

Azul Divulga Resultados do Segundo Trimestre e Implementação Bem-Sucedida do Plano de Retomada

São Paulo, 13 de agosto de 2020 – Azul S.A., “Azul” (B3:AZUL4, NYSE:AZUL), eleita a melhor companhia aérea do mundo pelo TripAdvisor, anuncia hoje seus resultados do Segundo trimestre de 2020 (“2T20”). 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 do 2T20

- Receita operacional de R\$402 milhões, redução de 85% em relação ao 2T20 devido à queda brusca na demanda de viagens aéreas causada pela pandemia de COVID-19.
- Queda de 46% ou R\$1,0 bilhão nas despesas operacionais ano contra ano, relacionado principalmente com a redução das despesas variáveis e iniciativas de redução de custos.
- Prejuízo operacional de R\$820 milhões no 2T20, excluindo eventos não-recorrentes.
- Prejuízo líquido excluindo variação cambial e marcação a mercado de R\$1,5 bilhão, ou R\$4,28 centavos por ação preferencial e R\$2,38 centavos por ADR.
- Durante o trimestre, a Azul implementou com sucesso seu Plano de Retomada, gerando uma economia de caixa de mais de R\$7 bilhões entre março de 2020 e dezembro de 2021:
 - A liquidez imediata, composta por caixa, equivalente de caixa, investimento de curto prazo e contas a receber, foi de R\$2,3 bilhões, acima da expectativa da Companhia de R\$2,0 bilhões, com aumento da posição de caixa na comparação com o trimestre anterior. A liquidez total da Azul foi de R\$6,6 bilhões, incluindo investimentos de longo prazo, ativos disponíveis e reservas de manutenção.
 - Redução de 10.5% no passivo de arrendamento em relação ao 1T20, totalizando R\$14,2 bilhões, mesmo com a depreciação do real de 38%. Com as recentes negociações de prazo de pagamento, a Companhia espera reduzir o total de passivo de arrendamento para R\$12,5 bilhões em dezembro de 2020.
 - Postergação de entrega de 82 aeronaves entre 2020 e 2023 para 2024 e anos posteriores.
 - Mais de 10.500 tripulantes aderiram ao nosso programa de licença não remunerada, levando a uma redução de despesas salariais de 48% ano após ano.
- Em junho, assinamos um acordo de codeshare histórico com a Latam Airlines, um movimento estratégico de baixo risco, com o intuito de criar demanda incremental durante este tempo de incerteza.
- A receita da Azul Cargo caiu apenas 0,8% no 2T20 comparado com o 2T19, mesmo com a redução de 83% na capacidade ano contra ano. A Companhia espera um aumento na receita de carga ano contra ano no terceiro trimestre.
- Integração da TwoFlex com a Azul, agora chamada de Azul Conecta, gerando mais sinergias do que o esperado e fluxo de caixa positivo.
- Azul foi eleita a melhor companhia aérea do mundo em 2020 pelo prêmio do TripAdvisor Travelers’ Choice. Esse é o terceiro ano consecutivo que a Companhia é eleita dentre as top 10 aéreas do mundo.

COVID-19: Atualização sobre o Plano de Retomada

A Azul tem implementado com sucesso um Plano de Retomada para enfrentar a crise e preparar a companhia para o futuro. Este plano envolve todas as suas partes interessadas, incluindo tripulantes, arrendadores, fabricantes de aeronaves, fornecedores e governo brasileiro. Quando criamos esse plano, assumimos uma recuperação conservadora da demanda de aproximadamente 40% dos níveis pré-COVID no final de 2020. A recuperação da demanda tem evoluído de forma mais rápida do que o esperado, e as nossas projeções atuais indicam uma retomada em torno de 60% no final do ano.

Veja a seguir um resumo das principais medidas que foram implementadas como parte do Plano de Retomada.

Segurança de tripulantes e clientes

A Azul foi a primeira companhia aérea do Brasil a introduzir verificação diária de temperatura para todos os tripulantes, e a exigir utilização obrigatória de máscara por tripulantes e clientes a bordo de nossas aeronaves. Álcool em gel e lenços desinfetantes para as mãos estão disponíveis para cada cliente, e nós aprimoramos ainda mais a limpeza das aeronaves entre cada voo e durante a noite. Além disso, os jatos da Azul são equipados com filtros HEPA de última geração, que removem pelo menos 99,9% de todas as partículas transportadas pelo ar, incluindo o novo coronavírus.

Durante o segundo trimestre, a Azul implementou um método de embarque inovador chamado “Tapete Azul”, onde projetores e telas ao redor da área de embarque criam uma imagem de tapete em movimento no chão, guiando o cliente para embarcar quando seu assento é chamado. Em média, essa inovação reduz o tempo de embarque em 25% e aumenta o NPS em 21%. Até o final do ano, esperamos ter esse sistema adotado em 70% dos nossos voos.

Salários

A Companhia espera reduzir suas despesas com salários em aproximadamente 40% no segundo semestre do ano em relação aos níveis pré-COVID como resultado da implementação de programas voluntários, negociações com sindicatos e licenças involuntárias. Além disso, durante o 2T20, a Azul aplicou cortes salariais entre 50% e 100% para executivos e diretores, e redução de 25% nos salários para gerentes.

Arrendadores e fabricantes de aeronaves

A Azul negociou um novo perfil de pagamento com seus arrendadores de aeronaves, resultando em uma economia de capital de giro de R\$3,2 bilhões desde o início da crise até o final de 2021. Conforme esses acordos, o cronograma de pagamento será baseado em uma estimativa conservadora de retomada da demanda. Como resultado, a Companhia estima pagar R\$566 milhões em aluguel de aeronaves entre abril e dezembro de 2020, uma redução de 77% comparado com os contratos originais. Os aluguéis mensais menores serão compensados por valores ligeiramente superiores a partir de 2023, ou pela extensão de certos contratos a taxas de mercado.

Adicionalmente, como resultado das negociações bem-sucedidas com seus parceiros, o passivo de arrendamento da empresa deverá diminuir R\$3,4 bilhões entre o final de março e dezembro, totalizando R\$12,5 bilhões no final do ano, um reflexo do valor presente dos contratos renegociados de acordo com o IFRS 16.

A Azul também fechou um acordo com a Embraer e Airbus para adiar a entrega de 82 aeronaves entre 2020 e 2023 para 2024 e anos posteriores.

Bancos e outros

A Companhia está focada em fortalecer sua liquidez. Para isso, tem negociado com bancos e fornecedores a postergação e alongamento dos prazos de pagamento. Além disso, a Companhia está confiante que será capaz de rolar os pagamentos próximo ao vencimento, e não espera qualquer amortização relevante de dívida em 2020.

