

GOL anuncia plano financeiro de cinco anos atualizado

São Paulo, 15 de janeiro de 2025 – GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (“Companhia” ou “GOL”) (B3: GOLL4), uma das principais companhias aéreas do Brasil, em atendimento ao artigo 157, parágrafo 4º, da Lei nº 6.404/1976 e à Resolução da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) nº 44/2021, divulga hoje versão revisada de seu Plano Financeiro de 5 Anos, constante da apresentação contida no **Anexo I** ao presente (“**Plano de 5 Anos Revisado**” ou “**Plano de 5 Anos**”) que deverá servir de base para o plano legal independente de reorganização da Companhia nos termos do *Chapter 11* (o “**Plano de Reorganização**” ou “**Plano**”).

“Temos o prazer de dar mais um passo do nosso plano de reestruturação financeira. Desde o início deste processo no ano passado, obtivemos concessões por parte dos nossos arrendadores, endereçamos questões relacionadas à manutenção e a obrigações vencidas, e lançamos um plano de melhoria de resultados e fechamos acordos com stakeholders-chave que, quando implementados por meio do Plano de Reorganização, irão reduzir o endividamento da GOL” disse Celso Ferrer, Diretor Presidente da Companhia.

Plano de 5 Anos Revisado

O Plano de 5 Anos Revisado, que utiliza uma taxa de câmbio de R\$ 6,04, refletindo o atual cenário macroeconômico, inclui detalhes envolvendo os esforços contínuos da Companhia para melhorar seu desempenho operacional e financeiro. O Plano de 5 Anos demonstra o compromisso da GOL em expandir sua operação, tanto nacional quanto internacionalmente e projeta o crescimento da frota da Companhia para 167 aeronaves até 2029, ao mesmo tempo em que prevê investimentos na frota existente no curto prazo.

O Plano de 5 Anos assume: (i) a aprovação do Plano de Reestruturação protocolado no Bankruptcy Court for the Southern District of New York (“**Tribunal**”) em 9 de dezembro de 2024; (ii) a conversão de parcela significativa da dívida financeira da GOL em novas ações, nos termos previamente divulgados pela Companhia (“**Conversão**”); e (iii) a conclusão bem-sucedida de um aumento de capital de saída planejado de US\$ 330 milhões, combinado com uma nova dívida de saída de cinco anos de US\$ 1,54 bilhão, com o objetivo de pagar o financiamento na modalidade debtor-in-possession existente e prover liquidez adicional ao balanço patrimonial da GOL. O endividamento líquido deve apresentar uma melhora substancial como resultado da recuperação da frota operacional e da geração de EBITDA da Companhia para níveis regulares até 2026, alcançando 2,7x até o final de 2027 e 1,9x até o final de 2029.

Espera-se que a Conversão descrita acima resulte em uma diluição significativa das ações existentes da GOL (sujeito aos direitos de preferência dos acionistas, conforme previsto na legislação brasileira).

Como parte do processo de reestruturação financeira em andamento da GOL, a Companhia forneceu a certas partes interessadas relatórios financeiros e atualizações que podem constituir informações relevantes não públicas. Como resultado, a GOL está divulgando este fato relevante e, ao mesmo tempo, publicando tais materiais de suporte a suas discussões com potenciais participantes em sua captação de recursos em andamento em seu website de relações com investidores (<https://ri.voegol.com.br/>), os quais se encontram, ainda, reproduzidos no Anexo I ao presente.

As informações contidas neste fato relevante contêm “declarações prospectivas”, incluindo o Plano de 5 Anos da GOL. Declarações prospectivas dizem respeito a circunstâncias e resultados futuros, além de outras declarações que não são informações históricas. As declarações prospectivas são necessariamente baseadas em estimativas e premissas que estão inerentemente sujeitas a significativos riscos comerciais, econômicos e competitivos, incertezas e contingências específicas, muitos dos quais, com relação a futuras decisões de negócios, estão sujeitos a alterações. Essas declarações prospectivas são baseadas nas crenças, expectativas e suposições atuais e envolvem uma série de riscos, incertezas e contingências que podem afetar os resultados reais e causar uma diferença relevante entre os resultados reais e aqueles expressos em qualquer declaração prospectiva. Tais declarações, estimativas e projeções refletem várias suposições da administração da GOL

sobre os resultados esperados, cujas suposições podem ou não se mostrar corretas. A GOL não tem obrigação de atualizar qualquer uma dessas informações. Os investidores são advertidos a não tomar decisões de investimento com base em referidas declarações prospectivas, pois os resultados reais podem diferir materialmente daqueles expressos ou implícitos nele.

