

# GOL20anos

## Relatório de Resultados Primeiro Trimestre de 2021



## Dados para conexão às Teleconferências de Resultados

Teleconferências 1T21      Quinta-feira, 29 de abril de 2021

Webcast ao vivo      Acesso em [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri)

**Apresentações:** A Companhia também disponibilizou no site de relações com investidores (acima), três vídeos contendo a apresentação dos resultados, a revisão financeira e as respostas a algumas perguntas preliminares. A GOL sugere que todos assistam, pois fará apenas algumas breves considerações nas teleconferências, permitindo assim mais tempo para interação com os participantes.

Em Português	Em Inglês
13h30 (horário de Brasília) 12h30 (horário de Nova York)	12h00 (horário de Brasília) 11h00 (horário de Nova York)
Telefone: +55 (11) 3181-8565	Telefone: +1 (412) 317-6382
Código: GOL	Código: GOL
Replay: +55 (11) 3193-1012	Replay: +1 (412) 317-0088
Código: 2000720#	Código: 10154662

## Aprovada a Fusão da GLA e Smiles; Companhia Prepara-se para Aceleração da Demanda no 2T21

*Acionistas da GOL e Smiles aprovam reorganização societária, que proporcionará sinergias operacionais e financeiras significativas, e melhorará a competitividade do Grupo;*

*Forte disciplina na gestão da capacidade mantém rentabilidade das operações;*

*Neutralidade de consumo de caixa em março em meio ao arrefecimento da demanda por transporte aéreo no Brasil, combinada com a transição para a baixa temporada.*

**29 de abril de 2021 – São Paulo – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (“GOL” ou “Companhia”) (B3: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior Companhia aérea doméstica do Brasil, anunciou hoje o resultado consolidado do primeiro trimestre de 2021 (1T21), detalhando também suas iniciativas contínuas em resposta à pandemia de Covid-19.**

Todas as informações são apresentadas em Reais (R\$), de acordo com as normas internacionais de contabilidade (IFRS) e com métricas ajustadas e estão disponibilizadas para possibilitar a comparabilidade nesse trimestre com o mesmo período do ano anterior. Tais indicadores ajustados excluem os gastos relacionados ao percentual da frota não operacional que a GOL manteve em solo nesse período, e estão detalhados na tabela da seção “despesas operacionais”. As comparações são em relação ao primeiro trimestre de 2020 (1T20), exceto quando especificadas de outra forma.

O 1T21 foi marcado por três tendências relevantes para a retomada do crescimento da GOL no futuro próximo:

A primeira delas refere-se à fusão entre GLA (“GOL Linhas Aéreas”) e Smiles, cuja aprovação foi concedida pelos acionistas nas respectivas assembleias extraordinárias de 24/03/21. Essa transação deve proporcionar sinergias operacionais e financeiras para ambas as empresas que podem ultrapassar R\$400 milhões por ano, principalmente por meio da gestão mais dinâmica do estoque de assentos, da unificação das ações de marketing, de otimização da gestão dos *yields* e de maior eficiência tributária.

“Os acionistas da GOL e da Smiles reconhecem o alto potencial de geração de valor das entidades integradas, bem como o diferencial gerado pelas sinergias na maximização do desempenho competitivo do Grupo,” disse Paulo Kakinoff, Diretor-Presidente. “A transação será autofinanciada pela própria geração de caixa da Smiles, e possui significativos benefícios quanto a potenciais sinergias operacionais, financeiras e fiscais que não estavam disponíveis na configuração de empresas apartadas”.

A outra tendência importante contempla a segunda onda da pandemia de Covid-19 no Brasil, que atingiu seu pico no final de março. Essa situação, combinada com o início da baixa temporada, interrompeu o processo de recuperação do mercado no primeiro trimestre. A GOL utilizou de sua flexibilidade e reajustou a malha aérea em resposta à menor demanda, protegendo o balanço e a liquidez.

“Desde o início da pandemia, a Companhia mantém a agilidade necessária para ajustar sua oferta de acordo com as oscilações de demanda, e isso permanece como nosso diferencial. Felizmente, já estamos constatando um declínio promissor nessa segunda onda de casos de Covid-19, com a taxa de transmissão do vírus no Brasil caindo abaixo de 1 pela primeira vez desde novembro/20. A GOL tem observado a correspondente retomada da recuperação das vendas de passagens ao longo das últimas semanas. Tendo por base a experiência de outras empresas aéreas nos EUA e Reino Unido, países que estão mais avançados que o Brasil no ritmo de vacinação, nós esperamos que o Programa Nacional de Imunização impacte positivamente na normalização da demanda por transporte aéreo no Brasil”, adicionou Kakinoff.

A terceira tendência é o compromisso de longo prazo da Companhia com a sustentabilidade. Isso é um componente chave no combate aos efeitos da pandemia e é um direcionador estratégico para perpetuidade e crescimento do negócio no futuro próximo. A GOL segue comprometida em permanecer na liderança de sustentabilidade e está focada em alcançar emissões líquidas zero de carbono em 2050. Recentemente, a Companhia expandiu a transparência de seu *reporting* de ESG, incluindo informações detalhadas de métricas SASB e TCFD e, pela primeira vez, uma subseção específica para projeções em seu website de RI ([www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri)). Ao adotar esses padrões e fornecer informações relevantes adicionais ao público em geral, a GOL reforça a transparência e a responsabilidade com seus *stakeholders*.

### Sumário dos Resultados do 1T21

- O número de Passageiro-Quilômetro Transportado Pago (RPK) reduziu 44% comparativamente ao 1T20, totalizando 5,6 bilhões;
- O Assento Quilômetro Ofertado (ASK) diminuiu 44% em relação ao 1T20;
- A GOL transportou 4,5 milhões de Clientes no trimestre, uma redução de 46% versus o 1T20;

- A receita líquida foi de R\$1,6 bilhão, uma queda de 50% em relação ao 1T20. As outras receitas (principalmente cargas e fidelidade) totalizaram R\$151 milhões, equivalente a 9,7% das receitas totais;
- A Receita Líquida por Assento Quilômetro Ofertado (RASK) foi de 22,40 centavos (R\$), redução de 11,3% em relação ao 1T20. A Receita de Passageiros Líquida por Assento Quilômetro Ofertado (PRASK) foi 20,24 centavos (R\$), queda de 14,2% em relação ao 1T20;
- O EBITDA ajustado e o EBIT ajustado foram de R\$354 milhões (margem de 23%) e R\$208 milhões (margem de 13%), respectivamente, e refletem o resultado do gerenciamento racional e responsável da GOL quanto a oferta em relação à demanda; e
- O prejuízo líquido após participação de minoritários foi de R\$892 milhões, excluindo variações cambiais e monetárias, despesas líquidas não recorrentes, ganhos relacionados a *Exchangeable Notes* e resultados não realizados de *capped calls*.

## Desempenho Operacional e Financeiro

### Indicadores operacionais:

- *Yield* médio por passageiro de 25,33 centavos (R\$), redução de 14% em comparação ao 1T20, principalmente em função dos efeitos do enfraquecimento na demanda de lazer devido a: segunda onda de Covid-19 e o início da baixa temporada, a ausência da demanda de passageiros corporativos, e a reconfiguração da malha da Companhia, concentrando e distribuindo as operações via seus hubs e, por consequência, aumentando a etapa média;
- Taxa de ocupação média de 79,9%, uma redução de 0,1 p.p. em relação ao 1T20, principalmente em decorrência da mais prudente gestão de oferta da indústria, adicionando capacidade em equilíbrio com os sinais da demanda e o *data analytics* da GOL;
- Utilização de aeronaves de 9,7 horas/dia, uma evolução de 9,0% em relação ao 4T20, consistente com a redução da capacidade para a adequação à menor demanda no 1T21; e
- Pontualidade de 96,3%, um aumento de 3,7 p.p. em comparação com o 1T20, de acordo com a Infraero e dados fornecidos pelos principais aeroportos.

**Custos:** O Custo por Assento Quilômetro Ofertado (CASK) foi de 27,34 centavos (R\$), 54% maior em comparação ao mesmo período do ano anterior para bases nominais, e 22% maior excluindo a variação cambial entre os períodos. No trimestre, os custos incorridos estritamente relacionados aos voos operados (CASK ajustado) corresponderam a 19,42 centavos (R\$). Em relação ao 1T20, reflete um aumento de 9,5% em bases nominais e queda de 13,4%, excluindo a variação cambial entre os períodos, e demonstra o contínuo foco da Companhia em readequar sua estrutura de custo unitários a patamares inclusive mais eficientes, quando comparado ao período pré-pandemia, tendo convertido seus principais custos fixos de folha de pagamento e de frota em componentes de custo variáveis. A sustentação do CASK em patamares próximos ao 4T20, mesmo com uma capacidade 9% menor, reflete os benefícios do programa de redução de custo implementados pela GOL durante 2020.

**Margens:** O EBIT ajustado foi de R\$208,3 milhões, correspondendo a uma margem de 13,3%, o que demonstra o restabelecimento das margens operacionais necessárias para suportar o crescimento da operação. O EBITDA ajustado atingiu R\$353,8 milhões, com margem de 22,6% evidenciando os bem-sucedidos esforços de sustentabilidade, com equilíbrio entre oferta e demanda.

**Leasing:** Durante o primeiro trimestre, a GOL manteve a flexibilidade pela vigência de seus contratos de pagamentos mensais fixos permanecendo-se variáveis (*power-by-the-hour*). Os acordos firmados pela GOL com seus arrendadores permitem a extensão no prazo dos diferimentos de forma a serem ajustados proporcionalmente à recuperação da capacidade durante o ano de 2021, possibilitando um menor volume de pagamentos. A gestão eficiente dos contratos de arrendamento permitiu que a Companhia registrasse o menor endividamento de sua frota perante seus pares locais e com o menor compromisso de dólares por aeronave.

**Liquidez:** Como resultado de sua rápida resposta na adequação da capacidade aos níveis de demanda, a GOL passou de um consumo de caixa durante os meses de janeiro e fevereiro para a neutralidade de entradas e saídas de caixa em março, e encerrou o 1T21 com um patamar de R\$1,8 bilhão em liquidez. Nesse trimestre, a Companhia efetuou pagamentos de R\$467,5 milhões relacionados a dívidas, composto por R\$123,5 milhões de principal e R\$215,5 milhões de pagamentos de juros oriundos de empréstimos e financiamentos, e amortizações de R\$128,5 milhões de pagamentos de principal e juros relacionados às obrigações com arrendamento. A relação dívida líquida (excluindo as *Exchangeable Notes* e os bônus perpétuos) sobre EBITDA UDM ajustado foi de 11,4x em 31/03/21, representando a menor alavancagem entre seus pares.

## Comentários da Administração sobre os Resultados

Em 15/01/21, a GOL alcançou a marca de 20 anos de operação, caracterizados pela inovação e pela democratização do transporte aéreo no Brasil.

“Apesar das silenciosas comemorações pelo aniversário da GOL dadas as circunstâncias atuais, não poderíamos deixar de registrar novamente os nossos mais profundos agradecimentos aos Clientes, Parceiros, Investidores e, em especial, ao nosso Time de Águias, pela marcante trajetória da Companhia ao longo desses 20 anos inesquecíveis, repleto de conquistas e celebrações. Sabemos que os desafios sempre existirão, mas seguiremos prestando esse serviço essencial aos brasileiros com a nossa máxima dedicação, seja para viagens a lazer, negócios ou, mais recentemente, no transporte de profissionais da saúde e distribuição de vacinas”, comentou Kakinoff.

**Experiência do Cliente e Segurança pessoal:** O *Net Promoter Score* (NPS) da GOL foi de 38 no trimestre, uma sólida métrica resultante do produto *best-in-market* e do elevado engajamento da equipe de atendimento ao Cliente. Pela quarta vez, e pelo terceiro ano consecutivo, a GOL foi eleita pelo prêmio *Top of Mind* como a empresa aérea mais lembrada do país. “Os investimentos em nosso produto e na experiência do Cliente, ao longo dos anos, viabilizaram inovações tecnológicas voltadas à simplificação e à melhoria do processo para viajar com a GOL”, disse Eduardo Bernardes, Diretor Vice-presidente Comercial, Marketing e Clientes.

Em março, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) liberou os termos e condições estabelecidos pela parceria comercial entre a GOL e a American Airlines, um importante passo para a recuperação internacional, trazendo mais produtos, serviços e inovação para o corredor aéreo EUA-Brasil, além da melhor conectividade e experiência do Cliente nos principais *hubs* brasileiros.

**Sustentabilidade como direcionador estratégico:** A GOL está comprometida em zerar suas emissões líquidas de carbono até 2050 por meio da utilização de alternativas sustentáveis de combustível de aviação, ou SAFs (*Sustainable Aviation Fuels*) e por melhorias operacionais e técnicas que reduzem as emissões de GEE (Gases de Efeito Estufa), alinhado às diretrizes da IATA e do Esquema de Compensação e Redução de Carbono para Aviação Internacional (CORSIA). Consulte a página 17 para mais informações sobre as iniciativas ESG da Companhia. As projeções para os próximos três anos e a agenda de atividades para chegar ao zero líquido em 2050 podem também ser encontradas na seção ESG expandida do site de RI da Companhia ([www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri)).

“Esperamos incentivar a indústria de transporte aéreo como um todo a enfrentar questões ambientais, sociais e de governança, para torná-la mais sustentável e transparente”, comentou Eduardo Bernardes. “Paralelamente, estamos trabalhando na construção de uma política sustentável mais robusta, além de liderar os avanços tecnológicos e de infraestrutura, necessários para permitir a transição para um futuro de baixo carbono”.

