

# Relatório de Resultados Primeiro Trimestre de 2024



# GOL anuncia RESULTADOS DO 1T24

## Destaques do 1T24:

- A margem EBITDA recorrente da Companhia no 1T24 foi de 30,3%, crescimento de 5,1 p.p. em relação ao mesmo período do ano anterior;
- A receita operacional líquida foi de R\$4,7 bilhões no 1T24;
- Em 25 de janeiro a Companhia entrou com pedido de *Chapter 11* para reestruturar seu balanço patrimonial e aprimorar suas capacidades para permanecer como uma das maiores companhias aéreas líderes no Brasil;
- A GOL garantiu um total de US\$ 1,0 bilhão em financiamento de empréstimo “devedor em posse” (os “Compromissos de Empréstimo DIP”), dos quais US\$ 550 milhões foram financiados até o final do 1T24. Desde o final do 1T24, a GOL sacou integralmente os US\$ 450 milhões restantes dos Compromissos de Empréstimo DIP;
- O Caixa aumentou para R\$ 2,0 bilhões, 150% superior ao final do 1T23 (R\$ 0,8 bilhão) devido ao financiamento inicial do Empréstimo DIP financiado no 1T24 (que excluiu os US\$ 450 milhões não sacados de Compromissos de Empréstimo DIP) e Contas a Receber aumentadas para R\$ 2,0 bilhões, o dobro do valor do 1T23 (R\$ 1,0 bilhão) como resultado de uma menor quantidade de factoring de recebíveis;
- O CASK recorrente foi reduzido em 5,3% quando comparado ao 1T23 devido à queda no preço dos combustíveis. O CASK ex-combustível recorrente aumentou 8,9% devido à devolução de uma aeronave Boeing 737 NG e ao recebimento de dois novos Boeing 737 MAX-8 no trimestre, além de custos não recorrentes de reestruturação financeira no contexto do Capítulo 11;
- A alavancagem líquida<sup>3</sup> atingiu 4,0x, 2,0x inferior ao 1T23;
- Durante o 1T24 a Companhia recebeu dois novos Boeing 737 MAX-8 e devolveu um Boeing 737 NG como parte do processo de renovação de sua frota.

**São Paulo, 14 de Maio de 2024 - A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (“GOL” ou “Companhia”) (B3: GOLL4 e NYSE: GOL)**, uma das empresas aéreas líderes no Brasil e parte do Grupo Abra, anunciou hoje seus resultados consolidados do primeiro trimestre de 2024 (1T24). A Companhia se manteve focada em melhorar sua eficiência operacional, por meio de seu modelo de frota única e gerenciando cuidadosamente os *yields* buscando excelência na entrega de produtos de alta qualidade para seus clientes.

Todas as informações nesse release são apresentadas em Reais (R\$), de acordo com as normas internacionais de contabilidade (IFRS) e com métricas ajustadas, disponibilizadas para possibilitar a comparabilidade desse trimestre com o mesmo período do ano anterior (1T23). Indicadores ajustados (recorrentes) excluem os gastos não recorrentes relacionados ao resultado do trimestre, e estão detalhados nas respectivas tabelas.

Celso Ferrer, Diretor Presidente, comentou: “O primeiro trimestre de 2024 foi marcado por melhora em nosso desempenho operacional, com EBITDA Ajustado do 1T de R\$ 1,4 bilhão e margem EBITDA Ajustada de 30,3%, demonstrando nossa consistência e eficiência durante a reestruturação financeira. Março de 2024 nos viu voltar ao primeiro lugar como a companhia aérea mais pontual do Brasil (A15<sup>2</sup>) segundo a ANAC. Demonstramos forte execução contínua de nossa estratégia comercial, aliada às iniciativas das unidades de negócio Smiles e Gollog, o que nos permitiu entregar resultados sólidos. Também mantivemos uma abordagem disciplinada no controle de custos. Estou impressionado com a dedicação de nossa Equipe de Águias em melhorar continuamente nossos produtos e processos, o que aumenta nossa confiabilidade operacional e nos ajuda a continuar entregando valor aos clientes. Ao mesmo tempo, avançamos no processo de reestruturação da GOL supervisionado judicialmente nos EUA, incluindo a obtenção de compromissos de empréstimo DIP de US\$ 1,0 bilhão (dos quais US\$ 550 milhões foram sacados até o final do 1T24); a renegociação de acordos com uma maioria substancial das aeronaves sob arrendamento com arrendadores para garantir que a GOL tenha a capacidade adequada para continuar a atender nossos destinos atuais e avançar no plano de financiamento que sustentará o Plano de Reorganização independente”.

## Sumário dos Resultados do 1T24 (vs. 1T23)

- O número de Passageiros Quilômetros Pagos Internacionais (RPK) aumentou 39,6% em comparação com o 1T23, tendo o total de RPK diminuído 4,1% no mesmo período, em linha com o nosso investimento nos serviços internacionais;
- O total de Assento-Quilômetro Ofertado (ASK) internacional aumentou 27,0% em comparação ao 1T23, enquanto o ASK total diminuiu 3,9% no mesmo período;
- A Receita Operacional Líquida diminuiu 4,2% para R\$4,7 bilhões;
- A taxa de ocupação atingiu 83,1%, estável em relação ao 1T23 (0,2 p.p.). A taxa de ocupação doméstica diminuiu 1,3 p.p. para ainda saudáveis 82,7%, enquanto a taxa de ocupação internacional aumentou 7,8 p.p. para 85,6%;
- A utilização das aeronaves operacionais aumentou em 1,7%, para 11,9 horas por dia;
- Os passageiros transportados diminuíram 8,3%, para 7,3 milhões;
- A Receita Líquida por Assento-Quilômetro Ofertado (RASK) diminuiu 0,3% para 43,7 centavos (R\$);
- O *yield* médio por passageiro reduziu 0,7%, para 48,2 centavos (R\$);
- O Custo Recorrente por Assento Quilômetro (CASK) diminuiu 5,3%, para 34,44 centavos (R\$) devido em grande parte aos menores preços dos combustíveis, menor consumo por ASK (0,9%) impulsionado pelo nosso crescimento nas rotas internacionais;
- Custo por Assento Quilômetro excluindo custos com combustíveis e itens não recorrentes (CASK Ex-combustível) aumentou 8,9% para 22,44 centavos (R\$) em relação ao 1T23;
- O EBITDA recorrente foi R\$1,4 bilhão com margem de 30,3%, enquanto o EBIT recorrente foi de R\$1,0 bilhão com margem de 21,2%;
- O prejuízo líquido ajustado foi de R\$ 130 milhões, excluindo os efeitos da variação cambial e da marcação do mercado de componentes derivativos ESSN que somaram R\$ 3,9 bilhões no 1T24;
- A Dívida líquida ajustada sobre EBITDA recorrente LTM foi de 4,0x no 1T24, uma redução de 2,0x em comparação ao 1T23.

## Comentários da Administração

A GOL, ciente do papel fundamental da aviação em situações de crise pública, não vem medindo esforços para auxiliar as entidades públicas e a sociedade diante do cenário de calamidade pública pelo qual enfrenta o estado do Rio Grande Sul. A Companhia anunciou uma malha especial com 122 voos extras até 30 de maio para Caxias do Sul, Florianópolis e Passo Fundo, que atenderão nossos Clientes e servirão também para transportar donativos.

Com as medidas adotadas, a disponibilidade de transporte de cargas e mantimentos no porão das aeronaves cresce para até 670 toneladas. A GOL também realizou voos extras para envio de donativos, incluindo o primeiro realizado em 6 de maio, em parceria com a Defesa Civil de São Paulo, com cobertores/mantas, colchões, água, medicamentos, vestimentas e antenas de internet.