O governo brasileiro tem apoiado o setor com a medida provisória 925, que permite que as companhias aéreas façam o reembolso aos passageiros após 12 meses e posterguem o pagamento de tarifas aeroportuárias, de pouso e de navegação.

Projeção de queima de caixa

Para o segundo semestre de 2020, a Companhia espera uma média de queima de caixa diário de aproximadamente R\$3 milhões, sem amortização de dívida programada, como resultado das negociações em andamento com seus parceiros financeiros. Esta estimativa de consumo de caixa considera entradas de caixa proveniente das vendas, todas as negociações de despesas operacionais, e inclui pagamentos de arrendamento e de juros.

Projeções

| 2S20 | |
|--|-------------------|
| Recuperação de ASK (% níveis pré-COVID) | ~60% em dezembro |
| Pagamento de Aluguel | ~R\$470.8 milhões |
| Redução em relação ao plano original | -65% |
| Queima média de caixa, por dia | R\$3 milhões |

Mensagem da Administração

Gostaria de começar expressando minha profunda gratidão a todos os nossos tripulantes que estão apoiando os nossos esforços de recuperação durante esse período sem precedentes. O segundo trimestre de 2020 foi, sem dúvida, o mais desafiador da história da aviação, e nosso time tem feito um trabalho incrível ao cuidar de nossos clientes, gerenciar custos e preservar nossa liquidez. Serei eternamente grato pelos sacrifícios que cada um de nossos tripulantes está fazendo pela Azul.

A paralização da economia global desde a segunda quinzena de março fez com que as viagens aéreas ao redor do mundo fossem severamente prejudicadas. No Brasil não foi diferente, e a demanda de passageiros diminuiu 85% durante o segundo trimestre, ao passo que o real desvalorizou 38% ano contra ano, pressionando ainda mais nossos custos. Como resultado, reportamos uma queda acentuada na receita, o que levou a um prejuízo líquido no trimestre. Apesar dos desafios excepcionais durante esse trimestre, evoluímos muito rapidamente da reação inicial à crise para um esforço de proteção de liquidez, e implementamos uma ampla gama de iniciativas que formaram o “Plano de Retomada”. Também nos adaptamos às mudanças dramáticas de demanda, desde as altas no início de 2020 para as baixas do início de abril até o cenário de recuperação em que estamos hoje.

Como temos compartilhado com o mercado, nosso Plano de Retomada conta com a participação de todos os nossos stakeholders, para nos ajudar a navegar por esta crise. Fico feliz em informar que recebemos apoio dos tripulantes, arrendadores, bancos, fornecedores e do governo brasileiro. Como resultado das negociações com nossos parceiros e da implementação de iniciativas de redução de custos, seremos capazes de economizar ou diferir mais de R\$7 bilhões em saídas de caixa entre março de 2020 e dezembro de 2021, construindo a liquidez necessária para enfrentarmos esta crise.

Do lado da demanda e da capacidade, avançamos significativamente durante o trimestre. Continuamos a reconstruir lentamente nossa malha, e de 70 voos em dias de pico operados em abril, esperamos operar mais de 400 em setembro. A frota da Azul conta com uma flexibilidade como nenhuma outra companhia aérea no

Brasil, e estamos usando isso a nosso favor. Temos aeronaves operando no mercado doméstico que variam de nove a 214 assentos, o que nos permite customizar nossa malha de acordo com a evolução da demanda. Permanecemos fiéis à nossa estratégia de malha, sendo a única companhia aérea em 85% das rotas que voamos, e maximizando a conectividade dos passageiros em nossos principais hubs em Campinas, Belo Horizonte e Recife. Estamos confiantes neste progresso apresentado até agora, e esperamos que esse crescimento sequencial da demanda continue, em linha com a retomada da economia.

Nosso negócio de cargas continuou apresentando excelente desempenho, com a receita do 2T20 praticamente estável em relação ao mesmo período do ano passado, mesmo com a grande redução que fizemos no tamanho de nossa malha. A receita de carga cresceu mais de 120% entre abril e junho, e continuamos a ver forte tendência de melhoria, com a receita de julho aumentando mais de 45% ano contra ano. A maior parte deste crescimento foi impulsionado pela ampla expansão em todos os segmentos do mercado de carga, especialmente na logística de e-commerce, que representou aproximadamente 20% de nossa receita de carga no 2T20. Acreditamos que, dada a flexibilidade, alcance e conectividade da frota em nossa malha, estamos em uma posição única para aproveitar ao máximo os hábitos crescentes de consumo eletrônico.

Em junho, assinamos um acordo de codeshare histórico com a Latam Airlines, uma parceria verdadeiramente única em termos de escala e conectividade. Antes da crise, a Azul e a Latam atendiam juntas um total de 137 destinos no Brasil, com 298 rotas e 1.632 decolagens diárias. Integramos os sistemas e começamos a vender as passagens de forma consolidada em agosto, e esperamos trazer a melhor malha aérea, serviços e opções possíveis para nossos clientes.

Encerramos o segundo trimestre com um total de caixa, recebíveis e investimentos de R\$3,0 bilhões. Incluindo ativos disponíveis e reservas de manutenção, nossa liquidez total foi de R\$6,6 bilhões. Com base no sucesso das ações que estamos implementamos com nossos parceiros e no ritmo de recuperação da demanda que estamos observando, acredito que nossa liquidez seja suficiente para nos ajudar durante esta crise desafiadora. Também estou confiante de que seremos capazes de acessar capital adicional, se e quando for necessário.

Finalmente, no mês passado fomos premiados como a Melhor Companhia Aérea do Mundo pelo TripAdvisor Travellers 'Choice Awards de 2020. Esta é uma conquista incrível de nossos tripulantes, que demonstra sua dedicação e paixão em cuidar de nossos clientes todos os dias e em todos os voos. Esse reconhecimento nos dá toda a motivação e energia de que precisamos para garantir que sairemos desta crise mais fortes do que nunca.