Este fato relevante não constitui nem faz parte de qualquer oferta ou convite para comprar, adquirir, emitir, subscrever, vender ou dispor de quaisquer valores mobiliários da GOL, nem qualquer solicitação de oferta para comprar, adquirir, emitir, subscrever, vender ou dispor de quaisquer desses valores mobiliários.

Plano de Reorganização

Em 9 de dezembro de 2024, a Companhia apresentou sua proposta inicial de Plano de Reorganização, bem como o respectivo disclosure statement ao Tribunal. A Companhia buscará a aprovação do disclosure statement e o início do processo de votação do Plano em audiência perante o Tribunal, atualmente agendada para 13 de fevereiro de 2025.

Caso e quando a declaração de divulgação for aprovada pelo Tribunal, a GOL dará início ao processo de coleta de votos acerca do Plano, por meio da Kroll, na qualidade de agente de votação, buscando obter votos suficientes para a confirmação do Plano. Uma vez aprovado pelo Tribunal, os procedimentos para votação do Plano, bem como as datas e demais informações relevantes, serão disponibilizados no website da Kroll e divulgados ao mercado em conformidade com a legislação aplicável.

Assessores

Em conexão com seus esforços de reestruturação, a GOL conta com os serviços de Milbank LLP como assessor jurídico de reestruturação nos Estados Unidos, a Seabury Securities LLC como assessor financeiro e banco de investimentos e a AlixPartners, LLP como assessor financeiro. Além disso, Lefosse Advogados atua como assessor jurídico brasileiro da Companhia.

Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A

A GOL é uma das principais companhias aéreas do Brasil e faz parte do Grupo Abra. Desde sua fundação em 2001, a Companhia tem o menor custo unitário na América Latina, democratizando o transporte aéreo com o propósito de "Ser a Primeira para Todos". A GOL tem alianças com a American Airlines e a Air France-KLM e disponibiliza aos Clientes mais de 60 acordos de codeshare e interline, trazendo mais conveniência e facilidade nas conexões para qualquer lugar atendido por essas parcerias. A GOL tem ainda o programa de fidelidade Smiles e a GOLLOG para transporte de cargas, que atende diversas regiões no Brasil e no exterior. A Companhia conta com 13,9 mil profissionais altamente qualificados e focados na Segurança, valor número um da GOL, e opera uma frota padronizada de 138 aeronaves Boeing 737. As ações da Companhia são negociadas na B3 (GOLL4). Para mais informações, visite www.voegol.com.br/ir.

Contatos para imprensa dos EUA

Joele Frank, Wilkinson Brimmer Katcher
Leigh Parrish / Jed Repko
lparrish@joelefrank.com / jrepko@joelefrank.com
+1 212 355 4449

Relações com Investidores

ir@voegol.com.br
www.voegol.com.br/ir

Contato para imprensa na América do Sul

In Press Porter Novelli
gol@inpresspni.com.br



Anexo I



GOL *Roadshow* **Material de Investimento**

Janeiro de 2025

Apresentação para Contrapartes Públicas

Transações de títulos conduzidas por meio de nossa afiliada, Seabury Securities LLC, Membro: FINRA/SIPC