Celso Ferrer, Diretor Presidente, comentou: "A GOL se solidariza com a população do Rio Grande do Sul e não medirá esforços para apoiar o trabalho das autoridades e da sociedade civil no trabalho de socorro e apoio às vítimas das enchentes".

Este ano, a GOL entrou em uma nova fase, com foco na reestruturação de seu balanço e ao mesmo tempo em aprimorar suas operações. Durante o primeiro trimestre de 2024, no final de janeiro, entramos voluntariamente nos Estados Unidos com um processo de reestruturação de acordo com as leis dos Estados Unidos. Este foi um passo necessário para melhorar a estrutura de capital da Companhia e criar as condições para o nosso crescimento rumo à rentabilidade. Este processo está sendo realizado sem impacto nas operações, conforme evidenciado por nossas taxas de ocupação, que se mantiveram estáveis em 83%, e pela melhoria contínua na conclusão de voos e no desempenho dentro do prazo. Em março de 2024, a GOL era a companhia aérea número um do país em pontualidade, segundo a ANAC, Agência Nacional de Aviação Civil.

Ao longo do trimestre, a GOL manteve-se fiel ao seu modelo de negócios de baixo custo e alta produtividade na operação de suas rotas. A taxa de utilização de suas aeronaves continua melhorando suportando a geração de caixa. Este modelo de negócio é ainda fortalecido pela otimização da frota da GOL, pela otimização da capacidade ociosa e a substituição dos modelos 737 NG por aeronaves MAX 737 mais eficientes. Durante o

1T24, duas novas aeronaves MAX-8 foram adicionadas à frota, totalizando 46 aeronaves MAX, representando 32% da frota total ao final do 1T24.

### **Avanço Contínuo da Receita Líquida**

No 1T24, a GOL atingiu uma receita operacional líquida de R\$4,7 bilhões. Durante o trimestre, a Companhia focou em diversas iniciativas estratégicas, incluindo a entrada em novos mercados, o aprimoramento de seus canais digitais e a continuidade do crescimento de suas unidades de negócios de carga (Gollog) e fidelidade (Smiles).

Os níveis de receita do primeiro trimestre também refletem um mercado competitivo racional em termos de capacidade e rendimentos, bem como uma demanda resiliente por transporte aéreo no Brasil.

### **Gestão de Capacidade e Otimização de Desempenho**

A GOL permanece focada na otimização de sua capacidade operacional através da expansão de novas bases com demanda sustentável, especialmente em mercados internacionais.

Neste primeiro trimestre, a Companhia apresentou uma taxa de ocupação de 83,1%. O Custo Recorrente por assento-quilômetro disponível (CASK) diminuiu 5,3% enquanto o CASK Recorrente ex-combustível aumentou 8,9%.

A utilização das aeronaves manteve uma alta taxa, com uma média de 11,9 horas por dia, evidenciando o compromisso da GOL em aprimorar seus índices de eficiência e diminuir seu custo por assento, mantendo assim sua posição como líder em custo unitário na região.

### **Fidelização de Clientes e Fontes Alternativas de Receita impulsionando o RASK**

No 1T24, a Companhia manteve o alto índice de crescimento de suas unidades de negócio, principalmente de cargas (Gollog) e fidelidade (Smiles). O faturamento destas unidades de negócio combinadas registrou um aumento de 8,1% em comparação com o primeiro trimestre de 2023, atingindo cerca de R\$ 1,5 bilhão.

A Gollog, unidade de negócios de cargas da GOL, aumentou a seu faturamento em 61% em comparação ao 1T23, atingindo aproximadamente R\$297 milhões. A SMILES, maior programa de fidelidade do país, expandiu sua base de clientes em mais de 7% em relação ao primeiro trimestre de 2023, para 22,9 milhões de clientes.

Acrescentou Carla Fonseca: “O ritmo de crescimento das unidades de negócio e receitas auxiliares da GOL vem se mantendo em patamares altos. Desde a incorporação da SMILES, as sinergias de negócios continuam sendo capturadas em ritmo acelerado. Em menos de dois anos, a SMILES praticamente dobrou seu faturamento em relação ao período pré-pandemia. Agora com as atividades da operadora Smiles Viagens, vemos um potencial adicional de receita a ser capturado que contribuirá ainda mais com a evolução de nossas receitas auxiliares.”

### **Gestão da Malha**

A GOL continua seu processo de retomada de oferta, pautada pelo crescimento sustentável e diversificação com a abertura de novas bases, incluindo mercados internacionais em crescimento.

Em [abril de 2024] a Companhia iniciou voos para Bogotá (BOG), proporcionando uma nova conexão entre São Paulo e Buenos Aires para Bogotá, fortalecendo ainda mais nossa parceria com a Avianca com novos destinos para nossos clientes na Colômbia.

Em junho de 2024, a GOL oferecerá voos de Fortaleza para Buenos Aires (EZE) e Flórida (um para Orlando e dois para Miami). Este será o maior número de destinos internacionais que qualquer companhia aérea já operou no estado do Ceará.

Celso Ferrer concluiu: “Nossos resultados favoráveis no primeiro trimestre refletem uma execução sólida e resiliente e disciplina de capacidade. Estamos seguindo nosso plano de investir em nossos motores e aumentar o tamanho da frota operacional para restaurar a capacidade, mantendo alta produtividade e eficiência operacional. No futuro, continuaremos a concentrar-nos na implementação das nossas iniciativas estratégicas e nos investimentos direcionados para apoiar o crescimento sustentável contínuo.”

### **Atualização da Frota**

Neste trimestre, a GOL adicionou duas novas aeronaves Boeing 737-MAX 8 à sua frota, além disso, como parte do plano de renovação de frota e recuperação da eficiência operacional, a Companhia devolveu uma aeronave Boeing 737-NG.

Em 31 de março de 2024, a GOL possuía uma frota total de 142 aeronaves Boeing, sendo 46 737-MAX, 90 737-NG e seis cargueiros 737-800BCF. A GOL continua comprometida em modernizar sua frota e adotar tecnologias mais sustentáveis para reduzir as emissões de carbono e promover operações ainda mais eficientes.

### Progresso da Reestruturação Financeira

Em 28 de fevereiro de 2024, o Tribunal de Falências dos Estados Unidos para o Distrito Sul de Nova York aprovou a capacidade da GOL de acessar até US\$ 1,0 bilhão em financiamento de posse de devedores ("Financiamento DIP") fornecido por membros do Grupo Ad Hoc de Detentores de Bonds Abra. e outros detentores de títulos Abra e detentores de títulos GOL 2026. O Financiamento DIP, juntamente com o caixa gerado pelas operações em curso, proporcionará liquidez substancial para apoiar as operações durante o processo de reestruturação financeira.

Em 13 de maio de 2024, a Companhia tinha acordos aprovados pelo Tribunal de Falências para 109 aeronaves que incluem concessões de arrendamento significativas, devoluções de aeronaves selecionadas e financiamento dos lessores de manutenção de motores. A Companhia continua suas negociações com arrendadores de aeronaves para garantir que a GOL tenha a capacidade adequada para continuar a atender os destinos atuais e a expansão de rotas planejadas.

No processo do Capítulo 11 dos EUA, a GOL tem a oportunidade de avaliar seus contratos e decidir se aceitará ou rejeitará determinados contratos, incluindo arrendamentos de aeronaves.

A GOL também iniciou discussões sobre o plano de financiamento que servirá de base ao Plano de Reorganização autônomo da Companhia.

A GOL utilizará o processo do Capítulo 11 para reestruturar suas obrigações financeiras e fortalecer sua estrutura de capital para a sustentabilidade no longo prazo, ao mesmo tempo que permitirá uma aceleração no processo de recuperação da frota. A Companhia espera sair desse processo com um balanço reestruturado, posicionando-se assim para expandir sua posição como companhia aérea líder na América Latina.

