico</i>	5.727	5.191	10,3%
<i>Internacional</i>	1.818	1.618	12,3%
Taxa de ocupação (%)	81,0%	81,9%	-0,9 p.p.
<i>Doméstico</i>	81,0%	81,8%	-0,8 p.p.
<i>Internacional</i>	81,2%	82,1%	-0,9 p.p.
Tarifa média (R\$)	403,3	382,3	5,5%
Passageiros pagantes (milhares)	6.579	6.368	3,3%
Horas-bloco	118.074	120.471	-2,0%
Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	10,2	11,6	-12,1%
Número de decolagens	69.691	70.222	-0,8%
Etapa média (Km)	1.116	1.047	6,6%
Aeronaves operacionais final do período	140	125	12,0%
Frota média operacional	141	125	12,8%
Combustível de aviação (milhares litros)	299.797	286.553	4,6%
Funcionários	13.698	11.814	16,0%
Funcionários no final do período por aeronave	98	95	3,5%
Yield por passageiro/quilômetro (centavos)	35,17	35,75	-1,6%
Receita operacional por ASK - RASK (centavos)	30,11	30,58	-1,5%
Receita de passageiros por ASK - PRASK (centavos)	28,50	29,29	-2,7%
Custo por ASK - CASK (centavos) <sup>1</sup>	28,24	26,41	7,0%
Custo por ASK, excluindo combustível (centavos) <sup>1</sup>	20,03	18,04	11,0%
Preço médio combustível / litro	2,55	2,43	5,1%
<i>Break-even</i> da taxa de ocupação (%)	76,0%	70,7%	+5,3 p.p.
Taxa de Câmbio Média	4,46	3,77	18,2%
Taxa de Câmbio no fim do período	5,20	3,90	33,4%
Inflação (IPCA - últimos 12 meses)	3,30%	4,58%	-1,3 p.p.
WTI (média por barril, US\$)	45,78	54,90	-16,6%
Heating Oil (US\$)	154,18	193,53	-20,3%

<sup>1</sup> Ajustado para eventos não-recorrentes de R\$14,8 milhões no 1T20.

## Receita Líquida

No 1T20 a Azul registrou uma receita líquida de R\$2,8 bilhões, crescimento de 10,3% comparado com o mesmo período do ano passado, devido ao aumento de 9,0% na receita de transporte de passageiros e ao crescimento de 38,7% em outras receitas. Considerando o impacto da pandemia de COVID-19 na demanda durante a segunda quinzena de março, a receita operacional seria de R\$3,2 bilhões, ou R\$360,5 milhões maior.

Os passageiros-quilômetros transportados (RPKs) aumentaram em 10,8% frente a um aumento de 12,0% na capacidade, levando a uma taxa de ocupação de 81,0%, 0,9 ponto percentual menor do que no 1T19. As outras receitas aumentaram em R\$41,7 milhões no 1T20 comparado ao 1T19, principalmente devido ao aumento de 41,4% na receita de cargas.

R\$ centavos	1T20	1T19	% Δ
<b>Receita líquida por ASK</b>			
Transporte de passageiros	28,50	29,29	-2,7%
Cargas e outras receitas	1,60	1,29	23,9%
<b>Receita Líquida (RASK)</b>	<b>30,11</b>	<b>30,58</b>	<b>-1,5%</b>
<b>Custos e despesas Operacionais por ASK<sup>1</sup></b>			
Combustível de aviação	8,21	8,36	-1,8%
Salários e benefícios	5,14	5,51	-6,7%
Depreciação e amortização	5,16	4,54	13,8%
Tarifas aeroportuárias	2,17	2,02	7,3%
Prestação de serviços de tráfego	1,45	1,31	11,0%
Comerciais e publicidade	1,18	1,10	6,8%
Materiais de manutenção e reparo	1,35	0,65	107,2%
Outras despesas operacionais, líquidas	3,58	2,92	22,9%
<b>Total custos e despesas operacionais (CASK)</b>	<b>28,24</b>	<b>26,41</b>	<b>7,0%</b>
<b>Resultado Operacional por ASK (RASK - CASK)</b>	<b>1,86</b>	<b>4,18</b>	<b>-55,4%</b>

<sup>1</sup> Ajustado para eventos não-recorrentes de R\$14,8 milhões no 1T20.