**Vendas:** No primeiro trimestre, as vendas brutas consolidadas atingiram aproximadamente R\$1,6 bilhão. As vendas médias diárias da GOL foram de R\$18 milhões, as quais representam cerca de 54% dos níveis de venda pré-pandemia. O início do trimestre foi bastante positivo para a Companhia, que capturou a retomada após a “primeira onda” de Covid-19. Inclusive, no mês de janeiro, a GOL atingiu um novo recorde de passageiros transportados desde o início da pandemia, com mais de 93.000 Clientes atendidos em um único dia. No entanto, devido ao declínio na demanda por viagens, decorrente do aumento de casos de Covid-19 no Brasil, combinado com a transição para o período de baixa temporada, foi registrada queda de 25% na busca por passagens aéreas da Companhia em relação ao 4T20, com uma redução de 53% no volume de vendas diárias no período.

**Smiles:** As receitas no 1T21 reduziram 11,8% para R\$151,1 milhões. O resultado operacional no 1T21 reduziu R\$19,6 milhões, para R\$58,9 milhões, principalmente devido à diminuição no volume de milhas resgatadas pelos participantes do Programa de Fidelidade e às restrições a viagens causadas pela pandemia de Covid-19. A margem operacional foi de 38,9%, e o lucro líquido no 1T21 foi de R\$47,7 milhões, uma redução de R\$8,6 milhões em relação ao 1T20.

**Cargas:** A GOLLOG lançou o Super Expresso em janeiro/21, serviço que permite a entrega de encomendas no mesmo dia, utilizando a capilaridade e o alcance nacional da malha aérea eficiente da Companhia. Em fevereiro/21, a GOLLOG firmou parceria com o grupo Comporte, formado pelas empresas Tex, União, Itamarati, Cruz e Elux, para incrementar serviços de entrega multimodal e fortalecer o conceito de “última milha”, unindo a eficiência do transporte rodoviário com a capilaridade da malha da Companhia.

**Ajustes de malha e frota:** Comparativamente ao 4T20, a GOL reduziu as operações diárias em 10%, oferecendo em média 364 voos por dia no 1T21, para servir 159 mercados, representando 53% da frequência diária do 1T20, sendo que 144 desses mercados são operados pela Companhia e 15 via parceiros da GOL, que incluem as bases Passo Fundo (PFB), Joinville (JOI), Juiz de Fora (IZA), Presidente Prudente (PPB) e Cabo Frio (CFB), operadas na alta temporada pela GOL. A Companhia permanece atenta às determinações dos governos de outros países e ao comportamento da demanda para atuar novamente com sua malha internacional. A GOL encerrou o 1T21 com uma frota total de 127 B737s, sendo 8 MAX e com 77 aeronaves em operação, uma redução de 13 aeronaves comparativamente ao final de dezembro/20.

“A adequação da capacidade à demanda sempre foi um diferencial competitivo da nossa gestão de frota. A Companhia foi a aérea que mais devolveu aeronaves nos últimos anos entre os seus pares regionais, o que evidencia nossa flexibilidade de atender quase instantaneamente as condições mercadológicas da demanda”, disse Celso Ferrer, Diretor Vice-presidente de Operações. “Grande parte das devoluções de aeronaves ocorreram de forma orgânica, visto que seguiram nosso cronograma de renovação, que prevê o retorno de aeronaves NGs e recebimento de 737 MAXs. Com isso, conseguimos equilibrar melhor nossa oferta sem a necessidade de pressionar as tarifas unitárias para poder diluir a pressão de custos no caso de excesso de aeronaves na frota. Também, não enfrentamos as mesmas preocupações de nossos competidores com complexidade de frota ou exposição de aeronaves de grande porte exclusivamente destinadas para mercados específicos. Durante a pandemia, continuamos na liderança da indústria em gestão da capacidade, mantendo altos níveis de taxa de ocupação, consistentes com o período pré-pandemia”.

**Sinergias da Fusão de GLA e Smiles:** Em 24/03/21, os acionistas da GOL e a maioria dos acionistas minoritários da Smiles aprovaram, em assembleia extraordinária, a proposta de reorganização societária para combinar as duas subsidiárias operacionais da Companhia: GLA e Smiles. A fusão torna o Grupo GOL mais competitivo e reduz substancialmente os riscos que cada uma das empresas enfrenta nessa pandemia.

Ao final de março, a Companhia anunciou por meio de sua controlada Smiles, a distribuição de R\$500 milhões em dividendos. Assim, o valor da relação de troca para as opções a serem escolhidas pelos acionistas minoritários da Smiles foi automaticamente ajustado e a parcela devida em moeda corrente nacional foi consequentemente reduzida em R\$4,027 por ação. Próximos eventos e prazos serão oportunamente divulgados no respectivo aviso de confirmação.

**Liquidez e obrigações financeiras:** Em 31/03/21, o endividamento de curto prazo da Companhia era de R\$2,3 bilhões, sendo que aproximadamente R\$1,5 bilhão corresponde a empréstimos para capital de giro com bancos locais e 300 milhões de reais com provedores de financiamentos aeronáuticos. Além disso, a Companhia preserva a capacidade de seu programa de garantias reais (*collateral pool*), que teve utilização parcial para a emissão das *Secured Senior Notes 2026* ao final de dezembro/2020, e que possui potencial de geração adicional significativa de liquidez.

A fusão com a Smiles aumenta a capacidade creditícia da GOL e, uma vez que a transação se complete, o programa de milhagem pode ser utilizado como um ativo não onerado para geração adicional significativa de liquidez, se necessário. Considerando os valores financiáveis de depósitos e ativos não onerados, as fontes potenciais de liquidez da Companhia superam R\$5 bilhões. O prazo médio de vencimento da dívida de longo prazo da GOL, excluindo arrendamento de aeronaves e notas perpétuas, é de aproximadamente 3,2 anos, com as principais obrigações já endereçadas no fluxo de caixa da GOL.

“Temos obtido um incrível suporte de nossos principais parceiros *lessores* e provedores de capital de giro que tem apoiado o reequilíbrio de nossos compromissos financeiros, em conformidade com nosso volume de capital de giro,” disse Richard Lark, Diretor Vice-Presidente Financeiro.

Durante o trimestre, a GOL honrou integralmente os pagamentos de juros de suas dívidas de mercado de capitais no valor de R\$215 milhões e utilizou aproximadamente R\$230 milhões de seu caixa restrito para amortização de dívidas de capital de giro que ultrapassaram os limites de crédito com os bancos locais em função da desvalorização cambial do período. Adicionalmente, o patamar de contas a receber reduziu R\$197 milhões quando comparado ao final do 4T20 em função da redução temporária do nível da oferta que reflete o menor volume de vendas futuras (*forward bookings*), e que se mantido o nível de recebíveis do 4T20, resultaria em uma liquidez estável.

“Mesmo em um ano atípico, a Companhia se destaca entre as poucas empresas aéreas mundiais que amortizaram mais de R\$4,1 bilhões de dívidas desde o início de 2020, por meio da sua gestão disciplinada de liquidez e extração de valor de seus ativos correntes. Essa estratégia permite que a GOL foque em crescer com rentabilidade sua operação de forma mais eficiente, com um balanço mais fortalecido e menos passivos operacionais e financeiros, comparativamente aos seus concorrentes”, concluiu Lark.

## Resposta à “Segunda Onda” da Pandemia de Covid-19 e Preparação para a Retomada das Viagens

Desde o início dessa crise, a GOL tem administrado seus negócios de maneira ágil e conservadora, de forma a garantir, além da segurança de Clientes e Colaboradores, a sustentabilidade financeira para o momento de retomada da demanda. Nessa nova fase da pandemia, a Companhia tem preservado seu balanço patrimonial a partir das seguintes iniciativas:

- Controle dos custos variáveis da operação, por meio da gestão prudente da capacidade, adequando-se aos atuais patamares de demanda reduzida e maximizando a utilização das aeronaves 737 MAX no mercado doméstico de longa etapa média;
- Ajustes nos custos relacionados a folha de pagamento, por meio de novas renegociações sindicais, que compreendem a extensão da redução de jornada e salários, além de outras suspensões de contratos de trabalho;

- Renegociações com os principais fornecedores essenciais para a obtenção de novas extensões de passivos operacionais e de pagamentos correntes;
- Renegociação com os *lessors* para extensões de prazo nos diferimentos de pagamentos e manutenção, em seus contratos de arrendamentos, dos componentes de custo variável em parte da frota (*power-by-the-hour*);
- Redução dos investimentos em *Capex* de manutenção de motores por meio da redução da capacidade durante o período, de forma a reduzir a utilização de caixa para a frota corrente;
- Manutenção da exposição de crédito e obtenção de rolagens nas dívidas de capital de giro (debêntures e Finimps) com os principais bancos parceiros brasileiros para reduzir o fluxo de caixa financeiro; e
- Cortes de investimentos não essenciais e priorização de projetos que gerem rentabilidade no curto prazo.

As principais iniciativas da Companhia para a preparação da retomada da demanda por viagens e a recuperação no mercado de transporte aéreo são:

- Saúde e Segurança dos Colaboradores e Clientes: A GOL foi a primeira empresa aérea a receber a Certificação do Einstein para chancelar os protocolos de Segurança e Saúde adotados pela Companhia. Nesse processo, a GOL mapeou, avaliou e ajustou os seus já rígidos protocolos de sanitização.
- Em março, a Companhia foi a primeira aérea brasileira a receber a certificação com crédito de performance de atrito no pavimento novo da pista do aeroporto de Congonhas (“CGH”), pela ANAC, possibilitando que ela opere naquele aeroporto com menos restrições em dias de chuva.
- Transporte e disponibilização de vacinas pelo Brasil: o Programa Nacional de Imunização foi iniciado em 18/01/21. A GOL está disponibilizando gratuitamente, com o apoio logístico da GOLLOG, o espaço em suas aeronaves às autoridades brasileiras para o transporte das vacinas de Covid-19, colaborando assim com o Programa, de vital importância para confrontar essa pandemia. Atualmente, o Brasil tem contratadas cerca de 500 milhões de doses de vacinas contra Covid-19 até o final deste ano, e possui outras 140 milhões de doses em negociação. A previsão é de que aproximadamente 150 milhões de doses sejam administradas até o final do 2T21, suficientes para a imunização dos grupos prioritários e acima de 60 anos, enquanto o restante da população deve receber a vacina no 2S21. O Brasil ocupa o quinto lugar no mundo em ritmo de vacinação diária.

Kakinoff comentou: “Desde o início da pandemia, nota-se uma alta correlação entre a recuperação da demanda com a redução na curva de casos de Covid-19, similar ao comportamento nos meses de agosto e setembro do ano passado e como observado no ritmo de retomada da demanda doméstica de países europeus e Estados Unidos, que estão com os respectivos cronogramas de vacinação mais avançados que o Brasil. Portanto, a Companhia espera que, à medida que a curva de contágio comece a inverter, combinado ao reaquecimento do PIB brasileiro, será possível observar uma aceleração nos principais indicadores GOL: busca e vendas de bilhetes.”

## Desenvolvimentos Recentes e Considerações para o 2T21

**Sinais de retomada na demanda por viagens:** Após a queda na demanda por viagens no 1T21 decorrente da “segunda onda” de casos de Covid-19 no Brasil, a Companhia já observa sinais de recuperação. A terceira semana de abril registrou aumento de 4% nas vendas em relação ao mesmo período de março/21. O avanço no Programa Nacional de Imunização também impactará positivamente na normalização dos mercados, a exemplo do que é observado na América do Norte e na Europa. A GOL está planejando ter de 4 a 5 vezes mais decolagens no 2T21, quando comparado ao mesmo período do ano passado.

**Capacidade:** A GOL segue ajustando a sua malha aérea para manter seus altos índices de ocupação e rentabilidade. O cenário atual de planejamento de capacidade assume uma redução de 39% no 2T21 em relação ao 1T21. Atualmente as operações estão entre 185 a 200 voos/dia com 47 aeronaves, quatro vezes maior quando comparado à “malha essencial” de abril/20. A Companhia também suspendeu temporariamente as operações nas bases de Caldas Novas (CLV), Campina Grande (CPV), Caxias do Sul (CXJ), Dourados (DOU), Jericoacoara (JJJ), Londrina (LDB), Montes Claros (MOC), Sinop (OPS) e Uberlândia (UDI). Após devolver uma aeronave B737-800 arrendada no 1T21, a GOL planeja devolver outras cinco aeronaves no 2T21. Do início dessa crise até o final de abril/21, a Companhia diminuiu sua frota em 17 aeronaves Boeing 737 arrendadas, assim como reduziu em 33 aviões os recebimentos de 737 MAX previstos para 2021-2022.

**Aumentando a vantagem de custo da GOL:** Para o 2T21, a Companhia espera operar uma média de 63 aeronaves, enquanto mantém os custos de pessoal em sua posição reduzida, entre 40% a 50% dos patamares pré-pandemia. Por ter convertido uma parcela significativa dos seus custos fixos de folha de pagamento e de frota em custos variáveis, a GOL está bem posicionada para expandir sua liderança em custo unitário.

**Atuando para o equilíbrio no fluxo de caixa:** Com base em premissas conservadoras e promovendo o necessário “casamento” de ativos e passivos neste ambiente de baixa demanda, a Companhia vem implementando medidas para minimizar o consumo líquido de caixa e manter o equilíbrio de seu fluxo de caixa operacional. Para o 2T21, espera-se a reversão da tendência negativa da “segunda onda” da Covid-19 para uma curva de recuperação na demanda e nível de vendas, que poderá inclusive antecipar a tradicional retomada da alta temporada de julho. Combinado com o rebalanceamento responsável e equilibrado no patamar da

capacidade, a GOL estima a manutenção de um consumo líquido de caixa neutro na operação, excluindo passivos.