### Indicadores Operacionais e Financeiros

Dados de tráfego - GOL (em milhões)	1T24	1T23	% Var.
<b>RPK GOL - Total</b>	<b>8.966</b>	<b>9.350</b>	<b>(4,1%)</b>
RPK GOL - Mercado Doméstico	7.673	8.424	(8,9%)
RPK GOL - Mercado Internacional	1.293	926	39,6%
<b>ASK GOL - Total</b>	<b>10.787</b>	<b>11.221</b>	<b>(3,9%)</b>
ASK GOL - Mercado Doméstico	9.276	10.031	(7,5%)
ASK GOL - Mercado Internacional	1.511	1.190	27,0%
<b>Taxa de Ocupação GOL - Total</b>	<b>83,1%</b>	<b>83,3%</b>	<b>(0,2 p.p.)</b>
Taxa de Ocupação GOL - Mercado Doméstico	82,7%	84,0%	(1,3 p.p.)
Taxa de Ocupação GOL - Mercado Internacional	85,6%	77,8%	7,8 p.p.
Dados Operacionais	1T24	1T23	% Var.
Passageiros Pagantes - Pax Transportados ('000)	7.248	7.904	(8,3%)
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	11,9	11,7	1,7%
Decolagens	51.666	57.015	(9,4%)
Total de Assentos Disponibilizados ('000)	9.129	9.812	(7,0%)
Etapa Média de Voo (km)	1.167	1.114	4,8%
Litros Consumidos no Período (mm)	298	313	(4,8%)
Funcionários (no Final do Período)	13.694	13.765	(0,5%)
Frota Média Operacional <sup>(1)</sup>	99	110	(10,0%)
Pontualidade	91,5%	85,1%	6,4 p.p.
Regularidade	98,6%	98,3%	0,3 p.p.
Perda de Bagagem (por 1.000 pax)	2,72	2,63	3,4%
Dados Financeiros	1T24	1T23	% Var.
YIELD Líquido (R\$ centavos)	48,19	48,52	(0,7%)
PRASK Líquido (R\$ centavos)	40,05	40,43	(0,9%)
RASK Líquido (R\$ centavos)	43,70	43,85	(0,3%)
CASK (R\$ centavos)	36,20	36,75	(2,7%)
CASK Ex-Combustível (R\$ centavos)	24,20	21,00	14,3%
CASK oper. de passageiros (R\$ centavos) <sup>(2)</sup>	35,43	36,39	(2,6%)
CASK oper. de passageiros ex-combustível (R\$ centavos) <sup>(2)</sup>	23,87	20,64	15,6%
CASK Recorrente <sup>1</sup> (R\$ Centavos)	34,44	36,35	(5,3%)
CASK Ex-Fuel Recorrente <sup>1</sup> (R\$ Centavos)	22,44	20,60	8,9%
<b>Breakeven da Taxa de Ocupação Recorrente</b>	<b>65,5%</b>	<b>69,1%</b>	<b>(3,6 p.p.)</b>
Taxa de Câmbio Média <sup>(3)</sup>	4,95	5,19	(4,7%)
Taxa de Câmbio no Final do Período <sup>(3)</sup>	5,00	5,13	(2,6%)
WTI (Média por Barril, US\$) <sup>(4)</sup>	76,96	76,13	1,1%
Preço por Litro de Combustível (R\$) <sup>(5)</sup>	4,45	5,66	(21,4%)
Combustível Golfo do México (Média por Litro, US\$) <sup>(4)</sup>	0,53	0,58	(8,6%)

(1) Frota média excluindo aeronaves subarrendadas e MRO. Alguns valores podem diferir das informações trimestrais - ITR devido a arredondamentos; (2) Exclui custos relacionados à operação da frota de carga; (3) Exclui itens não recorrentes de R\$ 189,8 milhões; (4) Fonte: Banco Central do Brasil; (4) Fonte: Bloomberg; (5) Despesas com combustível excluindo resultados de hedge e créditos de PIS e COFINS/litros consumidos.

### Mercado doméstico

A oferta no mercado doméstico, por sua vez, atingiu 9,276 milhões de ASK, uma redução de 7,5% ano contra ano.

A demanda no mercado doméstico por sua vez atingiu 7,673 milhões de RPK, representando um decréscimo de 8,9% ano contra ano.

A taxa de ocupação neste mercado foi de 82,7% e a Companhia transportou cerca de 6,8 milhões de Clientes no 1T24, um decréscimo de 13,5% comparativamente ao mesmo trimestre do ano anterior.

### Mercado internacional

A oferta GOL no mercado internacional, medida em ASK, foi de 1,511 milhões, e a demanda (em RPK) foi de 1,293 milhões.

A taxa de ocupação neste mercado foi de 85,6% e a Companhia transportou cerca de 0,5 milhões de Clientes no 1T24, um acréscimo de 38,1% comparativamente ao mesmo trimestre do ano anterior.

### Volume de Decolagens e Total de Assentos

No 1T24, o volume total de decolagens da Companhia foi de 51.666, representando um decréscimo de 9,4% comparativamente ao 1T23. O total de assentos disponibilizados pela GOL ao mercado foi de 9,1 milhões, representando um decréscimo de 7,0% comparativamente ao mesmo período de 2023.

### PRASK, RASK e Yield

O PRASK líquido no 1T24 foi 0,9% menor comparado ao 1T23, atingindo 40,05 centavos (R\$). O RASK líquido da Companhia foi de 43,70 centavos (R\$), representando uma redução de 0,3% também comparado ao mesmo período do ano anterior. O *yield* líquido registrado no 1T24 foi de 48,19 centavos (R\$), resultando em um decréscimo de 0,7% comparado ao 1T23.