## Custos e Despesas Operacionais

Os custos e despesas operacionais totalizaram R\$2,6 bilhões no 1T20, representando um aumento de 19,8% sobre o 1T19. Os custos por ASK (CASK) aumentaram em 7,0%, devido principalmente (i) à depreciação média de 18,2% do real, e (ii) ao aumento de 27,5% na depreciação, relacionado principalmente com a adição líquida de 20 novas aeronaves em nossa frota nos últimos doze meses. Normalizado pelo combustível, moeda e o impacto do COVID-19, o CASK reduziu 2,1% ano contra ano.

Confira abaixo a composição das despesas operacionais:

- **Combustível de aviação** aumentou 10% em relação ao mesmo período do ano anterior, totalizando R\$764,3 milhões, relacionado principalmente com o aumento de 5,1% no preço do combustível por litro, e o crescimento de 6,6% na etapa-média resultado do aumento na quantidade de horas voadas comparado ao ano anterior. Em termos de ASK, o combustível de aviação reduziu 1,8%.
- **Salários e benefícios** aumentaram 4,5% ou R\$20,5 milhões no período, principalmente devido ao nosso crescimento e ao aumento de 3,4% em salários em decorrência dos acordos de negociação coletiva com sindicatos do setor em dezembro de 2019. Os salários e benefícios por ASK diminuíram 6,7%.
- **Depreciação e amortização** aumentaram em 27,5%, ou R\$103,7 milhões, devido principalmente à adição líquida de 20 aeronaves de nova geração na frota nos últimos doze meses.
- **Tarifas aeroportuárias** aumentaram 20,1% ou R\$33,8 milhões no 1T20 principalmente relacionado com (i) o aumento de 6,6% na etapa média ano contra ano, (ii) o aumento no tamanho médio de nossas aeronaves e, (iii) a depreciação média de 18,2% do real.
- **Prestação de serviço de tráfego** aumentaram 24,3% ou R\$26,5 milhões, devido principalmente (i) ao aumento de 13,6% na capacidade internacional, (ii) ao aumento de 10% nas tarifas de serviço de manuseio em solo relacionado com ajustes salariais e, (iii) aumento de 3,3% no número de passageiros transportados no 1T20.
- **Comerciais e publicidade** aumentaram 19,6% ou R\$17,9 milhões, devido principalmente ao aumento de 9,0% na receita de passageiros e 41% na receita de cargas, levando a um aumento das comissões.
- **Materiais de manutenção e reparo**, excluindo as despesas não-recorrentes de R\$14,8 milhões relacionadas com a revisão para entrega de aeronaves, aumentaram em R\$71,7 milhões principalmente devido (i) à depreciação média de 18% do real na comparação anual e, (ii) ao fim do



acordo de carência de 18 meses das taxas de manutenção e reparo com um de nossos fornecedores, resultando em um aumento de R\$40 milhões nas taxas de reparo e revisões.

- **Outras despesas operacionais** aumentaram em 37,6% ou R\$91,1 milhões, relacionado principalmente com (i) o aumento nas despesas com TI devido à depreciação do real, que impactou as tarifas de reserva cotadas em dólares, (ii) crescimento nas despesas de contingência e, (iii) o crescimento da Companhia impactando outras despesas.

## Resultado não operacional

Resultado financeiro líquido (R\$ milhões)	1T20	1T19	% Δ
Receitas financeiras	12,9	18,3	-29,5%
Despesas financeiras	(438,5)	(284,1)	54,3%
Instrumentos financeiros derivativos	(1.281,6)	126,0	n.a.
Variações monetárias e cambiais, líquida	(4.233,8)	(90,3)	4589,9%
<b>Resultado financeiro líquido</b>	<b>(5.941,0)</b>	<b>(230,0)</b>	<b>2482,5%</b>

As **despesas financeiras** aumentaram R\$154,4 milhões como resultado da depreciação média de 18% do real e do aumento na dívida total relacionada com a adição líquida de 20 aeronaves em nossa frota.