**Liquidez:** A GOL espera encerrar o 2T21 com R\$4,2 bilhões em liquidez após a incorporação da Smiles e a amortização integral de sua principal dívida amortizável. A dívida líquida ajustada deverá ser da ordem de R\$14,8 bilhões em 30/06/21. “O apoio contínuo dos nossos *stakeholders* é fundamental para assegurar a manutenção dos recursos disponíveis para a Companhia atravessar essa crise,” concluiu Richard.

**Aumento de capital de R\$512 milhões:** a GOL está iniciando um aumento de capital de até aproximadamente R\$512 milhões, ancorado e liderado pelo seu acionista controlador, os irmãos Constantino. O acionista controlador informou ao Conselho de Administração da Companhia que pretende adquirir ações preferenciais da GOL (GOLL4) até seu valor pro rata. Todos os acionistas têm direito de preferência para subscrever ações no aumento de capital, proporcionalmente às suas respectivas participações na Companhia. Os detentores de ações ordinárias da GOL têm direito de preferência para subscrever ações preferenciais, ajustado na proporção de 35 ações ordinárias para 1 ação preferencial.

“Essa transação é uma demonstração da confiança inequívoca dos acionistas controladores nas perspectivas da GOL e seu compromisso de longo prazo com o sucesso da Companhia”, comentou Kakinoff.

As perspectivas para o 2T21 podem ser encontradas na página 16 deste relatório.

**Indicadores Operacionais e Financeiros**

Dados de Tráfego – GOL (em Milhões)	1T21	1T20	% Var.
<b>RPK GOL – Total</b>	<b>5.592</b>	<b>9.948</b>	<b>-43,8%</b>
RPK GOL – Mercado Doméstico	5.592	8.660	-35,4%
RPK GOL – Mercado Internacional	-	1.288	NM
<b>ASK GOL – Total</b>	<b>6.999</b>	<b>12.462</b>	<b>-43,8%</b>
ASK GOL – Mercado Doméstico	6.999	10.682	-34,5%
ASK GOL – Mercado Internacional	-	1.780	NM
<b>Taxa de Ocupação GOL – Total</b>	<b>79,9%</b>	<b>79,8%</b>	<b>0,1 p.p.</b>
Taxa de Ocupação GOL – Mercado Doméstico	79,9%	81,1%	-1,2 p.p.
Taxa de Ocupação GOL – Mercado Internacional	-	72,3%	NM
Dados Operacionais	1T21	1T20	% Var.
Passageiros Pagantes - Pax Transportados ('000)	4.495	8.346	-46,1%
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	9,7	12,1	-19,8%
Decolagens	32.797	62.956	-47,9%
Total de Assentos Disponibilizados ('000)	5.744	10.834	-47,0%
Etapa Média de Voo (km)	1.205	1.136	6,1%
Litros Consumidos no Período (mm)	192	363	-47,1%
Funcionários (no Final do Período)	13.999	16.345	-14,4%
Frota Média Operacional <sup>(5)</sup>	77	114	-32,5%
Pontualidade	96,3%	92,6%	3,7 p.p.
Regularidade	98,4%	97,5%	0,9 p.p.
Reclamações de Passageiros (por 1.000 pax)	0,71	1,02	-30,4%
Perda de Bagagem (por 1.000 pax)	1,84	2,22	-17,1%
Dados Financeiros	1T21	1T20	% Var.
YIELD Líquido (R\$ centavos)	25,33	29,57	-14,3%
PRASK Líquido (R\$ centavos)	20,24	23,60	-14,2%
RASK Líquido (R\$ centavos)	22,40	25,26	-11,3%
CASK (R\$ centavos) <sup>(4)</sup>	27,34	17,73	54,2%
CASK Ex-Combustível (R\$ centavos) <sup>(4)</sup>	19,25	9,70	98,5%
CASK ajustado <sup>(6)</sup>	19,42	17,73	9,5%
CASK ajustado Ex-Combustível <sup>(6)</sup> (R\$ centavos) <sup>(4)</sup>	11,96	9,70	23,3%
Breakeven da Taxa de Ocupação <sup>(4)</sup>	97,5%	56,0%	41,5 p.p.
Taxa de Câmbio Média <sup>(1)</sup>	5,6461	4,4657	26,4%
Taxa de Câmbio no Final do Período <sup>(1)</sup>	5,6973	5,1987	9,6%
WTI (Média por Barril, US\$) <sup>(2)</sup>	57,84	45,78	26,3%
Preço por Litro de Combustível (R\$) <sup>(3)</sup>	2,80	2,78	0,7%
Combustível Golfo do México (Média por Litro, US\$) <sup>(2)</sup>	0,28	0,37	-24,3%

(1) Fonte: Banco Central do Brasil; (2) Fonte: Bloomberg; (3) Despesas com combustível excluindo resultados com hedge e créditos de PIS e COFINS/litros consumidos; (4) Exclui despesas não recorrentes; (5) Frota média excluindo as aeronaves subarrendadas e em MRO. Alguns valores podem divergir das informações trimestrais - ITR devido a arredondamentos. (6) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (1T21).

**Mercado doméstico**

A demanda da GOL no mercado doméstico foi de 5.592 milhões de RPK, uma redução de 35,4%, enquanto a oferta teve um decréscimo de 34,5% em comparação ao 1T20, e a taxa de ocupação chegou a 79,9% no trimestre. A Companhia transportou 4,5 milhões de Clientes no 1T21, uma queda de 46,1% comparado com o mesmo período de 2020.

**Mercado internacional**

No 1T21, a Companhia realizou voos de fretamento não regulares para times futebol em competições esportivas. Como a maioria das fronteiras encontravam-se fechadas, a GOL não ofertou voos regulares internacionais.

**Volume de Decolagens e Total de Assentos**

O volume total de decolagens da Companhia foi de 32.797, um decréscimo de 47,9% em comparação ao 1T20. O total de assentos disponibilizados ao mercado foi de 5,7 milhões no primeiro trimestre de 2021, uma queda de 47,0% em relação ao mesmo período de 2020.

**PRASK, Yield e RASK**

O PRASK líquido diminuiu 14,2% no 1T21 em relação ao 1T20, atingindo 20,24 centavos (R\$), devido à queda na receita de passageiros e à redução do ASK em 43,8% no trimestre. O RASK líquido da GOL foi de 22,40 centavos (R\$) no 1T21, decréscimo de 11,3% em comparação ao 1T20. O yield líquido diminuiu 14,3% em comparação ao 1T20, chegando a 25,33 centavos (R\$).

**Demonstrações dos Resultados**

Demonstrações dos Resultados em IFRS (R\$ MM)	1T21	1T20	% Var.
<b>Receita Operacional Líquida</b>	<b>1.567,6</b>	<b>3.147,7</b>	<b>-50,2%</b>
Transporte de Passageiros	1.416,3	2.941,3	-51,8%
Transporte de Cargas e Outros	151,3	206,4	-26,7%
<b>Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(2.090,1)</b>	<b>(2.122,3)</b>	<b>-1,5%</b>
Pessoal	(464,4)	(595,2)	-22,0%
Pessoal - Operações	(312,0)	(453,3)	-31,2%
Pessoal - Outros	(152,4)	(141,9)	7,4%
Combustível de Aviação	(566,1)	(1.001,1)	-43,5%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(109,7)	(99,0)	10,8%
Combustível (Ex-ICMS)	(456,4)	(902,1)	-49,4%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(114,1)	(201,7)	-43,4%
Gastos Com Passageiros	(108,0)	(176,0)	-38,6%
Prestação de Serviços	(187,1)	(174,0)	7,5%
Comerciais e Publicidade	(66,4)	(118,0)	-43,7%
Material de Manutenção e Reparo	(153,4)	(144,3)	6,3%
Depreciação e Amortização	(273,6)	(502,1)	-45,5%
Outros	(157,0)	790,2	NM
Ociosidade - Depreciação	(62,7)	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(94,3)	790,2	NM
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	-	NM
<b>Resultado Operacional (EBIT)</b>	<b>(522,5)</b>	<b>1.025,4</b>	<b>NM</b>
<i>Margem Operacional</i>	<i>-33,3%</i>	<i>32,6%</i>	<i>NM</i>
<b>Resultado Financeiro</b>	<b>(1.962,3)</b>	<b>(3.243,6)</b>	<b>-39,5%</b>
Juros Sobre Empréstimos e Financiamentos	(439,9)	(307,6)	43,0%
Ganhos Com Aplicações Financeiras	6,8	62,2	-89,1%
Variações Cambiais e Monetárias <sup>(1)</sup>	(1.532,2)	(2.531,1)	-39,5%
Resultado Líquido de Derivativos	2,4	(354,5)	NM
Resultados do ESN e Capped Calls	72,5	(17,9)	NM
Outras Receitas (Despesas), Líquidas	(71,9)	(94,8)	-24,2%
<b>Prejuízo Antes de IR/CS (LAIR)</b>	<b>(2.484,8)</b>	<b>(2.218,2)</b>	<b>12,0%</b>
<i>Margem Líquida Antes dos Impostos</i>	<i>-158,5%</i>	<i>-70,5%</i>	<i>-88,0 p.p.</i>
<b>Imposto de Renda e Contribuição Social</b>	<b>(21,0)</b>	<b>(43,4)</b>	<b>-51,6%</b>
IR/CS Corrente	(28,8)	(24,3)	18,5%
IR/CS Diferido	7,9	(19,1)	NM
<b>Prejuízo Líquido Antes da Part. Minoritária</b>	<b>(2.505,8)</b>	<b>(2.261,6)</b>	<b>10,8%</b>
Participação de Acionistas Minoritários	22,6	26,7	-15,4%
<b>Prejuízo Líquido do Período</b>	<b>(2.528,4)</b>	<b>(2.288,3)</b>	<b>10,5%</b>
<i>Margem Líquida</i>	<i>-161,3%</i>	<i>-72,7%</i>	<i>-88,6 p.p.</i>
Resultado Por Ação (LPA) em R\$	(7,11)	(6,43)	10,6%
Média Ponderada de Ações (Milhões) <sup>(5)</sup>	355,8	355,7	0,0%
Resultado por ADS Equiv. em US\$	(2,52)	(2,88)	-12,5%
Média Ponderada de ADSs (Milhões) <sup>(5)</sup>	177,9	177,8	0,1%
Resultado Por Ação (LPA) Diluído em R\$ <sup>(7)</sup>	-	0,44	NM
Média Ponderada de Ações (Milhões) <sup>(6)</sup>	393,4	395,2	-0,5%
Resultado por ADS Diluído Equiv. em US\$ <sup>(7)</sup>	-	0,20	NM
Média Ponderada de ADSs (Milhões) <sup>(6)</sup>	196,7	197,6	-0,5%
<b>Recorrente (R\$ MM)</b>	<b>1T21</b>	<b>1T20</b>	<b>% Var.</b>
<b>Prejuízo Líquido Antes da Part. Minoritária</b>	<b>(2.505,8)</b>	<b>(2.261,6)</b>	<b>10,8%</b>
(-) Resultado Financeiro	1.962,3	3.243,6	-39,5%
(-) Despesas com Impostos sobre a Renda	21,0	43,4	-51,6%
(-) Depreciação e Amortização	273,6	502,1	-45,5%
(-) Despesas não recorrentes	176,8	(87,5)	NM
<b>EBITDA<sup>(3)</sup></b>	<b>(72,1)</b>	<b>1.440,0</b>	<b>NM</b>
<i>Margem EBITDA<sup>(3)</sup></i>	<i>-4,6%</i>	<i>45,7%</i>	<i>NM</i>
<b>EBITDA ajustado<sup>(8)</sup></b>	<b>353,8</b>	<b>1.440,0</b>	<b>-75,4%</b>
<i>Margem EBITDA ajustado<sup>(8)</sup></i>	<i>22,6%</i>	<i>45,7%</i>	<i>-23,1 p.p.</i>
<b>EBIT<sup>(3)</sup></b>	<b>(345,7)</b>	<b>938,0</b>	<b>NM</b>
<i>Margem EBIT<sup>(3)</sup></i>	<i>-22,1%</i>	<i>29,8%</i>	<i>NM</i>
<b>EBIT ajustado<sup>(8)</sup></b>	<b>208,3</b>	<b>938,0</b>	<b>-77,8%</b>
<i>Margem EBIT ajustado<sup>(8)</sup></i>	<i>13,3%</i>	<i>29,8%</i>	<i>-16,5 p.p.</i>
<b>LAIR<sup>(2) (3) (4)</sup></b>	<b>(848,3)</b>	<b>243,3</b>	<b>NM</b>
<i>Margem LAIR<sup>(2) (3) (4)</sup></i>	<i>-54,1%</i>	<i>7,7%</i>	<i>NM</i>
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido do Período<sup>(2) (3) (4)</sup></b>	<b>(891,9)</b>	<b>173,2</b>	<b>NM</b>
<i>Margem Líquida Após Participação Minoritária<sup>(2) (3) (4)</sup></i>	<i>-56,9%</i>	<i>5,5%</i>	<i>NM</i>
<b>Lucro Por Ação (LPA) Diluída em R\$<sup>(2)(3)(4)(6)(7)</sup></b>	<b>-</b>	<b>0,44</b>	<b>NM</b>
<b>Lucro Por ADS Diluída Equivalente em US\$<sup>(2)(3)(4)(6)(7)</sup></b>	<b>-</b>	<b>0,20</b>	<b>NM</b>

(1) A diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado nas informações trimestrais - ITR do período findo em 31 de março de 2021 está alocado nos resultados de ESN e capped calls. (2) Exclui os ganhos e perdas não realizados de marcação a mercado do ESN/Capped Calls e os ganhos e perdas de variação cambial sobre a dívida. (3) Exclui despesas (receitas) líquidas não recorrentes e relacionadas à ociosidade da frota. (4) Exclui variações cambiais e monetárias, líquidas. (5) Exclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (6) Inclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (7) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS). (8) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (1T21).