**Demonstração de Resultados**

Demonstrações dos Resultados em IFRS (R\$ MM)	1T24	1T23	% Var.
<b>Receita Operacional Líquida</b>	<b>4.713,9</b>	<b>4.920,2</b>	<b>(4,2%)</b>
Transporte de Passageiros	4.320,7	4.536,6	(4,8%)
Transporte de Cargas e Outros	393,2	383,6	2,5%
<b>Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(3.905,2)</b>	<b>(4.123,7)</b>	<b>(5,3%)</b>
<b>Pessoal</b>	<b>(679,5)</b>	<b>(583,5)</b>	<b>16,5%</b>
Pessoal - Operações	(453,1)	(444,3)	2,0%
Pessoal - Outros	(226,4)	(139,3)	17,4%
<b>Combustível de Aviação</b>	<b>(1.295,2)</b>	<b>(1.766,8)</b>	<b>(26,7%)</b>
Imposto ICMS Sobre Combustível	(149,7)	(167,1)	NM
Combustível (Ex-ICMS)	(1.145,9)	(1.599,7)	NM
Tarifas de Pouso e Decolagem	(249,0)	(235,3)	5,8%
Gastos Com Passageiros	(194,9)	(277,1)	(29,7%)
Prestação de Serviços	(384,2)	(239,9)	60,1%
Comerciais e Publicidade	(220,6)	(225,8)	(2,3%)
Material de Manutenção e Reparo	(340,5)	(273,1)	24,7%
Depreciação e Amortização	(428,4)	(396,7)	(8,4%)
Outros	(113,0)	(125,4)	(9,9%)
<b>Resultado Operacional (EBIT)</b>	<b>808,7</b>	<b>796,5</b>	<b>1,5%</b>
<i>Margem Operacional</i>	<i>17,2%</i>	<i>16,2%</i>	<i>1,0 p.p.</i>
<b>Outras Receitas (Despesas) Financeiras</b>	<b>2.981,1</b>	<b>(159,3)</b>	<b>NM</b>
Juros sobre empréstimos e financiamentos	(991,3)	(728,5)	(36,1%)
Ganhos com aplicações financeiras	40,3	271,7	(85,2%)
Variações cambiais e monetárias	(767,5)	516,8	NM
Resultado líquido de derivativos	(2,7)	(12,9)	(79,1%)
Resultados do ESN e Capped Calls	4.875,0	11,3	NM
Outras receitas (despesas) líquidas	(172,8)	(217,8)	(20,7%)
<b>Lucro (Prejuízo) Antes de IR/CS</b>	<b>3.789,8</b>	<b>637,2</b>	<b>NM</b>
<i>Margem Líquida Antes dos Impostos</i>	<i>80,4%</i>	<i>13,0%</i>	<i>67,4 p.p.</i>
<b>Imposto de Renda</b>	<b>(2,3)</b>	<b>(17,7)</b>	<b>(87,0%)</b>
Imposto de renda corrente	(0,3)	(8,2)	(96,3%)
Imposto de renda diferido	(2,0)	(9,5)	(78,9%)
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido</b>	<b>3.787,5</b>	<b>619,5</b>	<b>NM</b>
<i>Margem Líquida</i>	<i>80,3%</i>	<i>12,6%</i>	<i>67,7 p.p.</i>
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido</b>	<b>3.787,5</b>	<b>619,5</b>	<b>NM</b>
Despesas Financeiras	(2.981,1)	159,3	NM
Despesas com Impostos sobre a Renda	2,3	17,7	(87,0%)
Depreciação e Amortização	428,4	396,7	8,0%
Despesas não recorrentes	189,8	45,0	NM
<b>EBITDA recorrente</b>	<b>1.426,9</b>	<b>1.238,0</b>	<b>15,2%</b>
<i>Margem EBITDA recorrente</i>	<i>30,3%</i>	<i>25,2%</i>	<i>5,1 p.p.</i>
<b>EBIT recorrente</b>	<b>998,5</b>	<b>841,5</b>	<b>18,7%</b>
<i>Margem EBIT recorrente</i>	<i>21,2%</i>	<i>17,1%</i>	<i>4,1 p.p.</i>
<b>LAIR recorrente<sup>4</sup></b>	<b>(127,9)</b>	<b>154,1</b>	<b>NM</b>
<i>Margem LAIR recorrente<sup>4</sup></i>	<i>(2,7%)</i>	<i>3,1%</i>	<i>NM</i>
<b>Lucro Líquido recorrente</b>	<b>(130,2)</b>	<b>136,4</b>	<b>NM</b>
<i>Margem Lucro Líquido recorrente</i>	<i>(2,8%)</i>	<i>2,8%</i>	<i>NM</i>

(1) Exclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (2) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS). (3) Inclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs (4) 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. (5) Exclui variações cambiais e monetárias, líquidas.

**Receita líquida**

No primeiro trimestre a Companhia registrou R\$4,7 bilhões de receita operacional líquida, 4,2% inferior à receita do 1T23 e 46,8% superior à receita operacional do 1T19. As receitas auxiliares somaram R\$393 milhões, representando 8,3% da receita líquida total no primeiro trimestre de 2024.

**Despesas operacionais**

O CASK recorrente no 1T24 foi de 34,44 centavos (R\$), representando uma redução de 5,3% em relação ao 1T23, resultado influenciado principalmente pela queda nos custos com combustíveis e por custos não recorrentes relacionados à reestruturação financeira dentro do processo do Capítulo 11. O custo unitário excluindo as operações de combustíveis e aeronaves cargueiras aumentou 15,6%. O custo unitário recorrente do combustível caiu 23,7%, principalmente devido à redução no preço do querosene de aviação e à maior utilização das novas aeronaves Boeing 737-MAX nas operações da GOL, que oferecem maior economia de combustível em comparação aos Boeing 737-NG.

Os indicadores de custo por ASK descritos nesta sessão e sua base comparativa, bem como as explicações da natureza de suas variações, são baseados nos números reportados recorrentes.

Despesas Operacionais (R\$ MM)	1T24	1T23	% Var.
<b>Pessoal</b>	<b>(679,5)</b>	<b>(583,5)</b>	<b>16,5%</b>
Pessoal – Operações	(453,1)	(444,3)	2,0%
Pessoal – Outros	(226,4)	(139,3)	62,5%
<b>Combustível de aviação</b>	<b>(1.295,2)</b>	<b>(1.766,8)</b>	<b>(26,7%)</b>
Imposto ICMS sobre Combustível	(149,7)	(167,1)	(10,4%)
Combustível (ex-ICMS)	(1.145,5)	(1.599,7)	(28,4%)
Tarifas de pouso e decolagem	(249,0)	(235,3)	5,8%
Gastos com passageiros	(194,9)	(277,1)	(29,7%)
Prestação de serviços	(384,2)	(239,9)	60,2%
Comerciais e publicidade	(220,6)	(225,8)	(2,3%)
Material de manutenção e reparo	(340,5)	(273,1)	24,7%
Depreciação e amortização	(428,4)	(396,7)	8,0%
Outras Despesas	(113,0)	(125,4)	(9,9%)
<b>Despesas operacionais totais</b>	<b>(3.905,2)</b>	<b>(4.123,7)</b>	<b>(5,3%)</b>
<b>Despesas operacionais ex-comb.</b>	<b>(2.610,0)</b>	<b>(2.356,9)</b>	<b>10,7%</b>
<b>Despesas não recorrentes</b>	<b>(189,8)</b>	<b>(45,0)</b>	<b>NM</b>
Despesas Operacionais por ASK	1T24	1T23	% Var.
<b>Pessoal</b>	<b>(6,30)</b>	<b>(5,20)</b>	<b>21,2%</b>
Pessoal – Operações	(4,20)	(3,96)	6,1%
Pessoal – Outros	(2,10)	(1,24)	69,4%
<b>Combustível de aviação</b>	<b>(12,01)</b>	<b>(15,75)</b>	<b>(23,7%)</b>
Imposto ICMS sobre Combustível	(1,39)	(1,49)	(6,7%)
Combustível (ex-ICMS)	(10,62)	(14,26)	(25,5%)
Tarifas de pouso e decolagem	(2,31)	(2,10)	(10,0%)
Gastos com Passageiros	(1,81)	(2,47)	(26,7%)
Prestação de serviços	(3,56)	(2,14)	66,4%
Comerciais e publicidade	(2,04)	(2,01)	1,5%
Material de manutenção e reparo	(3,16)	(2,43)	30,0%
Depreciação e amortização	(3,97)	(3,54)	12,1%
Outras Despesas	(1,05)	(1,12)	(6,3%)
<b>CASK (R\$ centavos)</b>	<b>(36,20)</b>	<b>(36,75)</b>	<b>(1,5%)</b>
<b>CASK Ex-Comb. (R\$ Centavos)</b>	<b>(24,20)</b>	<b>(21,00)</b>	<b>15,2%</b>
<b>Cask Recorrente (R\$ Centavos)</b>	<b>(34,44)</b>	<b>(36,35)</b>	<b>(5,3%)</b>
<b>CASK Ex-Comb. (R\$ centavos)</b>	<b>(22,44)</b>	<b>(20,60)</b>	<b>8,9%</b>
<b>CASK oper. de pax (R\$ centavos)<sup>(1)</sup></b>	<b>(35,43)</b>	<b>(36,39)</b>	<b>(2,6%)</b>
<b>CASK Ex-Comb. oper. de pax (R\$ centavos)<sup>(1)</sup></b>	<b>(23,87)</b>	<b>(20,64)</b>	<b>15,6%</b>

(1) Exclui despesas não recorrentes; (2) Exclui custos com operações de carga dedicada.

Despesas com pessoal por ASK: maior em 21,2% devido principalmente pelo aumento de contingências trabalhistas e dissídio da categoria.