Os **instrumentos financeiros derivativos** resultaram em uma perda de R\$1,3 bilhão no 1T20 principalmente devido (i) às perdas líquidas com hedges não realizadas no valor de R\$847 milhões e, (ii) às perdas líquidas com hedge realizadas no valor de R\$355 milhões, relacionados principalmente com o hedge de combustível.

Antes do início da crise do COVID-19, a Companhia tinha protegido 80% do consumo de combustível esperado para 2020 e 20% do consumo esperado para 2021. Para compensar parte da sua exposição ao hedge de combustível após queda significativa nos preços do petróleo, a Companhia liquidou aproximadamente metade de suas operações de hedge cambial, o que levou a um ganho de R\$251 milhões em 31 de março de 2020. Além disso, a Companhia converteu parte de suas operações de hedge de combustível em dívida local, resultando em uma adição líquida na dívida de R\$501 milhões, e paralelamente, a Companhia rolou os hedges remanescentes para o segundo semestre do ano e 2021, o que representa uma perda com a mercado a marcação no valor de R\$225 milhões em 31 de março de 2020.

**Variações monetárias e cambiais, líquidas.** A Azul registrou uma perda cambial não-caixa de R\$4,2 bilhões, relacionada principalmente com a depreciação de 29,0% do real entre 31 de dezembro de 2019 e 31 de março de 2020, o que resultou em um aumento de arrendamentos capitalizados e da dívida denominada em moeda estrangeira, composta principalmente pelas notas seniores com vencimento em 2024.

**Resultado das transações com partes relacionadas, líquidas.** No 1T20 registramos uma perda de R\$618,5 milhões relacionada principalmente com a uma redução no valor justo de nossa participação na TAP, parcialmente compensada pela depreciação do real em relação ao euro no final do período. O título conversível da TAP está atualmente registrado em nosso balanço a R\$937,2 milhões como investimentos de longo prazo. O valor de face total e dos juros acumulados de nosso investimento em títulos conversíveis da TAP correspondem a R\$ 668,6 milhões. O título também é garantido pelo programa de fidelidade da TAP.



## Disponibilidades e Endividamento

A Azul encerrou o trimestre com R\$3,1 bilhões em caixa, equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulantes e não circulantes e contas a receber, representando 26,6% da receita dos últimos doze meses. A Companhia não possui caixa restrito e detém 100% de sua liquidez, sem participação de minoritários em suas subsidiárias. Considerando os ativos disponíveis e as reservas de manutenção, a posição de liquidez total da Azul era de R\$6.7 bilhões em 31 de março de 2020.

Liquidez (R\$ milhões)	1T20	1T19	% Δ	4T19	% Δ
Caixa e equivalentes de caixa	529,2	908,4	-41,7%	1.647,9	-67,9%
Aplicações financeiras de curto prazo	738,1	396,8	86,0%	62,0	1090,4%
Aplicações financeiras de longo prazo	937,2	1.327,0	-29,4%	1.397,7	-32,9%
Contas a receber	909,0	1.352,1	-32,8%	1.165,9	-22,0%
<b>Total</b>	<b>3.113,6</b>	<b>3.984,3</b>	<b>-21,9%</b>	<b>4.273,5</b>	<b>-27,1%</b>
<i>Liquidez como % da Receita Líquida</i>	<i>26,6%</i>	<i>42,4%</i>	<i>-15,8 p.p.</i>	<i>37,3%</i>	<i>-10,7 p.p.</i>

A dívida bruta total, considerando as operações de swap realizadas no período, aumentou 33,3% para R\$20,0 bilhões, comparado com 31 de dezembro de 2019, principalmente devido à depreciação de 29% do real no final do período.

Em 31 de março de 2020, o prazo médio da dívida da Azul, excluindo passivos de arrendamento de aeronaves, era de 3,3 anos com custo médio de 4,3%, sendo 4,0% para a porção em reais e 5,0% para a dívida em dólares.