## Receita líquida

A receita líquida trimestral foi de R\$1,6 bilhão, representando uma queda de 50,2% quando comparada ao 1T20, devido principalmente à redução mais acentuada na demanda no setor aéreo, em decorrência da segunda onda de casos de COVID-19 com pressão na rede hospitalar que impactou no aumento no número de cancelamentos e não comparecimentos (no-show). Apesar da queda significativa na quantidade de voos realizados, as receitas de transporte de cargas apresentaram uma queda menos acentuada, de 15,2%, devido principalmente ao reajuste nos preços de determinados produtos e ao lançamento do CHEGOL, um novo serviço de entregas rápido e eficiente. A receita líquida consolidada do programa de fidelidade reduziu 11,8% em comparação ao 1T20.

## Despesas operacionais

O CASK ajustado foi de 19,42 centavos (R\$), que comparado com o CASK recorrente do 1T20 apresentou um aumento de 9,5% em bases nominais e uma redução de 13,4% excluindo o efeito da variação cambial no período, graças às iniciativas e esforços consistentes de redução dos custos e despesas no trimestre. Dada as condições de operações atuais, não foi possível estabelecer patamares de utilização das aeronaves nos níveis pré-crise, o que resultou na redução da utilização em relação ao 1T20 em 19,8%.

O detalhamento dos custos e despesas operacionais da Companhia está apresentado a seguir, onde as métricas ajustadas excluem os gastos relacionados a 39% da frota que a GOL manteve em solo nesse trimestre:

Despesas Operacionais (R\$ MM)	1T21	1T21 Ajustado	1T20	% Var. Ajustado
<b>Pessoal</b>	<b>(464,4)</b>	<b>(296,3)</b>	<b>(595,2)</b>	<b>-50,2%</b>
Pessoal – Operações	(312,0)	(199,0)	(453,3)	-56,1%
Pessoal – Outros	(152,4)	(97,2)	(141,9)	-31,5%
<b>Combustível De Aviação</b>	<b>(566,1)</b>	<b>(522,2)</b>	<b>(1.001,1)</b>	<b>-47,8%</b>
Imposto ICMS Sobre Combustível	(109,7)	(109,7)	(99,0)	10,8%
Combustível (Ex-ICMS)	(456,4)	(412,4)	(902,1)	-54,3%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(114,1)	(114,9)	(201,7)	-43,0%
Gastos Com Passageiros	(108,0)	(99,6)	(176,0)	-43,4%
Prestação de Serviços	(187,1)	(34,1)	(174,0)	-80,4%
Comerciais e Publicidade	(66,4)	(7,7)	(118,0)	-93,5%
Material de Manutenção e Reparo	(153,4)	(38,8)	(144,3)	-73,1%
Depreciação e Amortização	(273,6)	(145,6)	(502,1)	-71,0%
Outros	(157,0)	(100,3)	790,2	NM
Ociosidade – Depreciação	(62,7)	-	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(94,3)	(100,3)	790,2	NM
<b>Despesas Operacionais Totais</b>	<b>(2.090,1)</b>	<b>(1.359,4)</b>	<b>(2.122,3)</b>	<b>-35,9%</b>
<b>Desp. Oper. Totais Ex-Combustível</b>	<b>(1.524,0)</b>	<b>(837,2)</b>	<b>(1.121,2)</b>	<b>-25,3%</b>
<b>Despesas Não Recorrentes</b>	<b>(176,8)</b>	<b>-</b>	<b>87,5</b>	<b>NM</b>
Custos e Despesas Operacionais por ASK (R\$ centavos)	1T21	1T21 Ajustado	1T20	% Var. Ajustado
<b>Pessoal</b>	<b>(6,64)</b>	<b>(4,23)</b>	<b>(4,78)</b>	<b>-11,5%</b>
Pessoal – Operações	(4,46)	(2,84)	(3,64)	-22,0%
Pessoal – Outros	(2,18)	(1,39)	(1,14)	21,9%
<b>Combustível de Aviação</b>	<b>(8,09)</b>	<b>(7,46)</b>	<b>(8,03)</b>	<b>-7,1%</b>
Imposto ICMS Sobre Combustível	(1,57)	(1,57)	(0,79)	98,7%
Combustível (Ex-ICMS)	(6,52)	(5,89)	(7,24)	-18,6%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(1,63)	(1,64)	(1,62)	1,2%
Gastos com Passageiros	(1,54)	(1,42)	(1,41)	0,7%
Prestação de Serviços	(2,67)	(0,49)	(1,40)	-65,0%
Comerciais e Publicidade	(0,95)	(0,11)	(0,95)	-88,4%
Material de Manutenção e Reparo	(2,19)	(0,55)	(1,16)	-52,6%
Depreciação e Amortização	(3,91)	(2,08)	(4,03)	-48,4%
Outros	(2,24)	(1,43)	6,34	NM
Ociosidade – Depreciação	(0,90)	-	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(1,35)	(1,43)	6,34	NM
<b>CASK</b>	<b>(29,86)</b>	<b>(19,42)</b>	<b>(17,03)</b>	<b>14,0%</b>
<b>CASK<sup>(1)</sup></b>	<b>(27,34)</b>	<b>-</b>	<b>(17,73)</b>	<b>NM</b>
<b>CASK Ex-Combustível<sup>(1)</sup></b>	<b>(19,25)</b>	<b>-</b>	<b>(9,70)</b>	<b>NM</b>
<b>CASK ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>-</b>	<b>(19,42)</b>	<b>(17,73)</b>	<b>9,5%</b>
<b>CASK Ex-Combustível ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>-</b>	<b>(11,96)</b>	<b>(9,70)</b>	<b>23,3%</b>

(1) Exclui resultados não recorrentes e despesas relacionadas à ociosidade da frota. (2) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (1T21).

**Despesas com pessoal por ASK:** queda de 11,5%, principalmente devido à adesão da Companhia à Lei 14.020/20, o que possibilitou a diminuição de salários na mesma proporção à jornada, bem como a suspensão temporária de contratos de trabalho dos Colaboradores e da redução do total de colaboradores em 14,4%.

**Despesas com combustível de aviação por ASK:** queda de 7,1% em relação ao 1T20, principalmente devido à redução do volume de litros consumidos e eficiência de consumo de combustível das aeronaves MAX, parcialmente compensado pelo aumento do preço médio do QAV em 0,7% e pela redução de ASKs.

**Tarifas de pouso e decolagem por ASK:** apresentaram aumento de 1,2%, principalmente devido à menor geração de ASKs, juntamente com o reajuste médio nas tarifas de pouso, permanência e navegação no mercado doméstico.

**Gastos com passageiros por ASK:** aumentaram 0,7% principalmente devido à redução de ASKs e ao aumento das despesas com reembolso de passageiros, de acomodações e diárias provenientes de contratemplos meteorológicos e da reconfiguração da malha por conta da “segunda onda” de Covid-19, parcialmente compensado por menores gastos com serviços de rampa devido à queda de 47,9% do volume de decolagens e menores gastos diretos com passageiros transportados em relação ao 1T20.

**Prestação de serviços por ASK:** diminuíram 65,0% em relação ao 1T20, devido principalmente a reprogramação de despesas no 1T21, parcialmente compensado pela menor produção de ASKs, pela depreciação do real em relação ao dólar em 26,4% e por despesas voltadas à reincorporação da Smiles Fidelidade e implantação de novas tecnologias.

**Comerciais e publicidades por ASK:** apresentaram queda de 88,4%, alinhado às iniciativas de redução de custos da Companhia, mantendo apenas os serviços considerados essenciais para a operação, juntamente com menores despesas de comissões sobre vendas no período, parcialmente compensados pela redução na quantidade de ASKs.

**Material de manutenção e reparo por ASK:** redução de 52,6% em comparação ao 1T20, principalmente em decorrência da redução de aeronaves operacionais em 32%, parcialmente compensado pela redução de ASKs, desvalorização do real frente ao dólar em 26,4%, por custos de manutenção relativos à devolução de 1 aeronave no 1T21 e menores capitalizações de reparos e componentes e *rotables* (incluindo motores) no 1T21.

**Depreciação e amortização por ASK:** as despesas com depreciação e amortização diminuíram 48,4% em relação ao 1T20, principalmente devido ao aumento no prazo médio dos contratos de arrendamento e à redução de quatro aeronaves da frota, que passou de 131 no 1T20 para 127 no 1T21.

**Outras receitas e despesas por ASK:** as despesas foram de 1,43 centavos (R\$) no 1T21, principalmente em função da redução dos ASKs no período e registro de despesas com ociosidade de equipamentos de voo nesse grupo. No 1T20, foi registrado ganho de 6,34 centavos (R\$) decorrente das transações de *sale and leaseback* de 11 aeronaves e do reembolso de despesas relacionado à paralisação das 7 aeronaves Boeing MAX.

## Resultado operacional

O EBIT ajustado registrado no trimestre foi de R\$208,3 milhões. A margem operacional foi de 13,3%. Em uma base por assento-quilômetro disponível, o EBIT ajustado atingiu 2,98 centavos (R\$).

O EBITDA ajustado totalizou R\$353,8 milhões no período. A margem EBITDA foi de 22,6%. O EBITDA ajustado por assento-quilômetro disponível foi 5,06 centavos (R\$).

Reconciliação de EBIT e EBITDA (R\$ MM)*	1T21	1T20	% Var.
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido Antes dos Minoritários<sup>(1)</sup></b>	<b>(2.329,0)</b>	<b>(2.349,1)</b>	<b>-0,9%</b>
(-) Imposto de Renda	21,0	43,4	-51,6%
(-) Resultado Financeiro	1.962,3	3.243,6	-39,5%
<b>EBIT<sup>(1)</sup></b>	<b>(345,7)</b>	<b>938,0</b>	<b>NM</b>
Margem EBIT <sup>(1)</sup>	-22,1%	29,8%	NM
(-) Depreciação e Amortização	273,6	502,1	-45,5%
<b>EBITDA<sup>(1)</sup></b>	<b>(72,1)</b>	<b>1.440,0</b>	<b>NM</b>
Margem EBITDA <sup>(1)</sup>	-4,6%	45,7%	NM
<b>EBIT ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>208,3</b>	<b>938,0</b>	<b>-77,8%</b>
Margem EBIT ajustado <sup>(2)</sup>	13,3%	29,8%	-16,5 p.p.
<b>EBITDA ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>353,8</b>	<b>1.440,0</b>	<b>-75,4%</b>
Margem EBITDA ajustado <sup>(2)</sup>	22,6%	45,7%	-23,1 p.p.
Cálculo do EBITDA (R\$ centavos/ASK)	1T21	1T20	% Var.
<b>Receita Líquida</b>	<b>22,40</b>	<b>25,26</b>	<b>-11,5%</b>
Despesas Operacionais <sup>(1)</sup>	(27,34)	(17,73)	54,2%
<b>EBIT<sup>(1)</sup></b>	<b>(4,94)</b>	<b>7,53</b>	<b>NM</b>
Depreciação e Amortização	(3,91)	(4,03)	-2,5%
<b>EBITDA<sup>(1)</sup></b>	<b>(1,03)</b>	<b>11,55</b>	<b>NM</b>
<b>EBIT ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>2,98</b>	<b>7,53</b>	<b>-60,0%</b>
<b>EBITDA ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>5,06</b>	<b>11,55</b>	<b>-56,0%</b>

(1) Exclui resultados não recorrentes e despesas relacionadas à ociosidade da frota. \*De acordo com a Instrução CVM nº527, a Companhia apresenta a reconciliação do EBIT e do EBITDA, segundo o qual: EBIT = lucro (prejuízo) líquido (+) impostos sobre rendimentos e contribuições sociais (+) resultado financeiro líquido; e EBITDA = lucro (prejuízo) líquido (+) impostos sobre rendimentos e contribuições sociais (+) resultado financeiro líquido (+) depreciação e amortização. Alguns valores do relatório podem divergir das informações trimestrais - ITR devido a arredondamentos. (2) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (1T21).

## Resultado financeiro

O resultado financeiro líquido foi de R\$1.962,3 milhões negativos, um aumento de R\$1.281,3 milhões na comparação com o 1T20, principalmente em decorrência de menores perdas com variações cambiais e monetárias de R\$1,5 bilhão, aumento de R\$356,9 milhões nos resultados líquidos com derivativos e ganhos com ESN e *capped call*, que variaram R\$90,4 milhões, parcialmente compensado pelas despesas com juros de empréstimos e financiamentos que aumentaram R\$132,3 milhões e da queda de ganhos com aplicações financeiras de R\$55,4 milhões na comparação trimestral.

Juros sobre empréstimos e financiamentos: aumentaram 43,0%, de R\$307,6 milhões para R\$439,9 milhões, principalmente devido a um passivo financeiro médio de aproximadamente R\$2,0 bilhões superior ao do mesmo período do ano anterior, aumento na taxa de desconto dos leasings operacionais conforme o IFRS16, a uma desvalorização do câmbio de 26%, e pelo aumento na taxa média de juros de 5,3% para 6,1%.

Ganhos com aplicações financeiras: totalizaram R\$6,8 milhões, redução de R\$55,4 milhões frente ao 1T20, principalmente devido ao menor volume aplicado no período e pela redução nas taxas básicas de juros ao menor nível histórico, que impactou o CDI.

Variação cambial e monetária: totalizou perdas de R\$1,5 bilhão, uma redução de R\$1,0 bilhão no 1T21 em relação ao 1T20, essencialmente pelos efeitos da valorização do dólar frente ao real de 9,6% no trimestre atual, de R\$5,20/USD em 31 de dezembro de 2020 para R\$5,70/USD em 31 de março de 2021.

Resultado líquido de derivativos: registrou R\$2,4 milhões de ganhos no 1T21, ante R\$354,5 milhões de perdas no 1T20, principalmente devido às operações de hedge do preço do combustível de petróleo.