© Seabury Securities LLC 2025

Estes materiais, e qualquer apresentação oral ou em vídeo que possa complementá-los (coletivamente, os "materiais") estão sendo fornecidos a você ("Você" ou a "Parte") em caráter confidencial pela Seabury e pela GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. e suas subsidiárias e afiliadas (a "Companhia") (Seabury e a Companhia sendo coletivamente, as "Partes Divulgantes"). As informações usadas na preparação dos materiais foram obtidas de ou por meio da Companhia e/ou de uma ou mais outras fontes, e as Partes Divulgantes não fazem representações quanto à exatidão ou integridade de tais informações e expressamente se isentam de qualquer responsabilidade associada a elas. Nenhuma representação ou garantia (expressa ou implícita) é feita pela Seabury ou pela Companhia quanto à exatidão ou integridade das informações contidas nos materiais. Nada contido nesta apresentação é, ou deve ser considerado, como uma promessa ou representação quanto ao passado ou ao futuro, e sob nenhuma circunstância o material e as informações aqui incluídas devem ser considerados uma oferta pela Seabury ou pela Companhia. Qualquer representação da Companhia deverá ser estabelecida exclusivamente em qualquer documentação final. As Partes Divulgantes não assumem nenhuma responsabilidade pela verificação independente ou por tais informações e confiam que tais informações são verdadeiras, completas e precisas. Quaisquer análises contidas aqui (bem como quaisquer sugestões ou recomendações contidas aqui e/ou derivadas do conteúdo dos materiais) são de natureza preliminar, valem a partir da data deste documento e estão sujeitas a reconsideração e modificação. Quaisquer declarações e estimativas contidas nos materiais constituem o julgamento das Partes Divulgantes e devem ser consideradas indicativas, preliminares e apenas para fins ilustrativos. Além disso, nossas análises não são e não pretendem ser avaliações dos ativos, ações ou negócios da Companhia ou opiniões sobre a justiça de qualquer proposta que possa ser mencionada aqui. Os materiais não se destinam a fornecer, e não devem ser tomados como, a base de qualquer decisão e não devem ser considerados como uma recomendação com relação a qualquer transação ou outro assunto. Sua empresa deve fazer sua própria avaliação independente e as investigações que julgar necessárias. A entrega dos materiais não criará a implicação de que não houve nenhuma mudança nos negócios da Companhia desde a data deste documento. As Partes Divulgantes não assumem nenhuma obrigação de atualizar, revisar ou reafirmar os materiais. As Partes Divulgantes expressamente se isentam de toda e qualquer responsabilidade, seja direta ou indireta, em contrato ou ato ilícito ou de outra forma, a qualquer pessoa em conexão com os materiais. Nem as informações contidas nos materiais, nem quaisquer outras informações disponibilizadas por qualquer Parte Divulgante formarão a base de ou serão interpretadas como um contrato. As Partes Divulgantes não são especialistas em, e nada contido nos materiais deve ser interpretado como conselho com relação a, assuntos legais, contábeis, regulatórios, de seguros, fiscais ou outros assuntos de especialistas.

Seabury é um nome comercial da Seabury Capital Group LLC, e suas subsidiárias e algumas de suas afiliadas ("Seabury") e está envolvida no fornecimento de serviços de banco de investimento, negociação de títulos, financiamento, consultoria financeira e serviços de consultoria e outros produtos e serviços de banco de investimento e comercial para uma ampla gama de instituições e indivíduos. Os materiais não constituem uma oferta ou solicitação para vender ou comprar quaisquer títulos e não são um compromisso da Parte Divulgadora de fornecer ou providenciar qualquer financiamento para qualquer transação para comprar qualquer título em conexão com isso. A Seabury não realizou nenhuma investigação independente para verificar a precisão ou integridade do material aqui contido e expressamente se isenta de toda e qualquer responsabilidade com base ou relacionada ao uso de tal material. Os materiais não pretendem ser totalmente inclusivos ou conter todas as informações que você pode desejar ao investigar a Companhia. As partes interessadas na Companhia devem conduzir sua própria investigação independente e consultar seu próprio advogado, consultores comerciais e fiscais sobre questões legais, comerciais, fiscais e relacionadas ao investimento discutido aqui. A Seabury pode ter tido no passado, e pode ter atualmente ou no futuro, relações de consultoria ou consultoria financeira ou outros investimentos bancários com partes envolvidas nos assuntos mencionados nos materiais, incluindo partes que podem ter interesses com relação à sua empresa, qualquer transação ou outras partes envolvidas em qualquer transação, das quais podem surgir interesses ou deveres conflitantes. Embora a Seabury no curso de tais outras atividades e relacionamentos ou de outra forma possa ter adquirido, ou possa adquirir no futuro, informações sobre sua empresa, qualquer transação ou tais outras partes, ou que de outra forma possam ser de interesse para sua empresa, a Seabury não terá obrigação de, e pode não ter permissão contratual para, divulgar tais informações, ou o fato de que qualquer Parte Divulgadora esteja de posse de tais informações, para sua empresa ou para usar tais informações em nome de sua empresa. O pessoal da Seabury pode fazer declarações ou fornecer conselhos que sejam contrários às informações contidas nos materiais.