Empréstimos e Financiamentos (R\$ milhões) <sup>1</sup>	1T20	1T19	% Δ	4T19	% Δ
Arrendamento de aeronaves	14.601,9	8.272,0	76,5%	11.118,4	31,3%
Arrendamento financeiro	1.251,3	1.095,4	14,2%	988,3	26,6%
Subarrendamento de aeronaves a receber	(344,9)	(337,2)	2,3%	(279,5)	23,4%
Outros empréstimos e financiamentos de aeronaves	1.305,7	619,6	110,7%	1.060,5	23,1%
Outros empréstimos, financiamentos e debêntures	3.495,6	2.462,8	41,9%	2.457,6	42,2%
Hedge cambial	(285,2)	(253,8)	12,4%	(321,7)	-11,3%
<i>% da dívida não relacionada à aeronave em moeda local</i>	<i>71%</i>	<i>100%</i>	<i>-28,8 p.p.</i>	<i>100%</i>	<i>-28,8 p.p.</i>
<i>% da dívida total em moeda local</i>	<i>12%</i>	<i>20%</i>	<i>-7,4 p.p.</i>	<i>18%</i>	<i>-6,0 p.p.</i>
<b>Dívida bruta</b>	<b>20.024,4</b>	<b>11.858,8</b>	<b>68,9%</b>	<b>15.023,5</b>	<b>33,3%</b>
<i>Curto prazo</i>	<i>4.174,7</i>	<i>1.388,0</i>	<i>200,8%</i>	<i>1.970,7</i>	<i>111,8%</i>
<i>Longo prazo</i>	<i>15.849,7</i>	<i>10.470,8</i>	<i>51,4%</i>	<i>13.052,9</i>	<i>21,4%</i>

<sup>1</sup> Considera o efeito de hedge sobre a dívida, líquido do subarrendamento de aeronaves.

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos contratos de arrendamentos em 31 de março de 2020:

(R\$ milhões)	1T20	4T19	% Δ	2019	% Δ
<b>Arrendamento operacional</b>					
Pagamentos	375,1	437,2	-14,2%	499,8	-24,9%
Caixa proveniente de subarrendamentos	23,6	29,2	-19,3%	31,7	-25,7%
Prazo médio do contrato	8,1	7,5	8,0%	8,3	-1,4%
Taxa média de desconto	8,2%	8,8%	-0,6 p.p.	8,2%	+0,0 p.p.
<b>Arrendamento financeiro</b>					
Pagamentos	38,9	61,5	-36,7%	52,0	-25,2%
Prazo médio do contrato	4,2	5,0	-15,0%	4,2	0,0%
Taxa média de desconto	6,1%	7,0%	-0,9 p.p.	6,2%	-0,1 p.p.

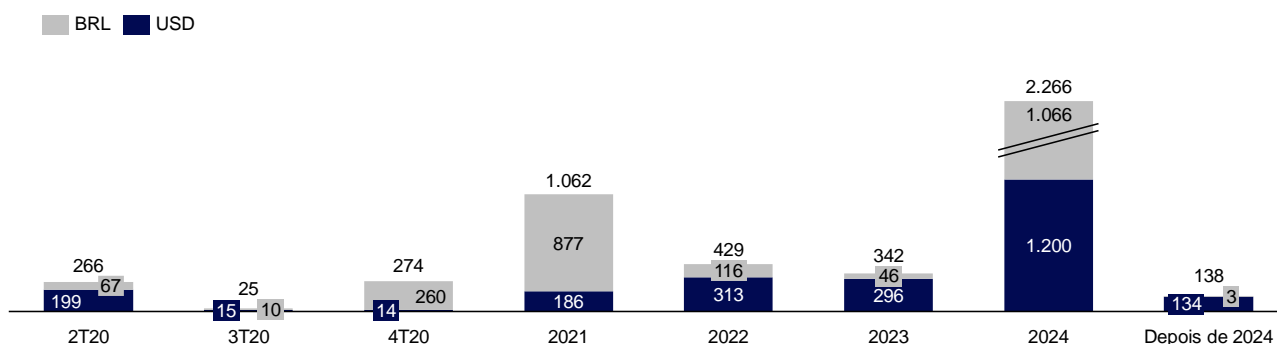
Os principais índices financeiros da Azul, bem como o seu cronograma de amortização da dívida, são apresentados a seguir:

Principais Indicadores de Dívida (R\$ milhões)	1T20	1T19	% Δ	4T19	% Δ
Caixa <sup>1</sup>	2.176,4	2.657,3	-18,1%	2.875,8	-24,3%
Dívida bruta	20.024,4	11.858,8	68,9%	15.023,5	33,3%
Dívida líquida	17.848,0	9.201,5	94,0%	12.147,8	46,9%
Dívida líquida / EBITDA (últimos 12 meses)	5,0	3,3	50,5%	3,4	49,8%

<sup>1</sup> Inclui caixa e equivalentes de caixa, aplicação financeira circulante e contas a receber.

A Azul não possui um montante relevante de pagamento de dívidas programado para 2020 e está confiante de que será capaz de rolar a maior parte de seus pagamentos devidos em 2020.

### Cronograma de Amortização da Dívida\* (R\$ milhões)



\* Considera o efeito das operações de hedge cambial.

## Frota e Investimentos

Em 31 de março de 2020, a Azul possuía uma frota operacional de 140 aeronaves e uma frota contratual de 167 aeronaves, com idade média de 5,7 anos. As 27 aeronaves não incluídas em nossa frota operacional consistem em 15 aeronaves subarrendadas para a TAP e 12 aeronaves Embraer E-Jets que estavam em processo de saída da frota.

Como parte de nossos esforços de redução da capacidade em resposta à pandemia do COVID-19, estacionamos temporariamente aproximadamente 120 aeronaves e atualmente estamos revendo nosso plano de frota para ajustá-lo ao novo ambiente de demanda.

### Frota Contratual

Aeronave	Número de assentos	1T20	1T19	% Δ
A330	242-271	8	7	14,3%
A330neo	298	2	-	n.a.
A320neo	174	42	25	68,0%
E195-E2	136	5	-	n.a.
E-Jets	106-118	69	72	-4,2%
ATRs	70	39	41	-4,9%
B737 Cargueiro	-	2	2	0,0%
<b>Total<sup>1</sup></b>		<b>167</b>	<b>147</b>	<b>13,6%</b>
Aeronave em arrendamento operacional		148	127	16,5%

<sup>1</sup> Inclui 15 aeronaves subarrendadas para a TAP.

### Frota Operacional

Aeronave	Número de assentos	1T20	1T19	% Δ
A330	242-271	8	7	14,3%
A330neo	298	2	-	n.a.
A320neo	174	42	24	75,0%
E195-E2	136	5	-	n.a.
E-Jets	106-118	48	59	-18,6%
ATRs	70	33	33	0,0%
B737 Cargueiro	-	2	2	0,0%
<b>Total</b>		<b>140</b>	<b>125</b>	<b>12,0%</b>

### Investimentos (CAPEX)

Os investimentos totalizaram R\$222,6 milhões no 1T20 relacionado principalmente à capitalização de eventos de manutenção de motores e aquisição de peças de reposição.

(R\$ milhões)	1T20	1T19	% Δ
Relacionado com aeronaves	87,1	214,9	-59,5%
Manutenção pesada	68,4	183,6	-62,8%
Pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves	19,3	16,4	17,4%
Outros	47,9	43,3	10,7%
<b>Aquisição de bens do ativo imobilizado</b>	<b>222,6</b>	<b>458,2</b>	<b>-51,4%</b>

## Teleconferência de resultados

### Quinta-feira, 14 de maio de 2020

12:00 hrs (horário de Brasília) | 11:00 hrs (EST)

Brasil: +55 11 3181 8565 ou +55 11 4210 1803

Estados Unidos: +1 412 717 9627

Código: AZUL

Webcast: [www.voeazul.com.br/ri](http://www.voeazul.com.br/ri)