Despesas com combustível de aviação por ASK: menor em 23,7%, principalmente devido à redução no preço de querosene de aviação (QAV) e ganhos com incentivos fiscais nas operações regionais combinados com maior utilização das novas aeronaves Boeing 737-MAX nas operações da GOL.

Tarifas de pouso e decolagem por ASK: menor em 10,0%, principalmente em decorrência da redução do número de decolagens em 9,4% no período.

Gastos com passageiros por ASK: menor em 26,7% principalmente devido a gastos menores em hospedagem e em diárias resultantes de cancelamentos de voos.

Prestação de serviços por ASK: maior devido aos custos associados ao serviço de informática internacional e a contratação de consultorias relacionadas a reorganização financeira da empresa.

Comerciais e publicidades por ASK: maior em 1,5%, devido à maior volume na geração de vendas e despesas com comissões relacionadas no período.

Material de manutenção e reparo por ASK: aumento em função de despesas para devolução de uma aeronave no período.

Depreciação e amortização por ASK: maior em 12,1%, principalmente em função das manutenções de motores, do alongamento da vida útil depreciável de manutenções capitalizadas.

Outras despesas por ASK: menor em 6,3%, devido à recuperação de despesas em contingências jurídicas.

## Resultados Operacionais

O EBIT recorrente registrado no 1T24 foi de R\$0,9 bilhão representando uma margem operacional de 21,2%. Em uma base por assento-quilômetro disponível, o EBIT recorrente atingiu 9,26 centavos (R\$).

O EBITDA recorrente registrado no 1T24 foi de R\$1.4 bilhão, representando uma margem de 30,3%. O EBITDA recorrente na base assento-quilômetro disponível no período foi de 13,23 centavos (R\$).

Reconciliação de EBIT e EBITDA (R\$ MM)	1T24	1T23	% Var.
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido</b>	<b>3.787,5</b>	<b>619,5</b>	<b>NM</b>
(-) Eventos não recorrentes	(189,8)	(45,0)	NM
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido Recorrente</b>	<b>3.977,3</b>	<b>664,5</b>	<b>NM</b>
(-) Imposto de renda	2,3	17,7	NM
(-) Resultado financeiro líquido	(2.981,1)	159,3	NM
<b>EBIT Recorrente<sup>(1)</sup></b>	<b>998,5</b>	<b>841,5</b>	<b>18,7%</b>
<i>Margem EBIT Recorrente<sup>(1)</sup></i>	<i>21,2%</i>	<i>17,1%</i>	<i>4,1 p.p.</i>
(-) Depreciação e amortização	428,4	396,7	8,0%
<b>EBITDA Recorrente</b>	<b>1.426,9</b>	<b>1.238,2</b>	<b>15,2%</b>
<i>Margem EBITDA Recorrente</i>	<i>30,3%</i>	<i>25,2%</i>	<i>5,1 p.p.</i>
Cálculo do EBITDA (R\$ centavos/ASK)	1T24	1T23	% Var.
<b>Receita Líquida</b>	<b>43,70</b>	<b>43,85</b>	<b>(0,2%)</b>
Custos e Despesas Operacionais	(34,44)	(36,35)	(5,2%)
<b>EBIT Recorrente<sup>(1)</sup></b>	<b>9,26</b>	<b>7,50</b>	<b>24,0%</b>
Depreciação e Amortização	(3,97)	(3,54)	14,3%
<b>EBITDA Recorrente<sup>(1)</sup></b>	<b>13,23</b>	<b>11,0</b>	<b>20,0%</b>

(1) Exclui resultados não recorrentes. \*De acordo com a Instrução CVM nº 527, 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.

## Resultado das Operações de Hedge

A Companhia utiliza *hedge accounting* para fins de contabilização de alguns de seus instrumentos derivativos. No 1T24, a GOL reconheceu um ganho de R\$ 21,1 milhões em suas operações de hedge no resultado financeiro da Companhia.

**Combustível:** A GOL reconheceu ganhos líquidos de R\$ 26,7 milhões em suas operações de hedge para mitigar a exposição da Companhia às mudanças no preço do combustível de aviação nos resultados financeiros da Companhia.

**Juros:** As operações de proteção ao fluxo de caixa dos contratos futuros de arrendamento mercantil, cujas parcelas estão expostas à volatilidade das taxas pós-fixadas e a operação de swap de taxas de juros de empréstimos resultaram em ganhos de R\$ 4,0 milhões no resultado financeiro no 1T24.

**Câmbio:** A Companhia reconheceu ganho de R\$0,1 milhão com operações de derivativos de proteção cambial durante o 1T24.

## Imposto de renda

No 1T24, a despesa com Imposto de Renda e Contribuições foi de R\$2,3 milhões, um decréscimo de 87% comparativamente ao 1T23.

## Lucro Líquido

No 1T24, a Companhia apurou lucro líquido de R\$3,8 bilhões e prejuízo líquido ajustado de R\$130 milhões, excluindo as perdas com variação cambial líquida de R\$767 milhões, perda de R\$4,9 milhões relacionado aos resultados do *Exchangeable Notes* e *Capped Calls*, e despesas não recorrentes de R\$190 mil

Resultado Líquido (R\$ MM)	1T24	1T23	% Var.
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido</b>	<b>3.787,5</b>	<b>619,5</b>	<b>NM</b>
(-) Resultados do ESN/ESSN e <i>Capped Calls</i> <sup>(1)</sup>	(4.875,0)	(11,3)	NM
(-) Variações Cambiais Líquidas <sup>(2)</sup>	767,5	(516,8)	NM
(-) Despesas e receitas não recorrentes, líquidas	189,9	45,0	NM
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido do Período<sup>(3)</sup></b>	<b>(130,2)</b>	<b>136,4</b>	<b>NM</b>

(1) Considera marcação a mercado do derivativo ESSN em função da variação do preço das ações (2) É alocada a diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado na demonstração do resultado das informações trimestrais - ITR do período findo em 31 de dezembro de 2021 aos resultados de ESN e chamadas limitadas. (3) O lucro por ação exclui os resultados de (i) variação cambial líquida; (ii) Chamadas permutáveis e limitadas; e (iii) exclui resultados não recorrentes

## Fluxo de Caixa

As atividades operacionais consumiram aproximadamente R\$829 milhões no 1T24.

As atividades de investimento consumiram cerca de R\$131 milhões líquido no trimestre, principalmente devido a operação *Sale and Leaseback*.

As atividades de financiamento no 1T24 geraram R\$2,2 bilhões, impactados principalmente por R\$2,7 bilhões em novas captações.

Resumo do Fluxo De Caixa Consolidado (R\$ MM)	1T24	1T23	% Var.
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido do Período</b>	<b>3.787,5</b>	<b>619,5</b>	<b>NM</b>
Ajuste de Itens Não-Caixa	(2.677,1)	551,1	NM
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido Após Ajuste de Itens Não-Caixa</b>	<b>1.110,4</b>	<b>1.170,6</b>	<b>(5,1%)</b>
Caixa Líquido Fornecido para (usado em) Atividades Operacionais	(828,9)	(493,2)	68,1%
Caixa Líquido Utilizado em Atividades de Investimento	(130,8)	(177,3)	(26,2%)
<b>Fluxo de Caixa Líquido</b>	<b>(959,6)</b>	<b>(670,5)</b>	<b>43,1%</b>
Caixa Líquido usado em Atividades Financeiras	2.188,6	(4,0)	NM
<b>Acréscimo (Decréscimo) Líquido em Liquidez<sup>(1)</sup></b>	<b>1.229,0</b>	<b>(674,5)</b>	<b>NM</b>
<b>Caixa Total no Início do Período</b>	<b>782,5</b>	<b>1.480,2</b>	<b>(47,1%)</b>
<b>Caixa Total no Final do Período</b>	<b>2.011,4</b>	<b>805,7</b>	<b>149,6%</b>

(1) (1) Inclui caixa e investimentos.