Resultados do ESN e capped call: totalizaram ganhos de R\$72,5 milhões, devido a R\$118,6 milhões de ganhos não realizados da marcação a mercado da parcela conversível, R\$49,2 milhões de perdas com juros, R\$177,7 milhões de variação cambial negativa e R\$46,1 milhões de perdas realizadas na marcação a mercado da permuta e os *capped calls*.

Outras receitas (despesas) financeiras líquidas: totalizaram despesas de R\$71,9 milhões no 1T21, versus R\$94,8 milhões de despesas no 1T20.

## Resultado das operações de hedge

A Companhia utiliza *hedge accounting* para fins de contabilização de alguns de seus instrumentos derivativos, no entanto, em função da interrupção temporária de todos os voos internacionais, a Companhia deixou de reconhecer operações de *hedge accounting*. No 1T21, a GOL reconheceu perdas líquidas de R\$42,7 milhões em suas operações de *hedge*, dos quais R\$44,0 milhões foram perdas contabilizadas no resultado operacional e R\$1,3 milhão de ganhos foram aferidos no resultado financeiro. A Companhia possui todos os valores requeridos de margens e de marcação a mercado (m-t-m) sobre suas operações de derivativos depositados junto com suas contrapartes na rubrica de caixa restrito, e não converteu nenhum valor em dívida. Mediante liquidação destas operações com base em sua data de vencimento, tais valores depositados como margem inicial são liberados e convertidos de caixa restrito para caixa disponível.

Combustível: as operações de *hedge* de combustível feitas por meio de contratos derivativos resultaram em perdas no resultado operacional de R\$44,0 milhões e ganhos de R\$2,3 milhões no resultado financeiro.

Juros: as operações de *swap* para proteger o fluxo de caixa de *leasings* contratados futuros, cujas parcelas estão expostas à volatilidade da taxa Libor até o recebimento de aeronaves, resultaram em perdas de R\$1,6 milhão no resultado financeiro no 1T21.

Câmbio: a Companhia reconheceu ganho com operações de derivativos *hedge* de câmbio de R\$0,6 milhão durante o 1T21.

## Imposto de renda

As despesas com imposto de renda e a contribuição social no trimestre foram representadas por um total de R\$21,0 milhões, em comparação à despesa de R\$43,4 milhões no 1T20. A controlada direta GLA possui prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social na apuração do lucro tributável, a compensar com 30% dos lucros tributáveis anuais, sem prazo para prescrição, no montante de R\$9,2 bilhões, e tal valor não está registrado no balanço patrimonial da Companhia.

## Programa de Fidelidade (Smiles Fidelidade S.A.)

As receitas no 1T21 reduziram 11,8% para R\$151,1 milhões. O resultado operacional no 1T21 reduziu R\$19,6 milhões, para R\$58,9 milhões, principalmente devido à diminuição no volume de milhas resgatadas pelos participantes do Programa de Fidelidade e às restrições a viagens causadas pela pandemia da Covid-19. A margem operacional foi de 38,9%, e o lucro líquido no 1T21 foi de R\$47,7 milhões, uma redução de R\$8,6 milhões em relação ao 1T20.

Informações Financeiras (R\$ MM)	1T21	1T20	% Var.
Receita Líquida	151,1	171,3	-11,8%
<b>Resultado Operacional</b>	<b>58,9</b>	<b>78,5</b>	<b>-25,0%</b>
Margem Operacional	38,9%	45,8%	-6,9 p.p
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido</b>	<b>47,7</b>	<b>56,3</b>	<b>-15,3%</b>
Margem Líquida	31,6%	32,8%	-1,3 p.p

## Lucro Líquido e Lucro por Ação

No 1T21, a Companhia apurou prejuízo líquido no período de R\$891,9 milhões (excluindo as perdas com variação cambial e monetária de R\$1.532,2 milhões, despesas líquidas não recorrentes de R\$176,8 milhões, e o ganho de R\$72,5 milhões relacionada aos resultados não realizados do *Exchangeable Notes* e *capped calls*), comparado ao lucro de R\$173,2 milhões (excluindo ganhos não recorrentes de R\$87,5 milhões e a variação cambial e monetária negativa de R\$2.531,1 milhões e perdas não realizadas do *Exchangeable Notes* e *capped calls* de R\$17,9 milhões) durante o 1T20, uma queda de R\$1,1 bilhão.

Resultado Líquido (R\$ MM)	1T21	1T20	% Var.
<b>Prejuízo Líquido do Período</b>	<b>(2.528,4)</b>	<b>(2.288,3)</b>	<b>10,5%</b>
(-) Resultados não realizados do ESN e <i>Capped Calls</i>	(72,5)	17,9	NM
(-) Variações Cambiais, Líquidas <sup>(1)</sup>	1.532,2	2.531,1	-39,5%
(-) Resultado Não Recorrente	176,8	(87,5)	NM
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido do Período<sup>(4)</sup></b>	<b>(891,9)</b>	<b>173,2</b>	<b>NM</b>
<b>Resultado Por Ação e Por ADS</b>	<b>1T21</b>	<b>1T20</b>	<b>% Var.</b>
Média Ponderada de Ações <sup>(2)</sup>	355,8	355,7	0,0%
Média Ponderada de ADS <sup>(3)</sup>	177,9	177,8	0,1%
<b>Prejuízo Líquido por Ação em R\$</b>	<b>(7,11)</b>	<b>(6,43)</b>	<b>10,6%</b>
<b>Prejuízo Líquido por ADS em US\$</b>	<b>(2,52)</b>	<b>(2,88)</b>	<b>-12,5%</b>
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido por Ação em R\$<sup>(4)</sup></b>	<b>(2,51)</b>	<b>0,49</b>	<b>NM</b>
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido por ADS em US\$<sup>(4)</sup></b>	<b>(0,89)</b>	<b>0,22</b>	<b>NM</b>

Resultado Diluído por Ação e por ADS	1T21	1T20	% Var.
Média Ponderada de Ações <sup>(2)</sup>	393,4	395,2	-0,5%
Média Ponderada de ADS <sup>(3)</sup>	196,7	197,6	-0,5%
<b>Lucro Líquido por Ação Diluída em R\$<sup>(5)</sup></b>	<b>-</b>	<b>0,44</b>	<b>NM</b>
<b>Lucro Líquido por ADS Diluída em US\$<sup>(5)</sup></b>	<b>-</b>	<b>0,20</b>	<b>NM</b>

(1) A diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado na demonstração do resultado das informações trimestrais - ITR do período findo em 31 de março de 2021 está alocado nos resultados de ESN e *capped calls*. (2) Considera a razão de 35 ações ordinárias por ação preferencial. O número de ações diluídas utilizadas para o cálculo foi de 393,4 milhões no 1T21, incluindo os efeitos adicionais de conversão dos ESNs em ações. (3) Considera a razão de 2 ações preferenciais por ADS. (4) Lucro por ação exclui os resultados de (i) variação cambial líquida; (ii) *Exchangeable* e *capped calls*; e (iii) não recorrentes. (5) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS).

## Fluxo de Caixa

Em 31 de março de 2021, a liquidez total (caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras, caixa restrito e contas a receber e títulos) totalizou R\$1,8 bilhão, R\$779 milhões inferior se comparado a 31 de dezembro de 2020, e R\$2,4 bilhões menor em relação a 31 de março de 2020.

As atividades operacionais consumiram R\$366,4 milhões no 1T21, contra uma geração de caixa operacional de R\$1.122,0 milhões no 1T20, decorrente da redução no volume de vendas da Companhia, devido aos impactos da "segunda onda" de casos de Covid-19 no Brasil, além da transição para a baixa temporada de viagens.

As atividades de investimento consumiram R\$148,1 milhões líquidos no trimestre, essencialmente devido a manutenção de motores no período.

O caixa utilizado pelas atividades de financiamento no 1T21 foi de R\$264,3 milhões, que contempla principalmente a amortização de dívidas de curto prazo, bem como pagamentos de arrendamentos.

Resumo do Fluxo De Caixa Consolidado (R\$ MM)	1T21	1T20	% Va.	4T20	% Var.
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido do Período antes Part. Minoritários</b>	(2.505,8)	(2.261,6)	10,8%	59,4	NM
Ajuste de Itens Não-Caixa	2.435,5	3.902,8	-37,6%	48,9	NM
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido Após Ajuste de Itens Não-Caixa</b>	<b>(70,3)</b>	<b>1.641,2</b>	<b>NM</b>	<b>108,3</b>	<b>NM</b>
Caixa Líquido Fornecido para (Utilizado em) Atividades Operacionais	(366,4)	1.122,0	NM	656,6	NM
Caixa Líquido Utilizado em Atividades de Investimento	(148,1)	(307,9)	-51,9%	(78,9)	87,7%
<b>Fluxo de Caixa Líquido</b>	<b>(514,5)</b>	<b>814,1</b>	<b>NM</b>	<b>577,8</b>	<b>NM</b>
Caixa Líquido Gerado (Utilizado em) Atividades Financeiras	(264,3)	(856,0)	-69,1%	(243,6)	8,5%
<b>Acréscimo (Decréscimo) Líquido em Disponibilidades<sup>(1)</sup></b>	<b>(778,8)</b>	<b>(41,9)</b>	<b>NM</b>	<b>334,1</b>	<b>NM</b>
<b>Liquidez Total no Início do Período</b>	<b>2.576,5</b>	<b>4.273,0</b>	<b>-39,7%</b>	<b>2.242,3</b>	<b>14,9%</b>
<b>Contas a Receber no Início do Período</b>	<b>739,7</b>	<b>1.229,5</b>	<b>-39,8%</b>	<b>790,9</b>	<b>-6,5%</b>
<b>Contas a Receber no Final do Período</b>	<b>542,8</b>	<b>791,8</b>	<b>-31,4%</b>	<b>739,7</b>	<b>-26,6%</b>
<b>Liquidez Total no Final do Período</b>	<b>1.797,7</b>	<b>4.231,1</b>	<b>-57,5%</b>	<b>2.576,5</b>	<b>-30,2%</b>

(1) Compreende os saldos de caixa, equivalentes de caixa, aplicações financeiras, caixa restrito, contas a receber e títulos e valores a receber. \*Para fins gerenciais e melhor comparabilidade, foi desconsiderada a reclassificação contábil da linha de "Recebimento de Venda de Aeronaves", por já ter sido incorporada no release de 1T20.

## Liquidez e Endividamento

Em 31/03/21, a Companhia alcançou um total de R\$1,8 bilhão, redução de R\$779 milhões em relação a 31 de dezembro de 2020 e R\$2,4 bilhões menor comparado a 31/03/20.

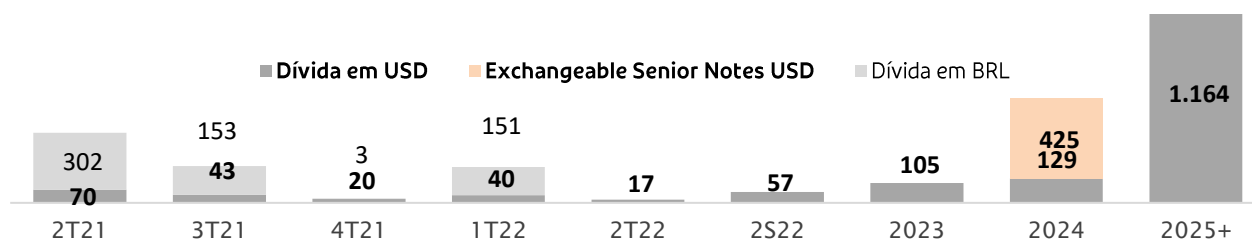
Em 31/03/21, a Companhia registrou um total de empréstimos e financiamentos de R\$19,0 bilhões (incluindo arrendamentos), um aumento de 8,0% quando comparado com o 4T20, principalmente em função da apreciação de 9,6% do Dólar Americano no trimestre e pagamentos de R\$467,5 milhões, composto por R\$123,5 milhões de principal e R\$215,5 milhões de pagamentos de juros oriundos de empréstimos e financiamentos, e amortizações de R\$128,5 milhões de principal e juros relacionados às obrigações com arrendamento.

No 1T21, a Companhia encerrou seu endividamento de curto prazo em um total de R\$2,3 bilhões, sendo que aproximadamente R\$1,2 bilhão correspondem a dívidas de capital de giro com bancos locais. A Companhia se destaca entre as poucas empresas aéreas mundiais que amortizaram mais de R\$4,1 bilhões de dívidas durante os últimos 12 meses por meio da sua gestão de liquidez e extração de valor de seus ativos correntes.

A relação dívida líquida (excluindo os bônus perpétuos e o *Exchangeable Notes*) sobre EBITDA UDM foi de 11,4x em 31/03/21, 6,2x maior quando comparada a 31/12/20, em um trimestre que o Dólar registrou uma apreciação frente ao Real de 9,6%. Incluindo os bônus perpétuos e o *Exchangeable Notes*, a relação dívida líquida sobre EBITDA operacional UDM atingiu 13,7x em 31/03/21. O prazo médio de vencimento da dívida de longo prazo da Companhia no 1T21, excluindo os *leasings* e financiamentos de aeronaves e os bônus perpétuos, é de 3,2 anos. A taxa média da dívida em Reais aumentou para 6,2%, e a das obrigações em Dólares, excluindo *leasings* e financiamentos de aeronaves e bônus perpétuos, aumentou para 6,1%.