### *Replay:*

+55 11 3193 1012 ou +55 11 2820 4012

Código: 8622178#

### **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, com 916 voos diários e 116 destinos. Com uma frota operacional de passageiros de 140 aeronaves e mais de 12.000 funcionários, a Companhia possui 249 rotas em 31 de dezembro de 2019. Em 2019, a Azul conquistou o prêmio de melhor companhia aérea da América Latina pelo TripAdvisor Travelers' Choice e também foi classificada como a melhor companhia aérea regional da América do Sul pelo nono ano consecutivo pela Skytrax. Adicionalmente, em 2019, a Azul ficou entre as dez primeiras companhias aéreas de baixo custo mais pontuais do mundo, de acordo com a OAG. Para mais informações, visite [www.voeazul.com.br/ri](http://www.voeazul.com.br/ri).

### **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)

## Balanço Patrimonial (Não-Auditado)

(R\$ milhões)	31/03/20	31/03/19	31/12/19
<b>Ativo</b>	<b>18.816,9</b>	<b>16.895,7</b>	<b>19.197,5</b>
<b>Circulante</b>	<b>3.572,5</b>	<b>3.580,0</b>	<b>4.138,7</b>
Caixa e equivalentes de caixa	529,2	908,4	1.647,9
Aplicações financeiras	738,1	396,8	62,0
Contas a receber	909,0	1.352,1	1.165,9
Subarrendamento de aeronaves a receber	107,0	65,2	75,1
Estoques	380,2	224,9	260,9
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	368,6	-	258,2
Ativos disponíveis para venda	51,9	-	51,9
Tributos a recuperar	55,6	303,6	139,7
Instrumentos financeiros derivativos	100,1	64,5	168,1
Despesas antecipadas	192,4	146,9	139,4
Outros ativos	140,5	117,6	169,8
<b>Ativo não circulante</b>	<b>15.244,4</b>	<b>13.315,7</b>	<b>15.058,8</b>
Aplicações financeiras de longo prazo	937,2	1.327,0	1.397,7
Subarrendamento de aeronaves a receber	238,0	272,0	204,5
Depósitos em garantia e reservas de manutenção	1.836,6	1.540,7	1.393,3
Instrumentos financeiros derivativos	643,6	541,9	657,8
Despesas antecipadas	21,6	9,4	22,2
Impostos a recuperar	327,7	-	244,6
Imposto de renda diferido	20,6	-	-
Outros ativos	534,6	421,5	497,6
Direito de uso - arrendamentos	7.200,9	5.386,0	7.087,4
Direito de uso - manutenção de aeronaves	474,4	746,8	497,4
Imobilizado	1.920,1	2.043,0	1.968,8
Intangível	1.088,9	1.027,3	1.087,5
<b>Passivo e patrimônio líquido</b>	<b>18.816,9</b>	<b>16.895,7</b>	<b>19.197,5</b>
<b>Passivo circulante</b>	<b>9.753,9</b>	<b>5.243,3</b>	<b>6.862,0</b>
Empréstimos e financiamentos	1.874,8	155,7	481,2
Passivo de arrendamento	2.406,9	1.297,5	1.585,2
Fornecedores	2.109,4	1.426,6	1.626,6
Transportes a executar	1.693,1	1.687,8	2.094,3
Salários, provisões e encargos sociais	383,4	309,8	357,6
Prêmios de seguros a pagar	38,1	19,3	49,9
Tributos a recolher	44,4	30,1	49,1
Programa de recuperação fiscal	13,5	9,7	13,5
Instrumentos financeiros derivativos	310,4	56,3	81,2
Provisões	717,9	37,2	323,4
Outros passivos circulantes	162,0	213,3	200,0
<b>Não circulante</b>	<b>18.709,8</b>	<b>12.700,6</b>	<b>15.854,6</b>
Empréstimos e financiamentos	2.926,6	2.926,7	3.036,9
Passivo de arrendamento	13.446,3	8.069,9	10.521,4
Instrumentos financeiros derivativos	325,4	269,9	229,0
Imposto de renda e contribuição social diferidos	-	254,2	242,5
Programa de recuperação fiscal	117,2	93,3	119,3
Provisões	1.656,4	761,1	1.489,9
Outros passivos não circulantes	237,9	325,4	215,6
<b>Patrimônio líquido</b>	<b>(9.646,7)</b>	<b>(1.048,2)</b>	<b>(3.519,2)</b>
Capital social	2.245,1	2.214,8	2.243,2
Reserva de capital	1.933,0	1.920,2	1.928,8
Ações em tesouraria	(15,6)	(10,6)	(15,6)
Outros resultados abrangentes	(142,2)	(176,7)	(159,3)
Prejuízo acumulado	(13.667,0)	(4.996,0)	(7.516,4)