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) | 2T20 ¹ | 2T19 | % Δ | 1S20 | 1S19 | % Δ |
|--|-------------------|----------------|---------------|------------------|----------------|-------------------|
| RECEITA LÍQUIDA | | | | | | |
| Transporte de passageiros | 282,5 | 2.487,6 | -88,6% | 2.936,0 | 4.922,1 | -40,4% |
| Cargas e outras receitas | 119,1 | 130,1 | -8,5% | 268,3 | 237,6 | 12,9% |
| Total receita líquida | 401,6 | 2.617,7 | -84,7% | 3.204,3 | 5.159,7 | -37,9% |
| CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS | | | | | | |
| Combustível de aviação | 67,3 | 747,6 | -91,0% | 831,6 | 1.442,8 | -42,4% |
| Salários e benefícios | 220,0 | 425,1 | -48,3% | 698,1 | 882,7 | -20,9% |
| Depreciação e amortização | 495,9 | 383,1 | 29,4% | 976,6 | 760,1 | 28,5% |
| Tarifas aeroportuárias | 43,8 | 169,3 | -74,1% | 245,7 | 337,4 | -27,2% |
| Prestação de serviços de tráfego | 27,4 | 110,1 | -75,1% | 162,6 | 218,8 | -25,7% |
| Comerciais e publicidade | 56,4 | 108,9 | -48,2% | 165,8 | 200,4 | -17,2% |
| Materiais de manutenção e reparo | 93,2 | 74,7 | 24,7% | 219,1 | 129,0 | 69,9% |
| Outras despesas operacionais, líquidas | 217,9 | 248,8 | -12,4% | 551,5 | 491,3 | 12,3% |
| Total custos e despesas operacionais | 1.221,8 | 2.267,6 | -46,1% | 3.850,9 | 4.462,5 | -13,7% |
| Resultado operacional | (820,2) | 350,1 | n.a. | (646,7) | 697,2 | n.a. |
| <i>Margem Operacional</i> | <i>-204,2%</i> | <i>13,4%</i> | <i>n.a.</i> | <i>-20,2%</i> | <i>13,5%</i> | <i>n.a.</i> |
| EBITDA | (324,3) | 733,2 | n.a. | 329,9 | 1.457,4 | -77,4% |
| <i>Margem EBITDA</i> | <i>-80,8%</i> | <i>28,0%</i> | <i>n.a.</i> | <i>10,3%</i> | <i>28,2%</i> | <i>-17,9 p.p.</i> |
| RESULTADO FINANCEIRO | | | | | | |
| Receitas financeiras | 20,8 | 20,6 | 0,7% | 33,6 | 38,9 | -13,5% |
| Despesas financeiras | (603,0) | (313,1) | 92,6% | (1.041,5) | (597,2) | 74,4% |
| Instrumentos financeiros derivativos | (265,2) | 42,3 | n.a. | (1.546,8) | 168,4 | n.a. |
| Variações monetárias e cambiais, líquida | (1.039,8) | 203,7 | n.a. | (5.273,6) | 113,5 | n.a. |
| Resultado de transações com partes relacionadas, líquido | (238,9) | 1,9 | n.a. | (857,5) | (51,0) | 1582,2% |
| Lucro antes do IR e contribuição social | (2.946,4) | 305,5 | n.a. | (9.332,3) | 369,8 | n.a. |
| Imposto de renda e contribuição social corrente | 5,6 | (1,3) | n.a. | (7,4) | (1,7) | 349,1% |
| Imposto de renda e contribuição social diferido | 4,0 | 47,4 | -91,6% | 267,1 | 108,8 | 145,5% |
| Lucro líquido do período | (2.936,8) | 351,6 | n.a. | (9.072,6) | 476,9 | n.a. |
| <i>Margem líquida</i> | <i>-731,3%</i> | <i>13,4%</i> | <i>n.a.</i> | <i>-283,1%</i> | <i>9,2%</i> | <i>n.a.</i> |
| Lucro líquido ajustado² | (1.488,0) | 110,1 | n.a. | (2.463,3) | 223,5 | n.a. |
| <i>Margem líquida ajustada²</i> | <i>-370,5%</i> | <i>4,2%</i> | <i>n.a.</i> | <i>-76,9%</i> | <i>4,3%</i> | <i>n.a.</i> |
| Diluição das ações | 347,4 | 344,5 | 0,8% | 347,4 | 344,5 | 0,8% |
| Lucro diluído por ação PN | (8,45) | 1,02 | n.a. | (26,12) | 1,38 | n.a. |
| Lucro diluído por ADS ³ | (4,71) | 0,78 | n.a. | (15,92) | 1,08 | n.a. |
| Lucro ajustado por ação PN | (4,28) | 0,32 | n.a. | (7,09) | 0,65 | n.a. |
| Lucro ajustado por ADS ³ | (2,38) | 0,24 | n.a. | (4,32) | 0,51 | n.a. |

¹ Ajustado para eventos não-recorrentes de R\$203,6 milhões no 2T20 registrados em outras despesas, composto por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise de COVID-19.

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

³ Uma ADS equivale a três ações preferenciais.

| Dados Operacionais | 2T20 | 2T19 | % Δ | 1S20 | 1S19 | % Δ |
|--|--------|---------|-------------|---------|---------|------------|
| ASKs (milhões) | 1.395 | 8.156 | -82,9% | 10.704 | 16.469 | -35,0% |
| <i>Doméstico</i> | 1.151 | 6.317 | -81,8% | 8.222 | 12.659 | -35,0% |
| <i>Internacional</i> | 244 | 1.840 | -86,8% | 2.481 | 3.810 | -34,9% |
| RPK (milhões) | 1.016 | 6.860 | -85,2% | 8.561 | 13.669 | -37,4% |
| <i>Doméstico</i> | 850 | 5.250 | -83,8% | 6.577 | 10.441 | -37,0% |
| <i>Internacional</i> | 166 | 1.610 | -89,7% | 1.984 | 3.228 | -38,5% |
| Taxa de ocupação (%) | 72,8% | 84,1% | -11,3 p.p. | 80,0% | 83,0% | -3,0 p.p. |
| <i>Doméstico</i> | 73,8% | 83,1% | -9,3 p.p. | 80,0% | 82,5% | -2,5 p.p. |
| <i>Internacional</i> | 68,1% | 87,5% | -19,4 p.p. | 80,0% | 84,7% | -4,8 p.p. |
| Tarifa média (R\$) | 329,0 | 379,7 | -13,4% | 394,8 | 381,0 | 3,6% |
| Passageiros pagantes (milhares) | 859 | 6.551 | -86,9% | 7.437 | 12.919 | -42,4% |
| Horas-bloco | 16.552 | 117.153 | -85,9% | 134.626 | 237.624 | -43,3% |
| Utilização de Aeronaves (Horas/Dia) | 1,6 | 11,1 | -85,4% | 6,3 | 11,6 | -45,2% |
| Número de decolagens | 8.811 | 70.164 | -87,4% | 78.502 | 140.386 | -44,1% |
| Etapa média (Km) | 1.182 | 1.013 | 16,6% | 1.124 | 1.030 | 9,2% |
| Aeronaves de passageiros operacionais final do período | 138 | 128 | 7,8% | 138 | 128 | 7,8% |
| Combustível de aviação (milhares litros) | 43.292 | 279.023 | -84,5% | 343.089 | 565.576 | -39,3% |
| Funcionários | 8.671 | 12.218 | -29,0% | 8.671 | 12.218 | -29,0% |
| Funcionários no final do período por aeronave | 62 | 94 | -34,1% | 62 | 94 | -34,1% |
| Yield por passageiro/quilômetro (centavos) | 27,81 | 36,26 | -23,3% | 34,30 | 36,01 | -4,8% |
| Receita operacional por ASK - RASK (centavos) | 28,79 | 32,09 | -10,3% | 29,94 | 31,33 | -4,4% |
| Receita de passageiros por ASK - PRASK (centavos) | 20,26 | 30,50 | -33,6% | 27,43 | 29,89 | -8,2% |
| Custo por ASK - CASK (centavos) ¹ | 87,60 | 27,80 | 215,1% | 35,98 | 27,10 | 32,8% |
| Custo por ASK, excluindo combustível (centavos) ¹ | 82,78 | 18,64 | 344,2% | 28,21 | 18,34 | 53,8% |
| Preço médio combustível / litro | 1,55 | 2,68 | -42,0% | 2,42 | 2,55 | -5,0% |
| Break-even da taxa de ocupação (%) | 221,6% | 72,9% | +148,8 p.p. | 96,1% | 71,8% | +24,3 p.p. |
| Taxa de Câmbio Média | 5,39 | 3,92 | 37,5% | 4,92 | 3,84 | 28,0% |
| Taxa de Câmbio no fim do período | 5,48 | 3,83 | 42,9% | 5,48 | 3,83 | 42,9% |
| Inflação (IPCA - últimos 12 meses) | 2,13% | 3,37% | -1,2 p.p. | 2,72% | 3,97% | -1,3 p.p. |
| WTI (média por barril, US\$) | 27,88 | 62,33 | -55,3% | 36,83 | 58,62 | -37,2% |
| Heating Oil (US\$) | 97,74 | 198,50 | -50,8% | 125,96 | 196,01 | -35,7% |