A lei federal dos Estados Unidos pode exigir que obtenhamos, verifiquemos e registremos informações que identifiquem cada pessoa com quem fazemos negócios como uma condição para fazer negócios com essa pessoa. Essas informações incluem determinado número de identificação (por exemplo, um número de identificação de contribuinte dos EUA), artigos de incorporação certificados, uma licença comercial emitida pelo governo, acordo de parceria ou instrumento de confiança.

Não é uma oferta de valores mobiliários: estes materiais não constituem ou fazem parte de nenhuma oferta ou convite para comprar, adquirir, emitir, subscrever, vender ou alienar quaisquer valores mobiliários da empresa, nem qualquer solicitação de qualquer oferta para comprar, adquirir, emitir, subscrever, vender ou alienar quaisquer valores mobiliários.

Declarações prospectivas: Esta apresentação contém "declarações prospectivas". Declarações prospectivas dizem respeito a circunstâncias e resultados futuros e outras declarações que não são fatos históricos, às vezes identificadas pelas palavras "pode", "deve", "estima", "espera", "antecipa", "pretende", "acredita", "prevê", "potencial", "projeta", "planeja" ou palavras de importância semelhante. Declarações prospectivas são necessariamente baseadas em estimativas e suposições que estão inerentemente sujeitas a riscos comerciais, econômicos e competitivos significativos, incertezas e contingências, muitas das quais, com relação a futuras decisões comerciais, estão sujeitas a alterações. Essas declarações prospectivas são baseadas em crenças, expectativas e suposições atuais e envolvem uma série de riscos, incertezas e contingências que podem afetar os resultados reais e podem fazer com que os resultados reais sejam materialmente diferentes daqueles expressos em quaisquer declarações prospectivas.

Entre essas declarações prospectivas estão certas declarações, estimativas e projeções feitas pela Companhia com relação às visões subjetivas de suas respectivas gerências sobre o desempenho futuro antecipado. Tais declarações, estimativas e projeções refletem várias suposições da gerência da Companhia sobre os resultados antecipados, que podem ou não ser corretas. Essas projeções não foram verificadas de forma independente e não podem ser consideradas previsões. As informações financeiras contidas neste documento foram preparadas expressamente para uso neste documento e são baseadas em certas suposições e na análise da gerência das informações disponíveis no momento em que os materiais foram preparados. À luz dos riscos e incertezas inerentes a todas as projeções futuras, a inclusão de declarações prospectivas nos materiais não deve ser considerada como uma representação nossa ou de qualquer outra pessoa de que nossos objetivos ou planos serão alcançados. Nenhuma representação, garantia ou garantia de qualquer tipo, expressa ou implícita, é feita, e todas e quaisquer representações, garantias e garantias são expressamente rejeitadas, quanto à precisão, integridade ou razoabilidade das informações contidas aqui ou qualquer outra comunicação escrita ou oral transmitida ou disponibilizada a qualquer destinatário, e as Partes Divulgantes não têm nenhuma obrigação de atualizar tais informações. Somente aquelas representações e garantias específicas da Companhia feitas em um acordo definitivo por escrito (que pode não conter nenhuma representação ou garantia relacionada aos materiais), quando e se executadas, e sujeitas a tais limitações e restrições conforme especificado nelas, terão qualquer efeito legal.