## Fluxo de Caixa (Não-Auditado)

(R\$ milhões)	1T20	1T19	% Δ	4T19	% Δ
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais</b>					
Lucro líquido	(6.150,6)	117,3	n.a.	(2.305,6)	166,8%
Total ajuste não caixa	6.754,1	619,6	990,0%	3.198,7	111,2%
Total ajustes capital de giro	(276,9)	(254,3)	8,9%	271,0	n.a.
<b>Fluxo de caixa gerado pelas atividades operacionais</b>	<b>326,5</b>	<b>482,6</b>	<b>-32,3%</b>	<b>1.164,1</b>	<b>-71,9%</b>
Pagamento de Imposto de renda e contribuição social	(0,3)	(0,5)	-36,5%	(0,8)	-63,6%
Juros pagos	(283,3)	(194,9)	45,4%	(271,5)	4,3%
<b>Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais</b>	<b>42,9</b>	<b>287,3</b>	<b>-85,1%</b>	<b>891,7</b>	<b>-95,2%</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>					
Aplicações financeiras circulante	(679,2)	122,9	n.a.	(20,6)	3193,2%
Aplicações financeiras não circulante	-	(96,2)	n.a.	-	n.a.
Aplicações financeiras vinculadas	-	-	n.a.	-	n.a.
Caixa recebido na venda de ativo imobilizado	-	-	n.a.	-	n.a.
Empréstimo concedido a terceiros	-	-	n.a.	-	n.a.
Aquisição de intangível	(26,2)	(23,8)	10,3%	(53,6)	-51,1%
Aquisição de bens do ativo imobilizado	(222,6)	(458,2)	-51,4%	(463,9)	-52,0%
<b>Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos</b>	<b>(928,0)</b>	<b>(455,2)</b>	<b>103,9%</b>	<b>(538,2)</b>	<b>72,4%</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>					
Empréstimos					
Captações	-	292,0	n.a.	184,5	n.a.
Pagamentos	(25,1)	(33,6)	-25,1%	(27,6)	-8,8%
Debêntures					
Captações	-	-	n.a.	-	n.a.
Pagamentos	-	(40,1)	n.a.	(24,2)	n.a.
Pagamento de arrendamento	(148,3)	(312,5)	-52,5%	(381,2)	-61,1%
Aumento de capital	1,9	4,1	-54,8%	5,2	-64,0%
Ações em tesouraria	-	-	n.a.	(7,7)	n.a.
Empréstimo ao acionista	-	-	n.a.	-	n.a.
Operações de sale-leaseback	5,8	-	n.a.	-	n.a.
<b>Caixa líquido gerado pelas (aplicados nas) atividades de financiamento</b>	<b>(165,8)</b>	<b>(90,1)</b>	<b>84,0%</b>	<b>(251,0)</b>	<b>-34,0%</b>
Variação cambial sobre caixa e equivalentes de caixa	(67,8)	(2,7)	2427,3%	23,3	n.a.
<b>Aumento (redução), líquido de caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>(1.118,6)</b>	<b>(260,7)</b>	<b>329,0%</b>	<b>125,8</b>	<b>n.a.</b>
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.647,9	1.169,1	40,9%	1.522,1	8,3%
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	529,2	908,4	-41,7%	1.647,9	-67,9%



## 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 da viagem (Trip cost)**

Custo médio de cada voo calculado pela divisão do total dos custos operacionais pelo número total de partidas.

**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.

**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 do *load factor* 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.

**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.*