¹ Ajustado para eventos não-recorrentes de R\$203,6 milhões no 2T20 registrados em outras despesas, composto por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria, resultantes da crise de COVID-19.

Receita Líquida

No 2T20 a Azul registrou uma receita líquida de R\$401,6 bilhões, redução de 84,7% comparado com o mesmo período do ano passado, devido ao impacto da pandemia de COVID-19 na demanda de passageiros.

Cargas e outras receitas reduziram 8,5%, totalizando R\$119,1 milhões relacionado principalmente com a queda de 0,8% na receita de cargas comparado com o 2T19, apesar da redução de capacidade de 83%, e a diminuição de receitas da Azul Viagens, nossa operadora de turismo.

O RASK ajustado pela etapa média reduziu 3,1% durante o trimestre, devido às menores taxas de ocupação e à redução dos yields, parcialmente compensado pelo aumento dos yields da Azul Cargo.

| R\$ centavos | 2T20 | 2T19 | % Δ | 1S20 | 1S19 | % Δ |
|---|----------------|--------------|-----------------|---------------|--------------|----------------|
| Receita líquida por ASK | | | | | | |
| Transporte de passageiros | 20,26 | 30,50 | -33,6% | 27,43 | 29,89 | -8,2% |
| Cargas e outras receitas | 8,54 | 1,59 | 435,3% | 2,51 | 1,44 | 73,7% |
| Receita Líquida (RASK) | 28,79 | 32,09 | -10,3% | 29,94 | 31,33 | -4,4% |
| Custos e despesas Operacionais por ASK¹ | | | | | | |
| Combustível de aviação | 4,83 | 9,17 | -47,4% | 7,77 | 8,76 | -11,3% |
| Salários e benefícios | 15,77 | 5,21 | 202,6% | 6,52 | 5,36 | 21,7% |
| Depreciação e amortização | 35,56 | 4,70 | 656,9% | 9,12 | 4,62 | 97,7% |
| Tarifas aeroportuárias | 3,14 | 2,08 | 51,2% | 2,30 | 2,05 | 12,0% |
| Prestação de serviços de tráfego | 1,96 | 1,35 | 45,4% | 1,52 | 1,33 | 14,3% |
| Comerciais e publicidade | 4,04 | 1,33 | 203,1% | 1,55 | 1,22 | 27,3% |
| Materiais de manutenção e reparo | 6,68 | 0,92 | 629,4% | 2,05 | 0,78 | 161,4% |
| Outras despesas operacionais, líquidas | 15,62 | 3,05 | 412,1% | 5,15 | 2,98 | 72,7% |
| Total custos e despesas operacionais (CASK) | 87,60 | 27,80 | 215,1% | 35,98 | 27,10 | 32,8% |
| Resultado Operacional por ASK (RASK - CASK) | (58,81) | 4,29 | -1470,2% | (6,04) | 4,23 | -242,7% |

¹ Ajustado para eventos não-recorrentes de R\$203,6 milhões no 2T20 registrados em outras despesas.

Custos e Despesas Operacionais

Os custos e despesas operacionais reduziram 46% ou R\$1,0 bilhão em relação ao 2T19, devido principalmente à queda nas despesas que variam de acordo com a capacidade, e às iniciativas de redução de custo. Confira abaixo a composição das despesas operacionais:

- **Combustível de aviação** reduziu 91,0% em relação ao mesmo período do ano anterior, principalmente devido à diminuição de 83% na capacidade e a queda de 42% no preço do combustível por litro.
- **Salários e benefícios** caíram 48,3% no período, totalizando R\$220,0 milhões, em decorrência da adesão voluntária de mais de 10.500 tripulantes ao nosso programa de licença não remunerada, e de redução salarial. Adicionalmente, a Azul aplicou cortes salariais de 50% e 100% para todos os executivos estatutários e diretores, e de 25% para gerentes.
- **Depreciação e amortização** aumentaram em 29,4%, ou R\$112,8 milhões, devido principalmente à adição líquida de 16 aeronaves na frota nos últimos doze meses.
- **Tarifas aeroportuárias** diminuíram 74,1% ou R\$125,5 milhões no 2T20 comparado com o mesmo período no ano passado, principalmente relacionado com a redução de 83% na capacidade.
- **Prestação de serviço de tráfego** reduziu 75,1%, ou R\$82,7 milhões, devido principalmente à diminuição de 86,9% no número de passageiros transportados no 2T20 comparado com o 2T19.
- **Comerciais e publicidade** caíram 48,2% ou R\$52,4 milhões, devido principalmente à redução de 88,6% na receita de passageiros, parcialmente compensado pelo aumento na quantidade de itens de carga expressa transportados ano contra ano, que tem tarifas de comissão mais altas.
- **Materiais de manutenção e reparo** aumentaram 24,7%, ou R\$18,5 milhões, principalmente devido à depreciação média de 37,5% do real em comparação ao dólar, o que resultou em maiores despesas com manutenção, parcialmente compensado pela menor quantidade de eventos de manutenção de aeronaves.
- **Outras despesas operacionais**, excluindo despesas não-recorrentes de R\$203,6 milhões ocorridas no 2T20, reduziram em 12,4% ano contra ano, relacionado principalmente com a redução de custos variáveis, parcialmente compensado pela depreciação do real de 37,5% no período, o que impactou as despesas de TI e seguro denominadas em moeda americana. Os eventos não-recorrentes incorridos no 2T20 são resultantes da crise de COVID-19, sendo compostos por indenizações, custos de acomodação de passageiros e taxas de consultoria.