Uso de Medidas Não-GAAP: Note-se que quaisquer referências ao EBITDA, EBITDA ajustado e fluxo de caixa livre nesta Apresentação não devem ser interpretadas como um substituto para a receita das operações, lucro líquido ou fluxo de caixa das atividades operacionais (conforme determinado de acordo com o GAAP) para fins de análise de desempenho operacional, posição financeira e fluxos de caixa. Além disso, as medidas não-GAAP da Companhia podem ser calculadas de forma diferente de medidas com títulos semelhantes de outras empresas.

Marcas registradas: Estes materiais contêm marcas registradas e marcas de serviço das Partes Divulgantes e de terceiros. Todas as marcas registradas e marcas de serviço que aparecem nestes materiais são propriedade de seus respectivos detentores.



Sumário Executivo

Visão Geral da GOL

Contexto da Reestruturação

Destravando o Potencial da GOL: Visão Geral & Benefícios da Reestruturação

Projeção Financeira & Recapitalização

Apêndice

Sumário Executivo: Eventos que levaram à reestruturação judicial



Pressões significativas de liquidez decorrentes de perdas causadas pela pandemia da COVID-19, seguidas por atrasos nas entregas da Boeing e falta de financiamento para eventos de manutenção de motores levaram a GOL a buscar proteção do *Chapter 11* do Código de Falências dos EUA

Visão geral dos eventos que levaram ao arquivamento do *Chapter 11*

Pandemia da COVID-19

- A redução de 90% nos voos diários devido à pandemia eliminou ~R\$ 20 bilhões da receita esperada da GOL
- Ao contrário da maioria dos outros países, o Governo Brasileiro não forneceu auxílio estatal às suas companhias aéreas para compensar as perdas da pandemia
- GOL negociou diferimento de obrigações com arrendadores, autoridades governamentais e credores

Pressões Macroeconômicas

- ~20% de desvalorização do Real Brasileiro
- Aumentos nos custos de combustíveis entre 2019 - 2023
- +500bps de aumento nas taxas de empréstimos de financiamento local
- Ambiente de alta inflação

Aterramento do MAX e atrasos na entrega da Boeing

- Aterramento da aeronave Boeing 737 MAX levou a atrasos significativos na entrega
- Resultou em uma malha restrita, impactando receitas e lucratividade
- Menos entregas reduziram a liquidez gerada pelos ganhos de *sale-leaseback*

Preservação da liquidez com necessidades crescentes de Capex

- O adiamento do Capex de motor levou a um *backlog* significativo de manutenção de motores
- 15 trilhões a menos do que o planejado levaram a receitas menores sem redução de custos
- *Yield* corroído por vendas de tarifas promocionais destinadas a melhorar a liquidez
- Desafios de liquidez com a baixa sazonalidade do Brasil no primeiro trimestre

Resposta de 2023 - Financiamento Abra e Reestruturação de Arrendadores

Para melhorar a liquidez, a GOL firmou um acordo de financiamento com o Grupo Abra em fevereiro de 2023 e explorou oportunidades de reestruturação extrajudicial com seus arrendadores de aeronaves

- *Senior Secured Notes* e *Exchangeable Senior Secured Notes* com vencimento em 2028 foram emitidas para o Grupo Abra, trocando certos títulos da GOL enquanto forneciam liquidez adicional
- A garantia incluía a Marca Smiles e PI, a Marca GOL e PI e Peças de Reposição
- A GOL garantiu certas concessões de arrendadores por meio da emissão das *Senior Amortizing Notes* que reperfilaram os atrasos e mitigaram os pagamentos futuros de *end-of-lease*
- As projeções no final de 2023 indicaram que a GOL precisava de uma reestruturação substancial e abrangente para lidar com o *backlog* de manutenção dos motores e reduzir a alavancagem

Em 25 de janeiro de 2024, a GOL protocolou voluntariamente um pedido de *Chapter 11* no U.S. Bankruptcy Court's no Distrito Sul de Nova York