Liquidez (R\$ MM)	1T21	1T20	Var.	4T20	Var.
Caixa Total (Caixa, Aplicações Financeiras e Caixa Restrito)	1.254,9	2.992,3	-58,1%	1.836,8	-31,7%
Contas a Receber e Títulos e Valores a Receber	542,8	791,8	-31,4%	739,7	-26,6%
<b>Liquidez Total</b>	<b>1.797,7</b>	<b>4.231,1</b>	<b>-57,5%</b>	<b>2.576,5</b>	<b>-30,2%</b>
<i>Liquidez Total Como % da Receita Líquida UDM</i>	37,5%	30,7%	6,8 p.p.	40,4%	-2,9 p.p.
Dívida (R\$ MM)	1T21	1T20	% Var.	4T20	% Var.
Empréstimos Bancários	640,8	1.563,7	-59,0%	1.696,7	-62,2%
Financiamento e Manutenção de Aeronaves e Motores	1.485,9	1.697,8	-12,5%	1.513,9	-1,8%
Arrendamentos a Pagar	8.549,9	7.418,7	15,2%	7.567,9	13,0%
Emissões de Dívida	5.379,5	3.920,1	37,2%	4.025,9	33,6%
<i>Exchangeable Notes</i>	2.005,7	1.637,0	22,5%	1.934,8	3,7%
Bônus Perpétuo	894,9	705,2	26,9%	805,7	11,1%
<b>Total de Empréstimos e Financiamentos</b>	<b>18.956,7</b>	<b>16.942,3</b>	<b>11,9%</b>	<b>17.544,9</b>	<b>8,0%</b>
<b>Dívida de Curto Prazo</b>	<b>4.210,6</b>	<b>4.989,9</b>	<b>-15,6%</b>	<b>3.654,0</b>	<b>15,2%</b>
Dívida em Dólar (US\$)	596,0	871,4	-31,6%	565,9	5,3%
Dívida em Moeda Local (BRL)	815,2	459,6	77,4%	713,1	14,3%
<b>Dívida de Longo Prazo</b>	<b>14.746,2</b>	<b>11.952,5</b>	<b>23,4%</b>	<b>13.890,9</b>	<b>6,2%</b>
Dívida em Dólar (US\$)	2.586,0	2.267,5	14,0%	2.642,0	-2,1%
Dívida em Moeda Local (BRL)	12,8	164,6	-92,2%	161,2	-92,1%
Dívida e Alavancagem <sup>(1)</sup> (R\$ MM)	1T21	1T20	Var.	4T20	Var.
Dívida Bruta	16.056,1	14.600,2	10,0%	14.804,4	8,5%
(-) Caixa Total	1.254,9	2.992,3	-58,1%	1.836,8	-31,7%
<b>Dívida Líquida</b>	<b>14.801,2</b>	<b>11.607,9</b>	<b>27,5%</b>	<b>12.967,6</b>	<b>14,1%</b>
<i>% da dívida bruta em moeda estrangeira</i>	96,7%	96,3%	0,4 p.p.	96,4%	0,3 p.p.
<i>% da dívida no curto prazo</i>	22,2%	29,5%	-7,3 p.p.	20,8%	1,4 p.p.
<i>% da dívida no longo prazo</i>	77,8%	70,5%	7,3 p.p.	79,2%	-1,4 p.p.
EBITDA ajustado UDM <sup>(2)</sup>	1.295,6	4.476,4	-71,1%	2.469,0	-47,5%
<b>Dívida Líquida / EBITDA ajustado UDM <sup>(2)</sup></b>	<b>11,4 x</b>	<b>2,6 x</b>	<b>8,8 x</b>	<b>5,3 x</b>	<b>6,2 x</b>
Dívida Bruta / EBITDA ajustado UDM <sup>(2)</sup>	12,4 x	3,3 x	9,1 x	6,0 x	6,4 x

(1) Excluindo bônus perpétuos e *Exchangeable Notes*. (2) Excluindo despesas e depreciação não operacionais.

**Cronograma de Amortização da Dívida Financeira (em milhões)<sup>1)2)</sup>**


1- Na moeda de emissão/contratação.

2- Considera líquido de linhas de crédito objeto de rolagens.

**Frota**

Ao final do 1T21, a frota total da GOL era de 127 aeronaves Boeing 737, sendo 119 NGs e oito (8) MAX operacionais. No 1T20, a Companhia contava com 131 aeronaves, sendo sete (7) MAX (não operacionais). A idade média da frota da empresa foi de 11,2 anos ao final do 1T21.

A GOL não opera aeronaves de grande porte (*widebody*), nem possui aviões financiados via mercado de capitais, EETCs ou arrendamentos financeiros. Sua frota é 100% composta por aeronaves de médio porte (*narrowbody*) financiadas via arrendamentos operacionais.

Frota Total ao Final do Período	1T21	1T20	Var.	4T20	Var.
<b>B737s</b>	<b>127</b>	<b>131</b>	<b>-4</b>	<b>127</b>	<b>0</b>
B737-7 NG	23	23	0	23	0
B737-8 NG	96	101	-5	97	-1
B737-8 MAX	8	7	+1	7	+1

Em 31/03/21, a GOL possuía 95 pedidos firmes para aquisição de aeronaves Boeing 737 MAX, sendo 73 de 737 MAX-8 e 22 pedidos de 737 MAX-10. O plano de frota da Companhia apresenta devolução de até onze (11) aeronaves operacionais até o final de 2021, com a flexibilidade de retornar ainda mais aeronaves se necessário.

Plano de Frota	2021E	2022E	2023E	>2024E	Total
<b>Frota Operacional Final do Exercício</b>	<b>129</b>	<b>132</b>			
Compromissos com Aquisição de Aeronaves (R\$ MM)	-	1.024,2	4.573,5	21.260,0	26.857,7

Durante o primeiro trimestre, a GOL manteve a flexibilidade pela vigência de seus contratos de pagamentos mensais fixos permanecendo-se variáveis (*power-by-the-hour*). Os acordos firmados pela GOL com seus arrendadores permitem a extensão no prazo dos diferimentos de forma a serem ajustados proporcionalmente à recuperação da capacidade durante o ano de 2021. A remensuração do passivo de arrendamento considerou os novos fluxos de pagamentos, a taxa de desconto e a taxa de câmbio da data das modificações contratuais. Os efeitos apurados foram contabilizados como redução do passivo de arrendamento no montante de R\$26,6 milhões com contrapartida de redução no ativo imobilizado de R\$2,5 milhões e perdas de R\$16,7 milhões no resultado operacional.

## Perspectivas para 2T21

No 2T21, a Companhia estima operar uma frota média de 63 aeronaves, aproximadamente 4x maior que a frota média operada no mesmo período do ano anterior. Espera-se que a receita do trimestre a findar-se em 30 de junho de 2021 reduza aproximadamente 35%, comparada com o trimestre findo em março de 2021.

A GOL espera encerrar o 2T21 com aproximadamente R\$4,2 bilhões em liquidez total e R\$14,8 bilhões em dívida líquida ajustada. Diversas iniciativas são relevantes para assegurar que a Companhia mantenha a liquidez nos patamares esperados no 2T21.

Com o objetivo de ajudar investidores e analistas no entendimento de como a GOL está abordando seu planejamento de curto prazo, a Companhia está compartilhando esses indicadores:

Indicadores	2T21E Preliminar
Variação Trimestral PIB Brasil <sup>1</sup> (%)	-2,5%
Rotas Domésticas Atendidas (média) / % de 2T20	~114 / ~223%
Frota Operacional Média / % de 2T20	~63 / ~377%
Taxa de Ocupação (%)	~79%
Receita Operacional Líquida (R\$ bi) / % de 2T20	~1,0 / ~290%
Outras Receitas (carga, fidelidade, outras)	15% da receita
Margem EBITDA <sup>2</sup>	11% a 13%
Margem EBIT <sup>2</sup>	-1% a +1%
CAPEX (R\$ MM)	~160
Consumo Líquido de Caixa (R\$MM/dia)	Neutro
Preço médio do combustível por litro	R\$3,20 - R\$3,30
Taxa média de câmbio	R\$5,40 - R\$ 5,50
Emissões Globais Brutas do Escopo 1 (mil t CO2)	~314,6
Combustível Total Consumido (litros, 1.000/RPK)	~30,0
Emissões de Gases de Efeito Estufa/h voo (t CO2)	~7,4
Liquidez Total <sup>3</sup> (R\$ bi)	~4,2
Dívida líquida <sup>4</sup> (R\$ bi)	~14,8
Relação Dívida Líquida / EBITDA UDM <sup>4,5</sup> (x)	~11x
Receita unitária de passageiro (PRASK)	Redução de ~15%
CASK Ex-combustível <sup>2</sup>	Redução de ~27%
Demanda Doméstico & Total - RPK vs. 2T20	Aumento de ~340%
Capacidade Doméstico & Total - ASK vs. 2T20	Aumento de ~330%
Capacidade Doméstico & Total - Assentos vs. 2T20	Aumento de ~540%

(1) Sequencial; Fonte: Banco Central do Brasil.

(2) Excluindo despesas e depreciação não operacionais relacionadas à ociosidade de frota e dos custos relacionados a pessoal de aproximadamente R\$950 milhões no 2T21 e de R\$918 milhões no 2T20.

(3) Caixa, aplicações financeiras, caixa restrito, contas a receber, títulos e valores a receber, e depósitos.

(4) Excluindo os bônus perpétuos e Exchangeable Notes.

(5) Proforma, excluindo despesas e depreciação não operacionais.

## Informações Ambientais, Sociais e de Governança (“ESG”)

A GOL busca ser líder mundial na transformação da aviação mais sustentável. A Companhia lançou uma nova seção *Environmental, Social and Governance* em seu site de relações com investidores ([www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri)), incluindo informações detalhadas de métricas SASB e TCFD, e uma subseção específica para projeções. O conteúdo do novo website está alinhado com o comprometimento da GOL em melhorar a sustentabilidade de seus negócios por meio de uma sólida governança corporativa, com o propósito de ser a primeira para todos os Colaboradores e Clientes, promovendo inclusão e acessibilidade, e alcançando emissões líquidas zero de carbono em 2050.

A GOL implementou melhorias significativas em termos de divulgação das ações de sustentabilidade da Companhia, fornecendo mais informações ESG para investidores. A GOL espera incentivar a indústria de transporte aéreo como um todo a enfrentar questões ambientais, sociais e de governança, para torná-la mais sustentável e transparente.

A Companhia incentiva os gestores de fundos de investimento orientados para ESG a rever as ações de sustentabilidade da GOL e a filosofia de *reporting*, em seu site de relações com investidores: [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri).

## Projeções

A GOL está fornecendo aos investidores projeções para três métricas SASB.

Indicadores	Real				Projeções <sup>(1)</sup>		
	2017	2018	2019	2020	2021E	2022 E	2023 E
Emissões Globais Brutas do Escopo 1 (mil t CO <sub>2</sub> )	3.316,6	3.394,3	3.743,9	1.938,2	~2.140	~3.320	~4.060
Combustível Total Consumido (litros 1.000 RPK)	37,0	36,5	35,3	35,9	~33,2	~34,6	~33,1
Emissões de Gases de Efeito Estufa / h voo (t CO <sub>2</sub> )	8,1	8,3	8,7	9,4	~8,4	~8,4	~8,4

<sup>(1)</sup>Informações preliminares e não auditadas

## Comentários

**Ambiental:** As mudanças climáticas podem causar um aumento nas condições extremas e desastres naturais, que podem afetar as operações das companhias aéreas, juntamente com eventos sociais e políticos decorrentes desses riscos. Assim, buscamos construir um negócio sustentável e ser líder global na aviação sustentável, reduzindo as emissões de gases de efeito estufa por meio do uso eficiente de combustível e gerenciamento de malha, entre outras medidas.

A Companhia é pioneira no incentivo à pesquisa e desenvolvimento de tecnologia de biocombustíveis e foi a primeira aérea brasileira a divulgar seu inventário de gases de efeito estufa com base no *Greenhouse Gas Protocol*, e está qualificada com o Padrão Ouro desde 2011. A GOL é membro de entidades nacionais e internacionais como o Programa Brasileiro de Protocolo GHG, a União Brasileira de Biocombustíveis e Bioquerosene (Ubrabio), o Comitê Ambiental da IATA, o Grupo de Usuários de Combustível de Aviação Sustentável (Safug), a Plataforma Brasileira de Combustível Renovável e Bioquerosene (PBB), e a Plataforma de Bioquerosene do Estado de Minas Gerais (PMB).

A Companhia também gerencia a emissão de gases de efeito estufa (“GEEs”) de seus voos, por meio da eficiência de combustível e administração da malha. Na última década, a Companhia reduziu em 26% suas emissões de CO<sub>2</sub> por passageiro. Desde 2016, a GOL faz parte do Índice ICO<sub>2</sub>, aderindo voluntariamente à Coalizão de Liderança em Preços de Carbono (CPLC), uma iniciativa global para precificar adequadamente o carbono para mitigar as mudanças climáticas e “descarbonizar” a economia. Em 2020, a Companhia foi a única empresa brasileira incluída em uma seleta lista de 13 aéreas globais que receberam a certificação Estágio 1 do IATA Environmental Assessment, IEnvA, que é a validação de que a GOL desenvolveu uma política ambiental consistente e está cumprindo suas responsabilidades. A GOL foi avaliada pela MSCI, em seu *ESG Rating Scorecard*, como uma das empresas aéreas mais sustentáveis e eficientes em carbono globalmente, atingindo índices de emissões de carbono até 20% abaixo de seus pares da indústria.

Até o final de 2021, a GOL buscará atingir o Estágio 2 do IEnvA. A Companhia é também membro da Below50, que reúne entidades que se comprometem a utilizar combustível renovável que reduza as emissões de GEE em 50% ou mais, se comparado ao combustível fóssil equivalente.

Para atingir esses objetivos ambientais, a GOL procura ativamente adotar novas tecnologias da aviação que reduzem o consumo de combustível e as emissões de GEE. Como parte dessa estratégia, a Companhia opera uma frota padronizada e está migrando para as aeronaves 737 MAX-8s, que consomem 15% menos combustível e produzem 16% menos emissões de carbono comparativamente às aeronaves 737-800 NG.