Resultado não operacional

| Resultado financeiro líquido (R\$ milhões) | 2T20 | 2T19 | % Δ | 1S20 | 1S19 | % Δ |
|--|------------------|---------------|----------------|------------------|----------------|----------------|
| Receitas financeiras | 20,8 | 20,6 | 0,7% | 33,6 | 38,9 | -13,5% |
| Despesas financeiras | (603,0) | (313,1) | 92,6% | (1.041,5) | (597,2) | 74,4% |
| Instrumentos financeiros derivativos | (265,2) | 42,3 | n.a. | (1.546,8) | 168,4 | n.a. |
| Variações monetárias e cambiais, líquida | (1.039,8) | 203,7 | n.a. | (5.273,6) | 113,5 | n.a. |
| Resultado financeiro líquido | (1.887,2) | (46,4) | 3965,4% | (7.828,2) | (276,5) | 2731,5% |

As **despesas financeiras líquidas** aumentaram R\$289,8 milhões como resultado da depreciação média de 37,5% do real e do aumento na dívida total relacionada com a adição líquida de 16 aeronaves em nossa frota durante os últimos 12 meses.

Os **instrumentos financeiros derivativos** resultaram em uma perda de R\$265,2 milhões no 2T20 principalmente devido às perdas líquidas com hedges não realizadas.

Em 30 de junho de 2020, a Azul contava com uma proteção de 34% do consumo esperado para os próximos doze meses por meio de instrumentos financeiros derivativos.

Variações monetárias e cambiais, líquidas. A Azul registrou uma perda cambial não-caixa de R\$1,0 bilhão, relacionada principalmente com a depreciação de 5% do real entre 31 de março de 2020 e 30 de junho de 2020, o que resultou em um aumento de arrendamentos capitalizados e da dívida denominada em moeda estrangeira.

Resultado das transações com partes relacionadas, líquidas. No 2T20 registramos uma perda de R\$238,9 milhões relacionada principalmente com a redução no valor justo de nossa participação na TAP, parcialmente compensada pela depreciação do real em relação ao euro no final do período.

Disponibilidades e Endividamento

A Azul encerrou o trimestre com R\$3,0 bilhões em caixa, equivalentes de caixa, aplicações financeiras circulantes e não circulantes e contas a receber, representando 32% da receita da Companhia 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 depósitos e reservas de manutenção de R\$2,3 bilhões, e os ativos disponíveis de R\$1,4 bilhão, a liquidez total da Azul era de R\$6.6 bilhões em 30 de junho de 2020.

| Liquidez (R\$ milhões) | 2T20 | 1T20 | % Δ | 2T19 | % Δ |
|---|----------------|----------------|------------------|----------------|-------------------|
| Caixa e equivalentes de caixa | 1.566,4 | 529,2 | 196,0% | 1.213,0 | 29,1% |
| Aplicações financeiras de curto prazo | 64,7 | 738,1 | -91,2% | 261,8 | -75,3% |
| Aplicações financeiras de longo prazo | 754,3 | 937,2 | -19,5% | 1.332,2 | -43,4% |
| Contas a receber | 622,6 | 909,0 | -31,5% | 1.405,4 | -55,7% |
| Total | 3.008,0 | 3.113,6 | -3,4% | 4.212,3 | -28,6% |
| <i>Liquidez como % da Receita Líquida</i> | <i>31,7%</i> | <i>26,6%</i> | <i>+5,1 p.p.</i> | <i>42,0%</i> | <i>-10,3 p.p.</i> |

A dívida bruta total reduziu 5,8% para R\$18,9 bilhões, comparado com 31 de março de 2020, principalmente devido à redução de 10,5% no passivo de arrendamento como resultado das negociações da Companhia com seus arrendadores como parte do Plano de Retomada, parcialmente compensado pela depreciação de 5,3% do real no final do período.

Com a implementação de Plano de Retomada, a Companhia espera reduzir ainda mais seus passivos de arrendamento para R\$12,5 bilhões até o final de 2020, embora o real tenha desvalorizado mais de 35% desde o início da pandemia.

A alavancagem da Azul, mensurada como dívida líquida dividida por EBITDA, foi de 6,4x. Ajustando pelos novos contratos de arrendamento firmados após o fechamento do trimestre, a alavancagem teria sido de 4,8x. Em 30 de junho de 2020, o prazo médio da dívida da Azul, excluindo passivos de arrendamento de aeronaves, era de 3,0 anos com custo médio de 5,3%, sendo 4,2% para a porção em reais e 5,6% para a dívida em dólares.

| Empréstimos e Financiamentos (R\$ milhões) | 2T20 | 1T20 | % Δ | 2T19 | % Δ |
|---|-----------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|
| Arrendamento de aeronaves | 13.112,0 | 14.601,9 | -10,2% | 8.487,9 | 54,5% |
| Arrendamento financeiro | 1.082,4 | 1.251,3 | -13,5% | 1.045,7 | 3,5% |
| Subarrendamento de aeronaves a receber | (371,2) | (344,9) | 7,6% | (302,9) | 22,5% |
| Outros empréstimos e financiamentos de aeronaves | 1.389,2 | 1.305,7 | 6,4% | 708,2 | 96,2% |
| Outros empréstimos, financiamentos e debêntures | 3.649,2 | 3.495,6 | 4,4% | 2.387,3 | 52,9% |
| Hedge cambial | (2,1) | (285,2) | -99,3% | (219,1) | -99,1% |
| % da dívida não relacionada à aeronave em moeda local | 40% | 71% | -31,1 p.p. | 100% | -59,9 p.p. |
| % da dívida total em moeda local | 9% | 12% | -3,6 p.p. | 23% | -14,0 p.p. |
| Dívida bruta | 18.859,5 | 20.024,4 | -5,8% | 12.107,0 | 55,8% |
| Curto prazo | 3.223,9 | 4.174,7 | -22,8% | 1.447,5 | 122,7% |
| Longo prazo | 15.635,6 | 15.849,7 | -1,4% | 10.659,5 | 46,7% |