## Caixa e Endividamento

No 1T24, o Caixa Total da Companhia (caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras) foi de R\$2,011 bilhões.

Em 31 de março de 2024, os Empréstimos e Financiamentos contabilizados da GOL eram de R\$ 14,2 bilhões, dos quais R\$ 2,8 bilhões são relativos ao DIP (devedor em posse) e R\$ 6,1 bilhões estão incluídos no passivo circulante. O passivo total de arrendamento foi de R\$ 9,5 bilhões.

A dívida bruta total do 1T24 foi de R\$ 23,7 bilhões, representando um aumento de 3,5% quando comparado ao 1T23, mesmo com a variação cambial impactando negativamente as dívidas em moeda estrangeira. A relação dívida líquida ajustada/EBITDA UDM foi de 4,0x em 31 de março de 2024.

Caixa (R\$ MM)	1T24	1T23	% Var.
Caixa e Investimentos	2.011,4	805,7	NM
Contas a Receber	2.041,5	1.036,7	96,9%
<b>Caixa Total + Contas a Receber</b>	<b>4.053,0</b>	<b>1.842,3</b>	<b>NM</b>
Caixa Total + Contas a Receber como % da receita líquida	21,8%	9,9%	10,9 p.p.
Dívida (R\$ MM)	1T24	1T23	% Var.
Empréstimos Bancários	19,0	99,1	(80,8%)
Financiamento e manutenção de aeronaves e motores	97,1	351,9	(72,4%)
Arrendamentos (arrendamentos IFRS-16)	9.514,6	10.503,6	(9,4%)
Emissões de Dívida	13.167,0	10.935,5	20,4%
Exchangeable Notes	200,6	287,8	(30,3%)
Bônus Perpétuos	697,0	720,4	(3,2%)
<b>Total de Empréstimos e Financiamentos</b>	<b>23.695,2</b>	<b>22.898,3</b>	<b>3,5%</b>
Dívida financeira de curto prazo (IFRS-16)	6.119,8	1.281,9	NM
Dívida financeira de longo prazo (IFRS-16)	8.060,8	11.112,8	(27,5%)
Dívida e Alavancagem (R\$ MM)	1T24	1T23	% Var.
Dívida Bruta ex-bônus perpétuos (R\$ MM)	22.998,2	22.177,9	3,7%
Caixa Total (R\$ MM)	2.011,4	805,7	149,6%
<b>Dívida Líquida Ajustada (R\$ MM)</b>	<b>20.986,8</b>	<b>21.372,3</b>	<b>(1,8%)</b>
% da dívida bruta em moeda estrangeira	56,1%	49,3%	6,8 p.p.
% da dívida no curto prazo	43,2%	10,3%	32,9 p.p.
% da dívida no longo prazo	56,8%	89,7%	(32,9 p.p.)
Total de Empréstimos e Financiamentos	23.695,2	22.898,3	3,5%
- Bônus perpétuos	697,0	720,4	(3,2%)
- Caixa total	2.011,4	805,7	149,6%
<b>= Dívida líquida (ex-bônus perpétuos)</b>	<b>20.986,8</b>	<b>21.372,3</b>	<b>(1,8%)</b>
EBITDA ajustado UDM <sup>(2)</sup>	5.239,6	3.575,0	46,6%
<b>Dívida Líquida / EBITDA UDM<sup>(2)</sup></b>	<b>4,0x</b>	<b>6,0x</b>	<b>(2,0x)</b>
Dívida Bruta / EBITDA UDM <sup>(2)</sup>	4,4x	6,2x	(1,8x)
<b>Dívida Líquida Ajustada / EBITDA UDM<sup>(1)</sup></b>	<b>4,7x</b>	<b>7,9x</b>	<b>(3,2x)</b>
Dívida Bruta Ajustada / EBITDA UDM <sup>(1)</sup>	5,1x	8,1x	(3,0x)

(1) Dívida e Alavancagem consideram o saldo contábil de Empréstimos e Financiamentos no balanço patrimonial e não consideram Obrigações Derivativas. A ESN2028 considera o valor justo do instrumento de dívida, conforme registrado na rubrica Empréstimos e Financiamentos; (2) Excluindo despesas não recorrentes; (3) Excluindo notas perpétuas e considerando arrendamentos de aeronaves x 7 vezes.

## Frota

No final do 1T24, a frota total da GOL era de 142 aeronaves Boeing 737, sendo 90 NGs, 46 MAXs e 6 NGs Cargueiros. A frota da Companhia é 100% composta por aeronaves *narrowbody*, sendo 97% financiada via arrendamento mercantil operacional e 3% financiada via arrendamento financeiro.

Frota Total ao Final do Período	1T24	1T23	Var.	4T23	Var.
<b>Boeing 737</b>	<b>142</b>	<b>144</b>	<b>-2</b>	<b>141</b>	<b>0</b>
737-700 NG	15	19	-4	16	-1
737-800 NG	75	84	-9	75	0
737-800 NG Cargueiro	6	3	3	6	0
737-MAX 8	46	38	8	44	2

Em 31 de março de 2024, a GOL possuía 99 pedidos firmes para aquisição de aeronaves Boeing 737-MAX, sendo 62 do modelo 737-MAX 8 e 37 do modelo 737-MAX 10.

**Revisão ESG**
**Instituto GOL**

A frente de Responsabilidade Social da GOL e do Instituto GOL concentrará seus esforços no apoio às organizações educacionais, priorizando a alfabetização, a educação técnica profissional e a diversidade, a equidade e a inclusão. Em 2023, 249 organizações participaram do edital, das quais 20 foram selecionadas para colaborar com a GOL e o Instituto GOL nos próximos dois anos. Ao longo de 13 anos, o Instituto GOL desempenhou um papel significativo na transformação social, alcançando milhares de vidas em todo o Brasil. Comemorar as conquistas até hoje reforça o seu compromisso com um futuro ainda mais impactante, mantendo o propósito como guia e o compromisso social como motivação.

Meio Ambiente	1T24	2023	2022	2021
<b>Combustível</b>				
Combustível Total Consumido (GJ X 1.000)	9.778	42.318	37.630	26.188
% Combustível Renovável	0	0	0	0
Combustível Total Consumido (Litros X 1.000 / ASK)	26,3	28,2	27,8	27,7
<b>Emissões globais brutas do escopo 1</b>				
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) (toneladas CO <sub>2</sub> )	719.548	3.079,251	2.737,745	1.905,556
Emissões de gases de efeito estufa (GEE)/hora de voo (toneladas CO <sub>2</sub> )	8,6	8,3	8,0	8,5
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) compensadas (toneladas CO <sub>2</sub> )	1.673	3,405	10,281	71
<b>Frota</b>				
Idade Média da Frota	10,4	10,4	10,4	10,4
<b>Social</b>				
<b>Relações Trabalhistas</b>				
Gênero dos Colaboradores (% Masculino/Feminino)	57/43	57/43	56/44	56/44
Idade: Menor de 30 Anos (%)	24	21	20	24
Entre 30 e 50 Anos (%)	63	66	68	65
Acima de 50 Anos (%)	13	13	12	11
Força de Trabalho Ativa Coberta por Acordos de Negociação Coletiva (%)	98,5	98,5	100	100
Número e Duração de Greves e Bloqueios (# Dias)	0	0	0	0
<b>Comportamento do Cliente e da Companhia</b>				
Pontualidade (%)	91,5	89,8	88,9	92,8
Regularidade (%)	98,6	98,4	99,2	99,0
Perda de Bagagem (Por 1.000 Pax)	2,47	2,37	2,37	2,06
<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>Administração</b>				
Conselheiros Independentes (%)	55	55	55	55
Participação de Mulheres em Posições de Liderança (%)	35	35	35	35
<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 (Disponível No Site De RI Da Companhia)	✓	✓	✓	✓
<b>Assembleias de Acionistas</b>				
Representação no Capital Votante das Assembleias Gerais (%)	100	100	100	100