A GOL também possui um plano de ação para cumprir o Esquema de Compensação e Redução de Carbono para Aviação Internacional (CORSIA). As medidas previstas pela Companhia estão em linha com o posicionamento dos Ministérios da Infraestrutura e das Relações Exteriores, da Secretaria de Aviação Civil (SAC) e da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), que propuseram que as aéreas brasileiras aderissem ao CORSIA até 2027, quando a participação será obrigatória.

No trimestre findo em 31 de março de 2021, o indicador ESG de Emissões globais brutas do escopo 1 (mil t CO<sub>2</sub>) foi de aproximadamente 488,4, uma redução de 12% em relação ao 4T20, enquanto o Combustível Total Consumido (litros, 1.000/RPK) atingiu 34,4, aumento de 5% frente ao 4T20, e as Emissões de gases de efeito estufa/h voo (t CO<sub>2</sub>) foram de cerca de 7,3, que representa redução de 22% frente ao 4T20.

**Social:** O Instituto GOL, uma associação sem fins lucrativos, voltada para a criação e a capacitação de mão de obra especializada para o setor de aviação, completou 16 anos em novembro de 2020. Com vistas ao sucesso da iniciativa, em 2014, a Companhia institucionalizou a assinatura dos seus projetos sociais por meio do Instituto GOL, que passou a ser o protagonista do seu desempenho social. Já são mais de 57 organizações apoiadas, incluindo a AACD, o Amigos do Bem, o Comitê Paralímpico Brasileiro, o Teto, a Fundação GOL de Letra e o Instituto Fernando Fernandes.

Desde o início da pandemia, a Companhia tem agido em iniciativas como o transporte gratuito de profissionais de Saúde que voam a trabalho, o que reforça o seu pioneirismo e preocupação com a Segurança de todos os brasileiros. E é seguindo essa atitude que a GOL continua alerta e à disposição das autoridades do País para transportar gratuitamente as vacinas da Covid-19, conforme forem disponibilizadas. Em conjunto com a GOLLOG, a Companhia continuará a utilizar a frota e a malha da GOL altamente capilarizada para levar os imunizantes a todos os pontos necessários.

No início da pandemia, a GOL também assinou um acordo coletivo de trabalho com o Sindicato Nacional dos Aeronautas e o Sindicato dos Trabalhadores Aéreos para garantir, em conjunto, a manutenção dos empregos de comandantes, pilotos e tripulantes, além dos demais trabalhadores da Companhia, por 12 e 18 meses respectivamente, a partir de 1º de julho de 2020.

**Governança:** A GOL foi uma das primeiras Emissoras Privadas Estrangeiras (FPIs) na América do Sul a se adequar às exigências da Seção 404 da Lei Sarbanes-Oxley (SOX) e utiliza o critério estabelecido pelo *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission* (COSO) para controles internos. A GOL se adequou à Seção 302 desta Lei, que determina que diretores executivos devam declarar pessoalmente que são responsáveis pelos controles e procedimentos de divulgação de informações. Com essas certificações a GOL aprimorou seus processos internos e ratificou seu compromisso com as melhores práticas de governança corporativa.

A Segurança é nosso valor número 1 e orienta nossas ações. O time de Tecnologia da Informação da GOL atua tempestivamente nos servidores da Companhia, utilizando as mais avançadas ferramentas de proteção existentes, além de disseminar periodicamente alertas e informações para conscientizar os Colaboradores quanto aos diferentes tipos de riscos e golpes cibernéticos aplicados na internet, e como melhor agir e se defender contra eles. A GOL também possui uma Política de Privacidade e Condições de Uso dos dados dos usuários e está se adequando à nova Lei Geral da Proteção de Dados para melhorar a experiência dos Clientes em todos os canais digitais.

Sempre atenta às melhores práticas de equidade de gênero, a Companhia tem reportado um índice consistente de participação de mulheres em cargos de liderança, que atingiu 35% no primeiro trimestre de 2021.

A GOL também tem buscado simplificar sua governança corporativa por meio da reorganização de suas subsidiárias e por meio da reincorporação das ações da Smiles pela GLA. A Companhia acredita que a transação proposta é um marco importante para maximizar o valor futuro para os acionistas da GOL e da Smiles, aumentando a competitividade do Grupo no mercado.

A Companhia adota o Nível 2 de Práticas Diferenciadas de Governança Corporativa do B3 e faz parte do Índice de Ações com Governança Corporativa Diferenciada ("IGC") e do Índice de Ações com *Tag Along* Diferenciado ("ITAG"), que foram criados para as empresas comprometidas com a aplicação de práticas diferenciadas de governança corporativa.

Desde 2010, preparamos relatórios anuais de sustentabilidade com base nas diretrizes da *Global Reporting Initiative*, um padrão internacional para relatar o desempenho ambiental, social e econômico. Ao adotar esses parâmetros e fornecer dados relacionados ao público, estamos reforçando nossa responsabilidade com as diversas partes interessadas, por meio de maior transparência e credibilidade. Entre nossas iniciativas estão nossa adesão voluntária, desde 2016, à coalizão de liderança em precificação de carbono, que é uma iniciativa global para precificar as emissões, bem como várias campanhas e associações dedicadas a promover as melhores práticas ESG tanto no setor de aviação quanto na economia em geral. Também mantemos iniciativas sociais relacionadas à nossa força de trabalho, satisfação e segurança dos Clientes, bem como iniciativas de governança por meio de lideranças, comitês, políticas e assembleias de acionistas.

<b>Meio Ambiente</b>	<b>1T21</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>Combustível</b>				
Combustível Total Consumido (GJ X 1.000)	6.711	25.232	51.492	48.935
% Combustível Renovável	0	0	0	0
Combustível Total Consumido (Litros X 1.000 / ASK)	27,5	28,8	28,9	29,2
<b>Emissões globais brutas do escopo 1</b>				
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) (toneladas CO <sub>2</sub> )	488.441	1.938.497	3.743.873	3.394.307
Emissões de gases de efeito estufa (GEE)/hora de voo (toneladas CO <sub>2</sub> )	8,5	9,2	8,7	8,3
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) eliminadas (toneladas CO <sub>2</sub> )	9.552	45.373	92.221	70.606
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) compensadas (toneladas CO <sub>2</sub> )	0	0	0	0
<b>Frota</b>				
Idade Média da Frota	11,2	11,0	9,9	9,5
<b>Social</b>	<b>1T21</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>Relações Trabalhistas</b>				
Gênero dos Colaboradores (% Masculino/Feminino)	56/44	56/44	55/45	55/45
Idade: Menor de 30 Anos (%)	25	26	26	29
Entre 30 e 50 Anos (%)	64	63	62	60
Acima de 50 Anos (%)	11	11	12	11
Força de Trabalho Ativa Coberta por Acordos de Negociação Coletiva (%)	100	100	100	100
Número e Duração de Greves e Bloqueios (# Dias)	0	0	0	0
<b>Comportamento do Cliente e da Empresa</b>				
Pontualidade (%)	96,26	93,22	88,98	91,82
Regularidade (%)	98,44	97,92	98,10	98,49
Perda de Bagagem (Por 1.000 Pax)	1,84	2,10	2,09	2,03
<b>Segurança</b>				
Número de Fatalidades	0	0	0	0
Número de Ações Governamentais de Fiscalização e de Segurança	0	0	0	0
<b>Governança</b>	<b>1T21</b>	<b>2020</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>
<b>Administração</b>				
Conselheiros Independentes (%)	55	55	50	44
Participação de Mulheres em Posições de Liderança (%)	35	35	33	38
<b>Comitês e Políticas</b>				
Número de Comitês: Todos com Membros Independentes Incluídos	5	5	5	5
Política de <i>Compliance</i> (Disponível no Site de RI da Companhia)	✓	✓	✓	✓
Divulgação de Informações e Política de Negociação de Valores Mobiliários	✓	✓	✓	✓
<b>Assembleias de Acionistas</b>				
Representação no Capital Votante das Assembleias Gerais (%)	100	100	100	100

**Demonstrações do Resultado Consolidado**

(R\$ Milhares)	1T21	1T20	% Var.
<b>Receita Operacional Líquida</b>	<b>1.567.627</b>	<b>3.147.727</b>	<b>-50,2%</b>
Transporte de Passageiros	1.416.278	2.941.333	-51,8%
Transporte de Cargas e Outros	151.349	206.394	-26,7%
<b>Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(2.090.131)</b>	<b>(2.122.306)</b>	<b>-1,5%</b>
Pessoal	(464.432)	(595.223)	-22,0%
Combustível de Aviação	(566.128)	(1.001.138)	-43,5%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(114.065)	(201.742)	-43,5%
Gastos com Passageiros	(108.016)	(176.041)	-38,6%
Prestação de Serviços	(187.102)	(173.968)	7,5%
Comerciais e Publicidade	(66.361)	(118.012)	-43,8%
Material de Manutenção e Reparo	(153.366)	(144.321)	6,3%
Depreciação e Amortização	(273.624)	(502.074)	-45,5%
Outros	(157.037)	790.213	NM
Ociosidade - Depreciação	(62.700)	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(94.337)	790.213	NM
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	-	NM
<b>Resultado Operacional</b>	<b>(522.504)</b>	<b>1.025.421</b>	<b>NM</b>
Resultado Financeiro, Líquido	(1.962.318)	(3.243.614)	-39,5%
<b>Lucro (Prejuízo) antes de IR/CS</b>	<b>(2.484.822)</b>	<b>(2.218.193)</b>	<b>12,0%</b>
IR/CS Corrente	(28.831)	(24.273)	18,8%
IR/CS Diferido	7.862	(19.143)	NM
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido Antes da Participação Minoritária</b>	<b>(2.505.791)</b>	<b>(2.261.609)</b>	<b>10,8%</b>
Participação de Acionistas Minoritários da Smiles	22.612	26.660	-15,2%
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido do Período Após Participação Minoritária</b>	<b>(2.528.403)</b>	<b>(2.288.269)</b>	<b>10,5%</b>
<b>Lucro (Prejuízo) por Ação Preferencial Depois da Participação Minoritária</b>	<b>(7,105)</b>	<b>(6,433)</b>	<b>10,4%</b>
<b>Lucro (Prejuízo) por Ação Ordinária Depois da Participação Minoritária</b>	<b>(2,517)</b>	<b>(2,881)</b>	<b>-12,6%</b>
<b>Quantidade de Ações ao Final do Período (em Milhões)</b>	<b>355,8</b>	<b>355,7</b>	<b>0,0%</b>

**Balancos Patrimoniais Consolidados**

(R\$ Milhares)	31/03/2021	31/12/2020	% Var.
<b>ATIVO</b>	<b>11.889.360</b>	<b>12.814.136</b>	<b>-7,2%</b>
<b>Circulante</b>	<b>2.596.419</b>	<b>3.245.351</b>	<b>-20,0%</b>
Caixa e Equivalentes de Caixa	404.713	662.830	-38,9%
Aplicações Financeiras	535.538	628.343	-14,8%
Caixa Restrito	265.192	355.769	-25,5%
Contas a Receber	542.804	739.699	-26,6%
Estoques	188.336	195.638	-3,7%
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	155.945	318.769	-51,1%
Impostos a Recuperar	364.702	186.955	95,1%
Direitos com Operações de Derivativos	17	12.526	-99,9%
Outros Créditos	139.172	144.822	-3,9%
<b>Não Circulante</b>	<b>9.292.941</b>	<b>9.568.785</b>	<b>-2,9%</b>
Aplicações Financeiras	-	992	NM
Caixa Restrito	49.435	188.838	-73,8%
Depósitos	2.221.374	2.058.455	7,9%
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	89.530	89.701	-0,2%
Impostos a Recuperar	111.864	318.404	-64,9%
Impostos Diferidos	57.704	53.563	7,7%
Outros Créditos	35.340	34.338	2,9%
Direitos com Operações de Derivativos	47.907	116.283	-58,8%
Investimentos	-	815	NM
Imobilizado	4.931.331	4.960.288	-0,6%
Intangível	1.748.456	1.747.108	0,1%
<b>Passivo e Patrimônio Líquido (Negativo)</b>	<b>11.889.360</b>	<b>12.814.136</b>	<b>-7,2%</b>
<b>Circulante</b>	<b>11.009.943</b>	<b>10.398.216</b>	<b>5,9%</b>
Empréstimos e Financiamentos	2.304.032	2.353.279	-2,1%
Arrendamentos a Pagar	1.933.152	1.317.008	46,8%
Fornecedores	1.538.228	1.612.536	-4,6%
Obrigações Trabalhistas	298.675	334.670	-10,8%
Impostos a Recolher	54.433	73.614	-26,1%
Taxas e Tarifas Aeroportuárias	940.608	907.958	3,6%
Transportes a Executar	1.662.039	2.050.799	-19,0%
Programa de Milhagem	1.309.652	1.258.502	4,1%
Adiantamento de Clientes	80.779	27.897	189,6%
Provisões	298.125	169.381	76,0%
Obrigações com Operações de Derivativos	-	5.297	NM
Outras Obrigações	590.220	287.275	105,5%
<b>Não Circulante</b>	<b>17.287.337</b>	<b>16.182.979</b>	<b>6,8%</b>
Empréstimos e Financiamentos	8.102.790	7.623.687	6,3%
Arrendamentos a Pagar	6.643.369	6.267.184	6,0%
Fornecedores	23.730	32.658	-27,3%
Obrigações Trabalhistas	32.399	-	NM
Impostos e Contribuições a Recolher	30.185	32.362	0,0%
Programa de Milhagem	335.290	322.460	4,0%
Provisões	1.445.587	1.353.515	6,8%
Impostos Diferidos	215.910	219.634	-1,7%
Outras Obrigações	458.077	331.479	38,2%
<b>Patrimônio Líquido (Negativo)</b>	<b>(16.407.920)</b>	<b>(13.767.059)</b>	<b>19,2%</b>
Capital Social	3.009.436	3.009.436	NM
Ações a Emitir	1.180	1.180	NM
Ações em Tesouraria	(62.215)	(62.215)	NM
Reservas de Capital	212.256	207.246	2,4%
Ajustes de Avaliação Patrimonial	(480.631)	(577.369)	-16,8%
Prejuízos Acumulados	(19.513.773)	(16.985.370)	14,9%
Participação de Acionistas Não Controladores	425.827	640.033	-33,5%