A tabela abaixo apresenta informações adicionais relacionadas aos nossos contratos de arrendamentos em 30 de junho de 2020:

| (R\$ milhões) | 2T20 | 1T20 | % Δ | 2T19 | % Δ |
|---------------------------------|-------------|-------------|------------|-------------|------------|
| Arrendamento operacional | | | | | |
| Pagamentos | 95,6 | 375,1 | -74,5% | 444,1 | -78,5% |
| Prazo médio do contrato | 7,6 | 8,1 | -6,3% | 7,7 | -0,3% |
| Taxa média de desconto | 11,6% | 8,2% | +3,4 p.p. | 8,7% | +2,9 p.p. |
| Arrendamento financeiro | | | | | |
| Pagamentos | 9,3 | 38,9 | -76,1% | 53,9 | -82,7% |
| Prazo médio do contrato | 4,1 | 4,2 | -3,0% | 4,7 | -12,9% |
| Taxa média de desconto | 16,5% | 6,1% | +10,4 p.p. | 6,9% | +9,6 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) | 2T20 | 1T20 | % Δ | 2T19 | % Δ |
|--|-------------|-------------|------------|-------------|------------|
| Caixa ¹ | 3.008,0 | 3.113,6 | -3,4% | 4.212,3 | -28,6% |
| Dívida bruta | 18.859,5 | 20.024,4 | -5,8% | 12.107,0 | 55,8% |
| Dívida líquida | 15.851,5 | 16.910,8 | -6,3% | 7.894,7 | 100,8% |
| Dívida líquida / EBITDA (últimos 12 meses) | 6,4 | 4,8 | 33,5% | 2,7 | 139,1% |
| Dívida líquida ajustada ² | 11.856,3 | 16.910,8 | -29,9% | 7.894,7 | 50,2% |
| Dívida líquida ajustada ² / EBITDA (últimos 12 meses) | 4,8 | 4,8 | -0,2% | 2,7 | 78,9% |

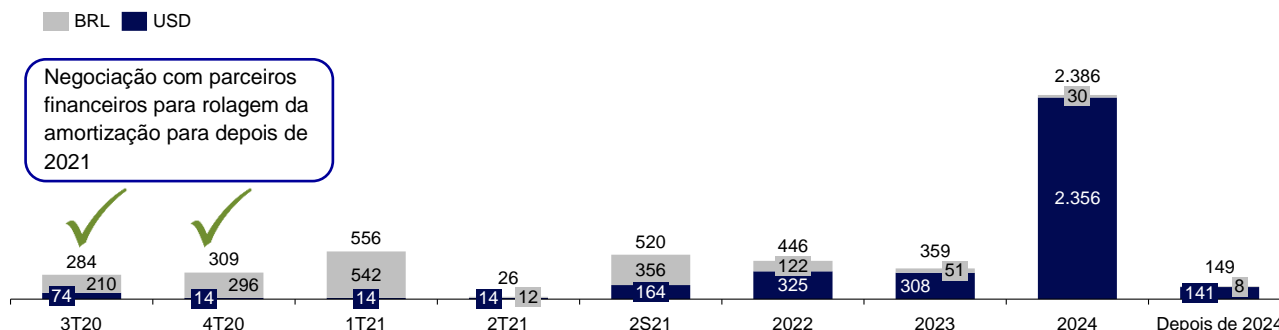
¹ Inclui caixa e equivalentes de caixa, aplicação financeira circulante e contas a receber.

² Ajustado pela negociação de contratos de arrendamento realizada após 30 de junho de 2020.

Desde o fechamento do trimestre, a Companhia firmou acordos comerciais com seus parceiros financeiros e está confiante de que poderá rolar todos os pagamentos de dívida em 2020 e 2021 à medida que se aproxima dos seus vencimentos.

Cronograma de Amortização da Dívida*

(R\$ milhões)



* Considera o efeito das operações de hedge cambial.

Frota e Investimentos

Em 30 de junho de 2020, a Azul possuía uma frota operacional de passageiros de 138 aeronaves e uma frota contratual de passageiros de 165 aeronaves, com idade média de 6,0 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.

Frota Contratual de Passageiros

| Aeronave | Número de assentos | 2T20 | 1T20 | % Δ | 2T19 | % Δ |
|---|--------------------|------------|------------|-------------|------------|--------------|
| A330 Family | 242-298 | 10 | 10 | 0,0% | 8 | 25,0% |
| A320neo Family | 174-214 | 42 | 42 | 0,0% | 29 | 44,8% |
| E195-E2 | 136 | 5 | 5 | 0,0% | 0 | n.a. |
| E-Jets | 106-118 | 69 | 69 | 0,0% | 72 | -4,2% |
| ATRs | 70 | 39 | 39 | 0,0% | 40 | -2,5% |
| Total¹ | | 165 | 165 | 0,0% | 149 | 10,7% |
| <i>Aeronave em arrendamento operacional</i> | | <i>146</i> | <i>146</i> | <i>0,0%</i> | <i>129</i> | <i>13,2%</i> |

¹ Inclui 15 aeronaves subarrendadas para a TAP.

Frota Operacional de Passageiros

| Aeronave | Número de assentos | 2T20 | 1T20 | % Δ | 2T19 | % Δ |
|--------------|--------------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|
| A330 Family | 242-298 | 10 | 10 | 0,0% | 8 | 25,0% |
| A320neo | 174-214 | 42 | 42 | 0,0% | 28 | 50,0% |
| E195-E2 | 136 | 5 | 5 | 0,0% | 0 | n.a. |
| E-Jets | 106-118 | 48 | 48 | 0,0% | 59 | -18,6% |
| ATRs | 70 | 33 | 33 | 0,0% | 33 | 0,0% |
| Total | | 138 | 138 | 0,0% | 128 | 7,8% |

Investimentos (CAPEX)

Os investimentos totalizaram R\$42,0 milhões no 2T20 relacionado principalmente à capitalização de eventos de manutenção de motores e aquisição de peças de reposição, comparado com R\$167,3 milhões no 2T19.

| (R\$ milhões) | 2T20 | 2T19 | % Δ | 1S20 | 1S19 | % Δ |
|---|-------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| Relacionado com aeronaves | 19,2 | 130,5 | -85,3% | 106,3 | 345,5 | -69,2% |
| Manutenção pesada | 12,4 | 77,8 | -84,1% | 80,7 | 261,4 | -69,1% |
| Pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves | - | 2,6 | -100,0% | 19,3 | 19,0 | 1,5% |
| Outros | 10,4 | 64,8 | -84,0% | 58,3 | 108,1 | -46,1% |
| Linha de crédito para manutenção dos motores (OPIC) | - | (108,4) | n.a. | - | (108,4) | n.a. |
| Aquisição de bens do ativo imobilizado | 42,0 | 167,3 | -74,9% | 264,6 | 625,6 | -57,7% |