**Demonstrações do Resultado Consolidado**

Demonstrações de Resultados (R\$ MM)	1T24	1T23	% Var.
<b>Receita Operacional Líquida</b>	<b>4.713,9</b>	<b>4.920,2</b>	<b>(4,2%)</b>
Transporte de Passageiros	4.320,7	4.536,6	(4,8%)
Transporte de cargas e outros	393,2	383,6	2,3%
<b>Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(3.905,2)</b>	<b>(4.123,7)</b>	<b>(5,3%)</b>
Pessoal	(679,5)	(583,5)	16,4%
Combustível de Aviação	(1.295,2)	(1.766,8)	(26,7%)
Tarifas de Pouso E Decolagem	(249,0)	(235,3)	6,0%
Gastos com Passageiros	(194,9)	(277,1)	29,6%
Prestação de Serviços	(384,2)	(239,9)	60,0%
Comerciais e Publicidade	(220,6)	(225,8)	(2,2%)
Material de Manutenção e Reparo	(340,5)	(273,1)	24,5%
Depreciação e Amortização	(428,4)	(396,7)	7,8%
Outros	(113,0)	(125,4)	(9,6%)
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	-	NM
<b>Lucro Operacional</b>	<b>808,7</b>	<b>796,5</b>	<b>NM</b>
Resultado Financeiro, Líquido	2.981,1	(159,3)	NM
<b>Lucro (prejuízo) antes de IR/CS</b>	<b>3.787,5</b>	<b>637,2</b>	<b>NM</b>
IR/CS Corrente	(0,3)	(8,2)	NM
IR/CS Diferido	(2,0)	(9,5)	(77,5%)
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido do Período</b>	<b>3.787,5</b>	<b>619,5</b>	<b>NM</b>
<b>Quantidade de Ações ao Final do Período (em Milhões)</b>	<b>420,4</b>	<b>418,7</b>	<b>0,4%</b>

**Balancos Patrimoniais Consolidados**

Balanco Patrimonial Consolidado (R\$000)	1T24	1T23	% Var.
<b>ATIVO</b>	<b>19.326.266</b>	<b>16.993.858</b>	<b>13,7%</b>
<b>Circulante</b>	<b>5.660.877</b>	<b>3.279.177</b>	<b>72,6%</b>
Caixa e equivalentes de caixa	1.705.195	286.455	NM
Aplicações financeiras	148.358	500.875	(70,4%)
Contas a receber	2.041.534	1.036.653	96,9%
Estoques	413.309	408.745	1,1%
Depósitos	273.278	319.303	(14,4%)
Adiantamento a fornecedores e terceiros	540.949	323.718	67,1%
Impostos a recuperar	101.808	156.494	(34,9%)
Direitos com operações de derivativos	84	5.783	(98,5%)
Outros créditos	436.358	241.151	(80,9%)
<b>Não circulante</b>	<b>13.665.389</b>	<b>13.714.681</b>	<b>0,4%</b>
Caixa restrito	157.889	18.350	NM
Depósitos	2.435.982	2.279.993	6,8%
Adiantamento a fornecedores e terceiros	100.353	80.203	25,1%
Impostos a recuperar	14.300	37.044	(61,4%)
Impostos diferidos	7.912	76.404	(89,6%)
Outros créditos	18.578	12.277	51,3%
Direitos com operações de derivativos	-	4.682	NM
Imobilizado	8.979.329	9.340.580	(3,9%)
Intangível	1.951.045	1.865.148	4,6%
<b>PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>19.326.266</b>	<b>16.993.858</b>	<b>12,4%</b>
<b>Circulante</b>	<b>17.965.398</b>	<b>13.837.172</b>	<b>(0,6%)</b>
Empréstimos e financiamentos	6.119.812	1.281.934	NM
Arrendamentos a Pagar	1.810.556	1.860.634	(2,7%)
Fornecedores	2.316.816	2.236.957	3,6%
Fornecedores - Risco sacado	19.279	30.112	(36,0%)
Obrigações trabalhistas	708.862	633.648	11,9%
Impostos a recolher	188.476	167.071	12,8%
Taxas e tarifas aeroportuárias	1.016.011	1.305.951	(22,2%)
Transportes a executar	2.526.875	3.128.610	(19,2%)
Programa de milhagem	1.866.609	1.617.679	15,4%
Adiantamento de clientes	163.195	494.247	(67,0%)
Provisões	906.034	694.363	30,5%
Obrigações com operações de derivativos	5.785	325	NM
Outras obrigações	317.088	385.641	(17,8%)
<b>Não circulante</b>	<b>20.708.872</b>	<b>24.197.429</b>	<b>14,4%</b>
Empréstimos e financiamentos	8.060.802	11.112.795	(27,5%)
Arrendamentos a Pagar	7.704.035	8.642.946	(10,9%)
Fornecedores	79.702	96.917	(17,8%)
Obrigações trabalhistas	458.055	400.077	14,5%
Impostos e contribuições a recolher	317.228	285.640	11,1%
Taxas e tarifas aeroportuárias	581.902	200.958	NM
Programa de milhagem	211.129	251.679	(16,1%)
Provisões Ip	2.694.186	2.876.581	(6,3%)
Impostos diferidos	208.332	45.045	NM
Obrigações com operações de derivativos	-	-	NM
Outras obrigações	393.501	284.791	38,2%
<b>Patrimônio Líquido</b>	<b>(19.348.004)</b>	<b>(21.040.743)</b>	<b>(6,8%)</b>
Capital social	4.042.130	4.040.398	4,0%
Ações a emitir	2.918	-	NM
Ações em tesouraria	(1.444)	(34.636)	NM
Reservas de capital	396.666	797.167	NM
Reservas de conversão	-	-	NM
Ajustes de avaliação patrimonial	(585.113)	(694.816)	(26,8%)
Remuneração baseada em ações	-	-	NM
Prejuízos acumulados	(23.203.162)	(25.148.856)	(7,7%)