**Fluxo de Caixa Consolidado**

(R\$ Milhares)	1T21	1T20	% Var.
<b>Prejuízo Líquido do Período</b>	<b>(2.505.791)</b>	<b>(2.261.609)</b>	<b>10,8%</b>
<b>Ajustes para Reconciliar o Prejuízo Líquido ao Caixa Gerado Pelas Atividades Operacionais</b>			
Depreciação e Amortização	336.299	528.036	-36,3%
Provisão (Reversão) para Créditos de Liquidação Duvidosa	(815)	2.518	NM
Provisão para Processos Judiciais	70.147	74.502	-5,8%
Provisão para Obsolescência de Estoques	50	45	11,1%
Recuperação de créditos extemporâneos	(57.422)	(126.675)	-54,7%
Ajuste a Valor Presente de Ativos e Passivos	18.870	-	NM
Impostos Diferidos	(7.862)	19.143	NM
Remuneração Baseada em Ações	5.171	4.947	4,5%
Recuperação de despesas	-	(309.980)	NM
Sale-Leaseback - Retroarrendamentos	-	(112.590)	NM
Perdas Atuariais de Benefício Pós-Emprego	4.353	4.750	-8,4%
Variações Cambiais e Monetárias, Líquidas	1.503.093	3.810.587	-60,6%
Juros Sobre Empréstimos e Arrend. e Amort. de Custo e Ágio	421.967	304.163	38,7%
Provisão e Amortização para Devolução de Aeronaves e Motores	113.894	31.906	257,0%
Provisão (Reversão) Para Redução de Reserva de Manutenção	9.678	53.871	-82,0%
Resultado de Derivativos Reconhecidos no Resultado	89.443	130.200	-31,3%
Resultados Não Realizados de Derivativos - ESN	(116.546)	(575.357)	-79,7%
Extinção de Obrigação por Redução de Prazo Contratual	-	(20.968)	NM
Provisão para Obrigações Trabalhistas	50.348	70.461	-28,5%
Baixa de Imobilizado e Intangível	500	15.478	-96,8%
Provisão para perda com adiantamento de fornecedores	(4.640)	-	NM
Outras Provisões	(1.007)	(2.209)	-54,4%
<b>Resultado Líquido Ajustado</b>	<b>(70.270)</b>	<b>1.641.219</b>	<b>NM</b>
<b>Variações nos Ativos e Passivos Operacionais:</b>			
Contas a Receber	201.276	449.475	-55,2%
Aplicações Financeiras	13.820	(11.775)	NM
Estoques	7.252	(16.612)	NM
Depósitos	(36.742)	(159.717)	-77,0%
Impostos a Recuperar	86.215	(12.139)	NM
Arrendamentos variáveis	12.353	-	NM
Fornecedores	(117.066)	(54.202)	116,0%
Fornecedores - Risco Sacado	-	227.552	NM
Transportes a Executar	(388.760)	(362.042)	7,4%
Programa de Milhagem	63.980	161.301	-60,3%
Adiantamento de Clientes	52.882	3.267	NM
Obrigações Trabalhistas	(53.944)	(59.876)	-9,9%
Taxas e Tarifas Aeroportuárias	32.650	51.600	-36,7%
Impostos a Recolher	2.148	25.822	-91,7%
Obrigações com Operações de Derivativos	133.331	(329.438)	NM
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	167.636	(45.268)	NM
Pagamento de Processos Judiciais e Devolução de Aeronaves	(83.492)	(72.686)	14,9%
Outros Créditos (Obrigações)	220.338	(83.056)	NM
Juros Pagos	(215.462)	(234.352)	-8,1%
Imposto de Renda Pago	(23.506)	(28.468)	-17,4%
<b>Caixa Líquido Gerado (Aplicado) pelas Atividades Operacionais</b>	<b>4.639</b>	<b>1.090.605</b>	<b>-99,6%</b>
Caixa Restrito	31.710	(839.593)	NM
Aplicações Financeiras da Subsidiária Smiles	95.735	(241.810)	NM
Adiantamento para Aquisição De Imobilizado, Líquido	(65.574)	(56.851)	15,3%
Aquisição de Imobilizado	(56.426)	(232.457)	-75,7%
Aquisição de Intangível	(26.084)	(18.610)	40,2%
<b>Caixa Líquido Gerado (Aplicado) nas Atividades de Investimentos</b>	<b>(20.639)</b>	<b>(1.389.321)</b>	<b>-98,5%</b>
Captação de Empréstimos e Financiamentos	10.952	60.156	-81,8%
Pagamentos de Empréstimos	(123.541)	(501.570)	-75,4%
Pagamentos de Arrendamentos	(128.528)	(421.713)	-69,5%
Dividendos e JSCP Pagos a Acionistas Não Controladores	(23.139)	(14.811)	56,2%
(Pagamento) recebimento de prêmio <i>Capped call</i>	-	21.800	NM
Ações a Emitir	-	143	NM
<b>Caixa Líquido Utilizado Nas Atividades de Financiamento</b>	<b>(264.256)</b>	<b>(855.995)</b>	<b>-69,1%</b>
Varição Cambial do Caixa de Subsidiárias no Exterior	22.139	168.313	-86,8%
<b>Acréscimo (Decréscimo) Líquido de Caixa e Equivalentes</b>	<b>(258.117)</b>	<b>(986.398)</b>	<b>-73,8%</b>
<b>Caixa e Equivalentes de Caixa no Início do Período</b>	<b>662.830</b>	<b>1.645.425</b>	<b>-59,7%</b>
<b>Caixa e Equivalentes de Caixa no Final do Período</b>	<b>404.713</b>	<b>659.027</b>	<b>-38,6%</b>

## Glossário de Termos do Setor Aéreo

- **ARRENDAMENTO DE AERONAVES (AIRCRAFT LEASING):** contrato através do qual a arrendadora ou locadora (a empresa que se dedica à exploração de *leasing*) adquire um bem escolhido por seu cliente (o arrendatário, ou locatário) para, em seguida, alugá-lo a este último, por um prazo determinado.
- **ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (ASK):** é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de assentos disponíveis em cada etapa de voo pela distância da etapa.
- **BARRIL DE WTI (WEST TEXAS INTERMEDIATE):** petróleo intermediário do Texas, região que serve de referência ao nome por concentrar a exploração de petróleo nos EUA. O WTI é utilizado como ponto de referência em óleo para os mercados de derivados dos EUA.
- **BRENT:** refere-se ao óleo produzido no mar do Norte, negociado na bolsa de Londres. Serve de referência para os mercados de derivados da Europa e Ásia.
- **CAIXA TOTAL:** total de caixa, aplicações financeiras e caixa restrito de curto e longo prazo.
- **CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR QUILOMETRO (CASK):** custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
- **CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR QUILOMETRO EX-COMBUSTÍVEL (CASK EX-FUEL):** é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos excluindo despesas com combustível.
- **ETAPA MÉDIA OU DISTÂNCIA MÉDIA DE VOOS (AVERAGE STAGE LENGTH):** é o número médio de quilômetros voados por etapa realizada.
- **EXCHANGEABLE SENIOR NOTES (ESN):** títulos conversíveis em ações.
- **FRETAMENTO DE AERONAVES (CHARTER):** o voo operado por uma Companhia que fica fora da sua operação normal ou regular.
- **HORAS BLOCO (BLOCK HOURS):** tempo em que a aeronave está em voo, mais o tempo de taxiamento.
- **LESSOR:** alguém que aluga uma propriedade ou propriedade pessoal a outro, arrendador.
- **LONG-HAUL FLIGHTS:** voos de longa distância (para a GOL, voos com mais de 4 horas de duração).
- **PASSAGEIROS PAGANTES:** representa o número total de passageiros a bordo que pagaram acima de 25% da tarifa para uma etapa.
- **PASSAGEIROS-QUILÔMETRO TRANSPORTADOS PAGOS (RPK):** é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de passageiros pagantes em uma etapa de voo pela distância da etapa.
- **PDP:** crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves.
- **TAXA DE OCUPAÇÃO (LOAD FACTOR):** percentual da capacidade da aeronave que é utilizada em termos de assento (calculada pela divisão do RPK/ASK).
- **TAXA DE OCUPAÇÃO BREAK-EVEN (BREAK-EVEN LOAD FACTOR):** é a taxa de ocupação necessária para que as receitas operacionais auferidas correspondam as despesas operacionais incorridas.
- **TAXA DE UTILIZAÇÃO DA AERONAVE:** número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação.
- **RECEITA DE PASSAGEIROS POR ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (PRASK):** é a receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.
- **RECEITA OPERACIONAL POR ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (RASK):** é a receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
- **SALE-LEASEBACK:** é uma transação financeira, onde um vende um recurso e o aluga de volta por um longo prazo. Assim ele continua a poder usar o recurso, não sendo o proprietário dele.
- **SLOT:** é o direito de decolar ou pousar uma aeronave em determinado aeroporto durante determinado período de tempo.
- **SUB-LEASE (SUBARRENDAMENTO):** é uma sublocação; um arranjo onde o locatário em um aluguel, atribui esse a um quarto, fazendo desse modo, o antigo locatário, um sublessor.
- **TAXA DE OCUPAÇÃO DA CARGA (FLF):** é a medida da utilização da capacidade (% de AFTKs utilizados). Calculada dividindo-se o FTK pelo AFTK.
- **TONELADA-QUILOMETRO DE FRETE (FTK):** é a demanda por transporte de carga, calculada como o peso da carga em toneladas multiplicado pela distância total percorrida.
- **TONELADAS-QUILOMETRO OFERECIDAS DE FRETE (AFTK):** peso da carga em toneladas multiplicado pelos quilômetros voados.
- **YIELD POR PASSAGEIRO QUILOMETRO:** representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.

## Contato

E-mail: [ri@voegol.com.br](mailto:ri@voegol.com.br)

Telefone: +55 (11) 2128-4700

Site: [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri)

## Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL é uma companhia brasileira e transporta mais de 36 milhões de passageiros anualmente. Com a maior malha de transporte aéreo no país, a GOL oferece aos seus Clientes mais de 750 voos diários para mais de 100 destinos no Brasil, América do Sul, Caribe e Estados Unidos. A GOLLOG é líder no negócio de logística e transporte de cargas, e atende mais de 3.400 municípios brasileiros e chega a mais que 200 destinos internacionais em 95 países. Por sua vez, a controlada SMILES permite que mais de 16 milhões de participantes cadastrados acumulem milhas e resgatem passagens aéreas para mais de 700 localidades em todo o mundo na malha de parceiros da GOL. Com sede em São Paulo, a GOL conta com uma equipe de 14 mil profissionais altamente qualificados, e opera uma frota padronizada de 127 aeronaves Boeing 737, sendo a companhia aérea líder no mercado doméstico e com um histórico de segurança de 20 anos. A GOL investiu bilhões de reais em instalações, produtos e serviços e tecnologia para melhorar a experiência do cliente no ar e em terra. As ações da GOL são negociadas na B3 (GOLL4) e na NYSE (GOL). Para mais informações, visite [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri).

## Aviso Legal

Este comunicado contém considerações futuras referentes às perspectivas do negócio, estimativas de resultados operacionais e financeiros, e às perspectivas de crescimento da GOL e que são, por natureza, sujeitas a riscos significativos e incertezas. As estimativas e projeções contidas neste documento envolvem riscos conhecidos e desconhecidos, incertezas, contingências e outros fatores, muitos dos quais estão além do controle da GOL, e que podem fazer com que os resultados, performances ou eventos sejam substancialmente diferentes daqueles expressos ou implícitos nessas declarações. As declarações prospectivas constantes neste documento são baseadas em inúmeras premissas relacionadas às estratégias de negócios atuais e futuras da GOL e ao ambiente no qual a GOL atuará no futuro e não são garantia de performance futura. A GOL não emite qualquer declaração ou fornece qualquer garantia de que os resultados antecipados pelas estimativas constantes deste documento serão equivalentes aos efetivamente alcançados pela GOL. Ainda que a GOL acredite que as estimativas apresentadas sejam razoáveis, as mesmas poderão se mostrar incorretas e os resultados finais podem se mostrar diferentes. Estas são apenas estimativas e projeções e, como tais, baseiam-se exclusivamente nas expectativas da Administração da GOL. Tais considerações futuras dependem, substancialmente, de fatores externos, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela GOL, se aplicam exclusivamente à data em que foram dadas e estão, portanto, sujeitas a mudanças sem aviso prévio.

## Medidas Não Contábeis

Consistentemente com práticas de mercado, a Companhia divulga medidas não contábeis (não-GAAP) que não são reconhecidas sob IFRS ou outros padrões contábeis, inclusive "Dívida Líquida", "Liquidez Total" e "EBITDA". A Administração da GOL acredita que a divulgação dessas medidas não contábeis fornece informações úteis para seus investidores, analistas de mercado e o público em geral para comparar seu desempenho operacional com o de outras companhias aéreas e em demais setores. Entretanto, estas medidas não contábeis não têm significados e metodologias padronizadas e podem não ser diretamente comparáveis com métricas de nome igual ou similar publicadas por outras companhias. Destaca-se que potenciais investidores não devem basear sua decisão de investimento em informações não contábeis como um substituto para as medidas contábeis como rentabilidade ou liquidez.

\*\*\*\*\*