Responsabilidade Ambiental, Social e de Governança

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 | 1S20 | 1S19 | %Δ |
|--|----------|----------|--------|
| Meio Ambiente | | | |
| Combustível | | | |
| Combustível consumido por ASK (Kg / ASK, milhares) | 1.204,3 | 1.290,5 | -6,7% |
| Combustível consumido (GJ x 1000) | 12.890,0 | 21.252,0 | -39,3% |
| Frota | | | |
| Idade média da frota operacional | 6,0 | 5,9 | 2,1% |
| Social | | | |
| Relações Trabalhistas | | | |
| Gênero dos funcionários: % Masculino | 58,0 | 57,0 | 1,8% |
| % Feminino | 42,0 | 43,0 | -2,3% |
| % de Rotatividade mensal de funcionários | 0,6 | 1,1 | -48,1% |
| % de funcionários cobertos por acordos de negociação coletiva | 100 | 100 | 0,0% |
| Número e duração de greves e bloqueios (# dias) | 0 | 0 | n.a. |
| Voluntários | 2.169 | 2.034 | 6,6% |
| Comportamento do Cliente e da Empresa | | | |
| Montante de multas e acordos legais e regulamentares associado a práticas anticoncorrenciais | 0 | 0 | n.a. |
| Segurança | | | |
| Número de acidentes | 0 | 0 | n.a. |
| Número de ações governamentais de fiscalização e segurança da aviação | 0 | 0 | n.a. |
| Governança | | | |
| Administração | | | |
| % de Conselheiros Independentes | 80,0 | 81,8 | -2,2% |
| % de Participação de mulheres no conselho de administração | 10,0 | 9,1 | 10,0% |
| Idade média dos membros do Conselho de Administração | 57,8 | 56,7 | 1,9% |
| % de Frequência da diretoria em reuniões | 100,0 | 85,0 | 17,6% |
| Tamanho do Conselho de Administração | 10 | 11 | -9,1% |
| % de Participação de mulheres em cargo de gestão | 39,5 | 39,4 | 0,3% |

Teleconferência de resultados

Quinta-feira, 13 de agosto 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

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 140 aeronaves e mais de 13.000 funcionários, a Companhia possui 249 rotas em 31 de dezembro de 2019. Em 2020, a Azul foi eleita pela primeira vez a melhor companhia aérea do mundo pelo TripAdvisor Travelers' Choice, sendo a única empresa brasileira a receber este reconhecimento na história da premiação. A Azul foi eleita em 2019 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.

Contatos:

Relações com Investidores

Tel: +55 11 4831 2880

invest@voeazul.com.br

Relações com a Imprensa

Tel: +55 11 4831 1245

imprensa@voeazul.com.br

Balanço Patrimonial (Não-Auditado)

| (R\$ milhões) | 30/06/20 | 31/03/20 | 30/06/19 |
|--|-------------------|------------------|-----------------|
| Ativo | 15.164,1 | 18.816,9 | 17.972,7 |
| Circulante | 3.489,2 | 3.572,5 | 3.882,9 |
| Caixa e equivalentes de caixa | 1.566,4 | 529,2 | 1.213,0 |
| Aplicações financeiras | 64,7 | 738,1 | 261,8 |
| Contas a receber | 622,6 | 909,0 | 1.405,4 |
| Subarrendamento de aeronaves a receber | 148,6 | 107,0 | 43,3 |
| Estoques | 399,3 | 380,2 | 229,7 |
| Depósitos em garantia e reservas de manutenção | 310,7 | 368,6 | - |
| Ativos disponíveis para venda | 43,6 | 51,9 | - |
| Tributos a recuperar | 43,2 | 55,6 | 369,8 |
| Instrumentos financeiros derivativos | 74,3 | 100,1 | 90,4 |
| Despesas antecipadas | 96,4 | 192,4 | 117,1 |
| Outros ativos | 119,4 | 140,5 | 152,5 |
| Ativo não circulante | 11.674,9 | 15.244,4 | 14.089,8 |
| Aplicações financeiras de longo prazo | 754,3 | 937,2 | 1.332,2 |
| Subarrendamento de aeronaves a receber | 222,6 | 238,0 | 259,7 |
| Depósitos em garantia e reservas de manutenção | 1.962,4 | 1.836,6 | 1.477,8 |
| Instrumentos financeiros derivativos | 298,9 | 643,6 | 596,9 |
| Despesas antecipadas | 20,0 | 21,6 | 6,8 |
| Impostos a recuperar | 327,7 | 327,7 | - |
| Imposto de renda diferido | 24,6 | 20,6 | - |
| Outros ativos | 299,9 | 534,6 | 490,4 |
| Direito de uso - arrendamentos | 4.311,4 | 7.200,9 | 5.897,7 |
| Direito de uso - manutenção de aeronaves | 398,2 | 474,4 | 780,7 |
| Imobilizado | 1.910,6 | 1.920,1 | 2.201,5 |
| Intangível | 1.144,3 | 1.088,9 | 1.046,2 |
| Passivo e patrimônio líquido | 15.164,1 | 18.816,9 | 17.972,7 |
| Passivo circulante | 9.767,5 | 9.753,9 | 5.789,2 |
| Empréstimos e financiamentos | 1.177,5 | 1.874,8 | 227,3 |
| Passivo de arrendamento | 2.196,9 | 2.406,9 | 1.279,5 |
| Fornecedores | 2.599,0 | 2.109,4 | 1.435,6 |
| Transportes a executar | 1.824,7 | 1.693,1 | 2.113,1 |
| Salários, provisões e encargos sociais | 379,6 | 383,4 | 332,8 |
| Prêmios de seguros a pagar | 32,0 | 38,1 | 9,7 |
| Tributos a recolher | 30,9 | 44,4 | 29,5 |
| Programa de recuperação fiscal | 15,2 | 13,5 | 9,7 |
| Instrumentos financeiros derivativos | 246,1 | 310,4 | 74,5 |
| Provisões | 1.026,9 | 717,9 | 37,5 |
| Outros passivos circulantes | 238,7 | 162,0 | 239,9 |
| Não circulante | 18.044,9 | 18.709,8 | 12.796,7 |
| Empréstimos e financiamentos | 3.860,8 | 2.926,6 | 2.868,2 |
| Passivo de arrendamento | 11.997,5 | 13.446,3 | 8.254,1 |
| Instrumentos financeiros derivativos | 267,6 | 325,4 | 231,3 |
| Imposto de renda e contribuição social diferidos | - | - | 254,3 |
| Programa de recuperação fiscal | 115,1 | 117,2 | 90,8 |
| Provisões | 1.575,7 | 1.656,4 | 793,3 |
| Outros passivos não circulantes | 228,2 | 237,9 | 304,7 |
| Patrimônio líquido | (12.648,2) | (9.646,7) | (613,1) |
| Capital social | 2.245,1 | 2.245,1 | 2.236,6 |
| Reserva de capital | 1.937,7 | 1.933,0 | 1.927,6 |
| Ações em tesouraria | (15,6) | (15,6) | (13,7) |
| Outros resultados abrangentes | (8,0) | (142,2) | (110,8) |
| Prejuízo acumulado | (16.807,4) | (13.667,0) | (4.652,8) |