**Fluxo de Caixa Consolidado**

<b>Fluxo de Caixa Consolidado (R\$000)</b>	<b>1T24</b>	<b>1T23</b>	<b>% Var.</b>
<b>Lucro (prejuízo) líquido do período</b>	3.787.478	619.525	NM
Depreciação – direito de uso aeronáutico	233.572	225.703	3,5%
Depreciação e amortização – outros	194.786	171.045	13,9%
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	834	1.494	(44,2%)
Constituição (reversão) de provisão	648	73	NM
Provisão para obsolescência de estoque	185	(3.488)	NM
Provisão para redução ao valor recuperável dos depósitos	64.777	49.869	29,9%
Provisão para perda com adiantamento de fornecedores	2.041	9.478	(78,5%)
Ajuste a valor presente de ativos e passivos	(30.828)	12.751	NM
Impostos diferidos	(104.183)	-	NM
Equivalência patrimonial	-	(68.084)	NM
Baixa de imobilizado e intangível	-	-	NM
Sale and Leaseback – retroarrendamentos	-	-	NM
Alteração contratual de arrendamentos	169.380	162.678	4,1%
Variações cambiais e monetárias, líquidas	713.995	(409.571)	NM
Juros sobre empréstimos e arrendamentos e amortização de custos, prêmios e ágios	921.281	681.933	35,1%
Deságio em recompra de títulos	-	(230.275)	-
Ágio sobre operações de financiamento	-	-	-
Resultados de derivativos reconhecidos no resultado	(4.842.023)	(46.496)	NM
Remuneração baseada em ações	3.114	3.225	(3,4%)
Outras provisões	(4.680)	(9.243)	(49,4%)
<b>Lucro (prejuízo) líquido ajustado</b>	<b>1.151.131</b>	<b>1.170.617</b>	<b>-1,7%</b>
<b>Variações nos ativos e passivos operacionais:</b>			
Aplicações financeiras	203.753	(131.928)	NM
Contas a receber	(1.222.026)	(151.946)	NM
Estoques	(24.201)	30.047	NM
Depósitos	(163.389)	(15.833)	NM
Adiantamento a fornecedores e terceiros	(108.838)	(48.077)	126,4%
Impostos a recuperar	63.125	54.744	15,3%
Arrendamentos variáveis	10.264	5.644	81,9%
Fornecedores	245.274	(108.726)	NM
Fornecedores – Risco sacado	(20.598)	171	NM
Transportes a executar	(603.897)	(373.946)	61,5%
Programa de milhagem	72.865	54	NM
Adiantamento de clientes	14.483	139.343	(89,6%)
Obrigações trabalhistas	23.220	147.538	(84,3%)
Taxas e tarifas aeroportuárias	(26.529)	115.292	NM
Impostos a recolher	(38.108)	(71.212)	(46,5%)
Obrigações com operações de derivativos	(2.535)	3.935	NM
Provisões	(138.754)	(102.905)	34,8%
Outros créditos (obrigações)	(76.197)	(41.792)	82,3%
Juros pagos	(53.968)	(309.718)	(82,6%)
<b>Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais</b>	<b>(694.925)</b>	<b>311.302</b>	<b>NM</b>
Adiantamento para aquisição de imobilizado, líquido	-	(5.010)	NM
Aquisição de imobilizado	(92.879)	(150.007)	(38,1%)
Recebimento em operações de Sale and Leaseback	-	-	NM
Aquisição de intangível	(37.879)	(22.311)	69,8%
<b>Caixa líquido aplicados nas atividades de investimentos</b>	<b>(130.758)</b>	<b>(177.328)</b>	<b>(26,3%)</b>
Captações de empréstimos e financiamentos	2.742.375	736.745	NM
Pagamentos de empréstimos	(86.136)	(101.748)	(15,3%)
Pagamentos de arrendamentos - aeronáuticos	(458.846)	(628.516)	(27,0%)
Pagamento de arrendamentos – outros	(11.719)	(10.453)	12,1%
Ações a Emitir	(1.470)	-	NM
Emissão de bônus de subscrição	-	-	-
Aumento de capital	4.388	-	NM
<b>Caixa líquido utilizado nas atividades de financiamento</b>	<b>2.188.692</b>	<b>(3.972)</b>	<b>NM</b>
Varição cambial do caixa de subsidiárias no exterior	18.357	(12.582)	NM
<b>Acréscimo (decréscimo) líquido de caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>1.381.266</b>	<b>117.420</b>	<b>NM</b>
<b>Caixa e equivalentes de caixa no início do período</b>	<b>323.928</b>	<b>169.035</b>	<b>91,6%</b>
<b>Caixa e equivalentes de caixa no final do período</b>	<b>1.705.195</b>	<b>286.455</b>	<b>NM</b>

## Eventos Subsequentes

Em 25 de janeiro de 2024, a GOL e suas subsidiárias entraram com pedido de proteção do Chapter 11 no Tribunal de Falências dos Estados Unidos para o Distrito Sul de Nova York (o "Tribunal dos EUA"). O Chapter 11 é um processo de reorganização supervisionado pelo tribunal dos Estados Unidos que as empresas usam para levantar capital, reestruturar suas finanças e fortalecer suas operações comerciais a longo prazo, enquanto continuam a operar normalmente. Em 28 de fevereiro de 2024, o Tribunal dos EUA concedeu o pedido da GOL para acessar até US\$ 1 bilhão de financiamento de devedor em posse de determinadas instituições financeiras a ser usado para, entre outras coisas, despesas de capital de giro designadas, necessidades corporativas gerais e custos relacionados à reestruturação.

Como consequência do processo do Chapter 11, em 26 de janeiro de 2024, a Bolsa de Valores de Nova York ("NYSE") suspendeu a negociação das American Depositary Shares (as "ADSs") da GOL e solicitou à Securities and Exchange Commission ("SEC") a retirada das ADSs da lista, como é de praxe após um pedido de registro do Chapter 11, de acordo com a Seção 802.01D do Manual de Empresas Listadas da NYSE. A dívida garantida e não garantida da GOL é significativamente maior do que seus ativos.

A GOL apresentou periodicamente ao Tribunal dos EUA determinados cronogramas e declarações de assuntos financeiros que estabelecem, entre outras coisas, os ativos e passivos da GOL (as "Declarações e Cronogramas"). Os Demonstrativos e Cronogramas são preparados de acordo com os requisitos da lei de falências aplicável e estão sujeitos a alterações ou modificações adicionais pela GOL.

Embora esses materiais forneçam as informações exigidas pelo Código de Falências e pelo Tribunal dos EUA, eles não são auditados e são preparados em um formato diferente do relatório financeiro consolidado e historicamente preparado pela GOL de acordo com o IFRS (International Financial Reporting Standards). Certas informações contidas nos Demonstrativos e Tabelas podem ser preparadas em uma base não consolidada. Dessa forma, a substância e o formato das Demonstrações e Tabelas disponibilizadas ao Tribunal dos EUA podem não permitir uma comparação significativa com as demonstrações financeiras consolidadas divulgadas publicamente pela GOL em seus balanços trimestrais. Além disso, as Declarações e Cronogramas exigidos e arquivados na Justiça dos EUA não são preparados com o objetivo de fornecer uma base para uma decisão de investimento relacionada aos títulos da GOL, ou reivindicações contra a GOL, ou para comparação com outras informações financeiras que devem ser relatadas de acordo com a lei de valores mobiliários aplicável.

## 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).
- **PASSEIROS PAGANTES:** representa o número total de passageiros a bordo que pagaram acima de 25% da tarifa para uma etapa.
- **PASSEIROS-QUILOMETRO 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 às 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-QUILOMETRO OFERECIDOS (PRASK):** é a receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.
- **RECEITA OPERACIONAL POR ASSENTOS-QUILOMETRO OFERECIDOS (RASK):** é a receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
- **SALE AND 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)  
Site: [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri)

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

A **GOL** é uma das empresas aéreas líderes no Brasil e parte do Grupo Abra. Desde sua fundação em 2001, ela é a empresa de mais baixo custo unitário na América Latina, o que possibilitou a democratização do transporte aéreo. A Companhia mantém alianças com a American Airlines e a Air France-KLM, e disponibiliza aos Clientes diversos acordos de codeshare e interline, trazendo mais conveniência e facilidade nas conexões para qualquer lugar atendido por essas parcerias. Com o propósito de "Ser a Primeira para Todos", a GOL oferece a melhor experiência de viagem aos seus passageiros, incluindo: a maior oferta de assentos e mais espaço entre as poltronas; a mais completa plataforma com internet, filmes e TV ao vivo; e o melhor programa de fidelidade, **Smiles**. No transporte de cargas, a **Gollog** possibilita a entrega de encomendas para diversas regiões no Brasil e no exterior. A Companhia conta com uma equipe de 13,7 mil profissionais da aviação altamente qualificados e focados na Segurança, valor número um da GOL, e opera uma frota padronizada de 142 aeronaves Boeing 737. As ações da Companhia são negociadas na B3 (GOLL4). Para mais informações, visite [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri).

## 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", "Caixa 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.

\*\*\*\*\*