Fluxo de Caixa (Não-Auditado)

| (R\$ milhões) | 2T20 | 2T19 | % Δ | 1S20 | 1S19 | % Δ |
|--|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|
| Fluxos de caixa das atividades operacionais | | | | | | |
| Lucro (prejuízo) líquido do período | (3.140,4) | 343,2 | n.a. | (9.291,0) | 460,5 | n.a. |
| Total ajuste não caixa | | | | | | |
| Depreciação e amortização e impairment | 495,9 | 391,6 | 26,7% | 976,6 | 776,5 | 25,8% |
| Resultado não realizado com instrumentos financeiros derivativos | 409,0 | (35,5) | n.a. | 1.657,9 | (182,4) | n.a. |
| Perda sobre ativos e passivos denominados em moeda estrangeira | 1.470,6 | (63,1) | n.a. | 6.069,9 | 283,0 | 2045,2% |
| Partes relacionadas | 232,1 | 30,8 | 652,7% | 831,3 | 30,8 | 2595,9% |
| Provisões | 145,9 | 25,0 | 483,3% | 189,5 | 43,2 | 338,9% |
| Resultado da modificação de contratos de arrendamento | (150,1) | - | n.a. | (150,1) | - | n.a. |
| Outros ajustes não caixa | (55,9) | (89,6) | -37,6% | (273,6) | (72,2) | 279,0% |
| Variação de ativos e passivos operacionais | | | | | | |
| Contas a receber | 289,9 | (53,3) | n.a. | 544,0 | (337,7) | n.a. |
| Subarrendamento de aeronaves a receber | (26,3) | 18,9 | n.a. | (91,7) | 43,5 | n.a. |
| Depósitos em garantia e reservas de manutenção | 43,1 | 38,6 | 11,5% | (41,5) | 53,6 | n.a. |
| Despesas antecipadas | 97,6 | 31,2 | 212,5% | 45,2 | 10,2 | 343,1% |
| Outros ativos | 267,0 | (121,8) | n.a. | 223,4 | (195,4) | n.a. |
| Obrigações com operações de derivativos | 0,1 | (2,3) | n.a. | (322,1) | 42,5 | n.a. |
| Fornecedores | 482,9 | 17,3 | 2683,5% | 965,4 | (6,5) | n.a. |
| Salários, provisões e encargos sociais | (6,5) | 23,0 | n.a. | 19,3 | 88,8 | -78,2% |
| Transportes a executar | 131,6 | 425,3 | -69,1% | (269,5) | 440,6 | n.a. |
| Provisão para riscos tributários, cíveis e trabalhistas | (12,6) | (21,1) | -40,4% | (48,5) | (33,4) | 45,4% |
| Outros passivos | (60,4) | 9,1 | n.a. | (94,5) | 4,5 | n.a. |
| Juros pagos | (104,9) | (288,4) | -63,6% | (388,2) | (483,3) | -19,7% |
| Pagamento de Imposto de renda e contribuição social | - | (0,2) | n.a. | (0,3) | (0,7) | -55,7% |
| Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades operacionais | 508,4 | 679,0 | -25,1% | 551,4 | 966,2 | -42,9% |
| Fluxos de caixa das atividades de investimento | | | | | | |
| Aplicações financeiras circulante | 677,6 | 136,5 | 396,3% | (1,6) | 259,5 | n.a. |
| Aplicações financeiras não circulante | - | - | n.a. | - | (96,2) | n.a. |
| Aplicações financeiras vinculadas | - | - | n.a. | - | - | n.a. |
| Caixa recebido na venda de ativo imobilizado | - | - | n.a. | - | - | n.a. |
| Aquisição de investimento – Azul Conecta | (4,7) | - | n.a. | (4,7) | - | n.a. |
| Empréstimo concedido a terceiros | - | (51,0) | n.a. | - | (51,0) | n.a. |
| Aquisição de intangível | (16,9) | (33,0) | -48,9% | (43,1) | (56,8) | -24,1% |
| Aquisição de bens do ativo imobilizado | (42,0) | (167,3) | -74,9% | (264,6) | (625,6) | -57,7% |
| Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos | 614,0 | (114,9) | n.a. | (314,0) | (570,1) | -44,9% |
| Fluxos de caixa das atividades de financiamento | | | | | | |
| Empréstimos | - | - | 0,0% | - | - | 0,0% |
| Captações | 46,8 | - | n.a. | 46,8 | 292,0 | -84,0% |
| Pagamentos | (15,4) | (20,6) | -25,1% | (40,5) | (54,1) | -25,1% |
| Debêntures | - | - | 0,0% | - | - | 0,0% |
| Captações | - | - | n.a. | - | - | n.a. |
| Pagamentos | - | - | n.a. | - | (40,1) | n.a. |
| Pagamento de arrendamento | (85,3) | (281,9) | -69,7% | (233,6) | (594,4) | -60,7% |
| Aumento de capital | - | 24,5 | n.a. | 1,9 | 28,6 | -93,5% |
| Ações em tesouraria | - | (3,2) | n.a. | - | (3,2) | n.a. |
| Operações de sale-leaseback | - | 14,9 | n.a. | 5,8 | 14,9 | -61,1% |
| Caixa líquido gerado (aplicado nas) pelas atividades de financiamento | (53,9) | (266,2) | -79,7% | (219,7) | (356,4) | -38,3% |
| Ganho ou (perda) de câmbio em caixa e equivalentes de caixa | (31,4) | 6,8 | n.a. | (99,2) | 4,1 | n.a. |
| Aumento (redução), líquido de caixa e equivalentes de caixa | 1.037,1 | 304,6 | 240,5% | (81,5) | 43,9 | n.a. |
| Caixa e equivalentes de caixa no início do período | 529,2 | 908,4 | -41,7% | 1.647,9 | 1.169,1 | 40,9% |
| Caixa e equivalentes de caixa no final do período | 1.566,4 | 1.213,0 | 29,1% | 1.566,4 | 1.213,0 | 29,1% |

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.