A GOL utilizou o processo de *Chapter 11* para garantir acordos importantes para posicionar a Companhia para o sucesso operacional e financeiro de longo prazo

Principais Realizações

-  **Financiamento DIP:**
Garantiu um financiamento *debtor-in-possession (DIP)* de US\$ 1 bilhão, o que reforçou a liquidez e permitiu à GOL reinvestir em sua frota de aeronaves
-  **Arrendadores de aeronaves (*lessors*):**
US\$ 1,1 bilhão em concessões com *lessors*, incluindo financiamento destes para manutenção de motores
-  **Bancos Brasileiros:**
Obteve suporte de bancos brasileiros, incluindo reestruturação de ~US\$ 150 milhões em debêntures locais e acesso a ~US\$ 340 milhões em *factoring* de recebíveis, um mecanismo crítico de capital de giro para empresas brasileiras
-  **Programa de Melhoria de Resultados:**
Identificou e iniciou a implementação de um programa de melhoria de resultados anual de US\$ 181 milhões para solidificar a GOL como uma das companhias aéreas mais competitivas da América do Sul
-  **Acordo de Apoio ao Plano (PSA):**
Chegou a um Acordo de Apoio ao Plano com o Grupo Abra e os credores não garantidos para desalavancar a GOL por meio de uma redução de até ~US\$ 1,7 bilhão da dívida financiada antes da petição e até US\$ 0,8 bilhão de outras obrigações
-  **Acordo Fiscal:**
Finalizou um acordo com as autoridades governamentais brasileiras para reduzir impostos governamentais não pagos, contingências e outros passivos em ~ US\$ 750 milhões e gerar ~ US\$ 184 milhões de liquidez até 2029
-  **Acordo Boeing:**
Finalizando um acordo com a Boeing para fornecer concessões significativas e liquidez incremental até 2029

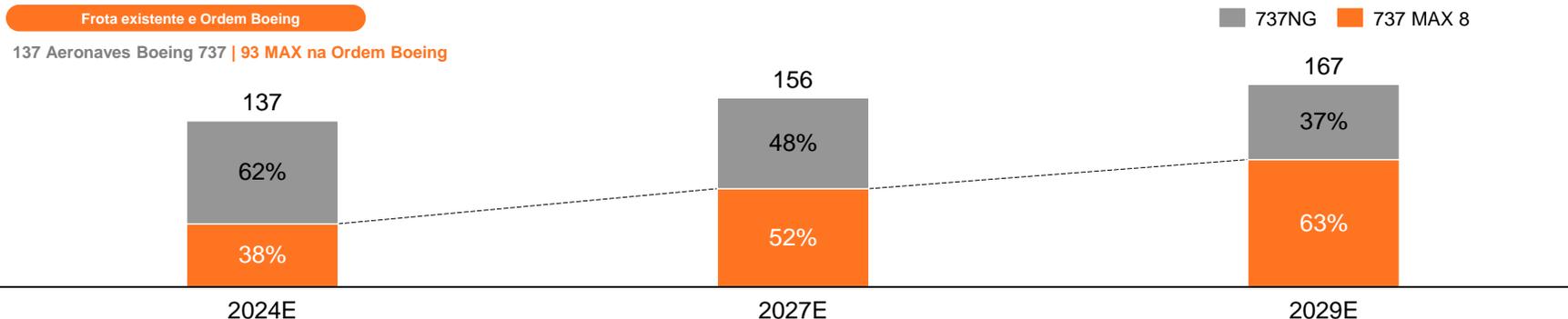


Sumário Executivo: A Reestruturação Fortalece a Estratégia Comercial da GOL



A transição para aeronaves de última geração com baixo consumo de combustível, juntamente com os benefícios da reestruturação, expande a estratégia de malha já bem-sucedida da GOL nas cidades populosas de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília

1 O crescimento da frota de última geração com eficiência de combustível impulsiona nossa estratégia de malha



2 GOL: Um ator-chave na próspera indústria do turismo no Brasil



US\$ 18,8B

Contribuição do setor de transporte aéreo para o PIB brasileiro¹

3,0%

Crescimento estimado do PIB do Brasil vs. 1,9% de outros países latino-americanos⁴

2,6x

Um mercado de viagens pouco penetrado que deverá aumentar de 0,4 viagens per capita para 1,0 viagens per capita²

6

Uma indústria de aviação madura que ocupa o 6º lugar em termos de viagens domésticas globais³

3 Desenvolvendo uma estratégia de malha comprovada



(1) IATA "A Importância do Transporte Aéreo para o Brasil", 2018 (2) Estimativa de aeronaves comerciais da Airbus até 2040; (3) Diio, ASKs; (4) Estimativas da Bloomberg para o Brasil e América Latina em 5 de novembro de 2024

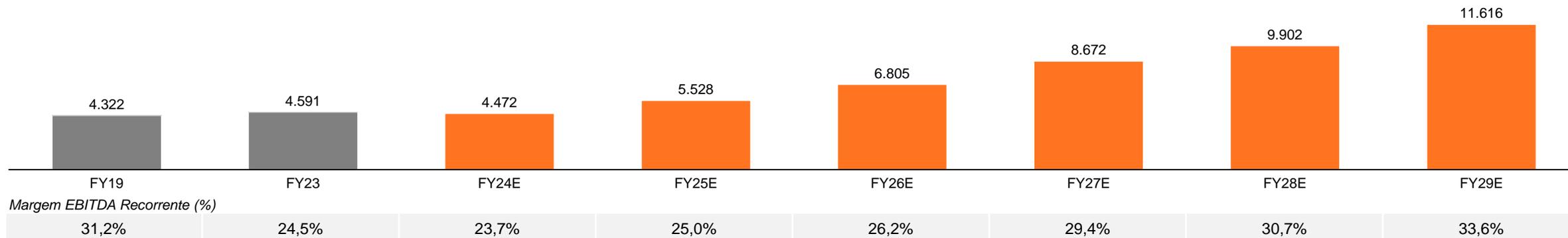
Sumário Executivo: Projeção Financeira



Com os benefícios da reestruturação, a GOL está bem posicionada para gerar lucros, níveis saudáveis de liquidez e alavancagem significativamente reduzida

1 EBITDA Recorrente¹

R\$ M



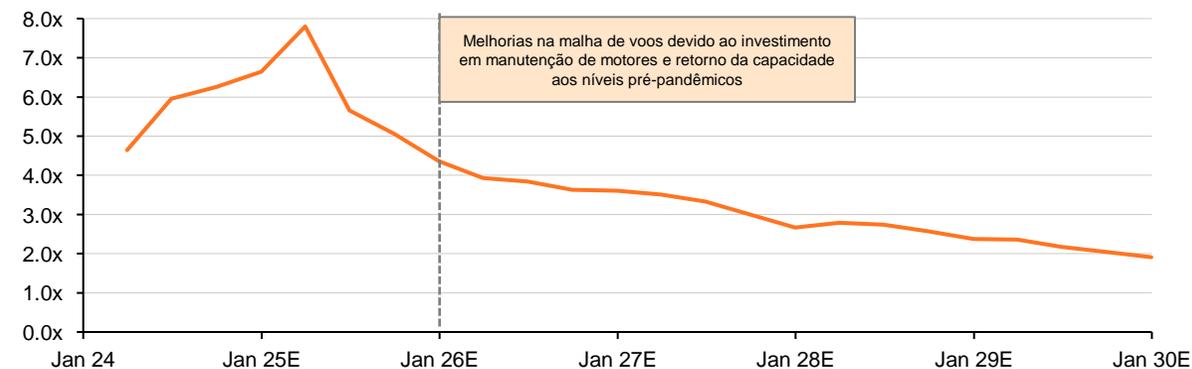
2 Liquidez Projetada²

R\$ B



3 Índice de Alavancagem Líquida Trimestral Projetada³

EBITDA UDM



Nota:

(1) O EBITDA recorrente exclui itens como custos relacionados ao *Chapter 11* e reestruturação e ganhos de *sale-leaseback*, (2) Liquidez total (dinheiro + recebíveis antecipáveis), (3) Dívida financeira total e passivos de arrendamento (base IFRS) menos liquidez dividido pelo EBITDA recorrente

Sumário Executivo: Acordo de Apoio ao Plano GOL / Abra / UCC



O Grupo Abra, maior acionista e credor da GOL, e a UCC concordaram em efetuar uma redução significativa da alavancagem de ~US\$ 1,7 bilhão em dívida antes da petição

O Apoio ao Plano inclui o seguinte tratamento:		Emissões do Acordo ao Plano	
DIP	<ul style="list-style-type: none"> Pago integralmente em dinheiro, refinanciado com o Financiamento de Saída 	Financiamento de Saída	<ul style="list-style-type: none"> Valor: US\$ 1,87 bilhão composto por (i) saldo DIP na saída (~US\$ 1,3 bilhão) mais (ii) dívida de saída incremental de US\$ 550 milhões (menos até US\$ 330 milhões na medida em que for levantada como Equity) Prazo: 5 anos Juros: [*]%, pagos em dinheiro semestralmente Amortização: vencimento Bullet Garantia <ul style="list-style-type: none"> Primeira prioridade sobre a marca e propriedade intelectual da Smiles, a marca e propriedade intelectual da GOL, peças de reposição e slots
GOL 2028 SSN/ESSN	<ul style="list-style-type: none"> Take-Back Não Conversível de US\$ 600 milhões Take-Back Conversível de US\$ 250 milhões Juros em dinheiro acumulados e não pagos a serem pagos na saída US\$ 971 milhões de Novo Equity da GOL¹ (antes da diluição do MIP e sujeito ao tratamento GUC abaixo) ~81-84% antes da conversão (~84-87% após a conversão) antes da diluição do MIP e do Novo Equity e após fatorar o tratamento GUC abaixo 	Equity	<ul style="list-style-type: none"> Valor: Até \$ 330 milhões Forma: Equity ou similar
GOL 2026 SSN	<ul style="list-style-type: none"> Take-Back Não Conversível de US\$ 100 milhões Se votar para rejeitar o plano, definir termos a serem determinados 	Take-Back Não Conversíveis	<ul style="list-style-type: none"> Prazo: Menor de (a) 7,5 anos e (b) 6 meses após o vencimento do Financiamento de Saída Juros: 9,50% pagáveis em dinheiro <ul style="list-style-type: none"> A critério da GOL, PIK até 100% após 2º aniversário Amortização: US\$ 25 milhões por ano, aumento para US\$ 50 milhões por ano mediante conversão das Take-Back Conversíveis Garantia: Garantida por uma segunda prioridade sobre a garantia do Financiamento de Saída Taxas/OID: Nenhuma Pré-pagamento: Sem restrições de pré-pagamento, resgatável sem penalidade ou make-whole a qualquer momento
Outras dívidas garantidas e arrendamentos	<ul style="list-style-type: none"> Assumido como modificado ao longo do caso 	Take-Back Conversíveis	<ul style="list-style-type: none"> Prazo: O mesmo que as take-back não conversíveis Juros: O mesmo que as take-back não conversíveis Amortização: Nenhuma Garantia: O mesmo que as take-back não conversíveis Pré-pagamento: O mesmo que as take-back não conversíveis Taxas/OID: As mesmas das take-back não conversíveis Direitos de Conversão: <ul style="list-style-type: none"> Pela GOL, em ou após (a) 30 meses após a Data de Vigência do Plano e (b) 31 de outubro de 2027, se certas métricas de avaliação forem alcançadas Pelos titulares a qualquer momento
Credores gerais não garantidos (GUC)	<ul style="list-style-type: none"> Novo Equity GOL¹ que será obrigatoriamente conversível em Equity Abra em determinados eventos especificados O valor do patrimônio líquido dos GUCs será determinado com base na capacidade da Companhia de atingir os acordos fiscais e da Boeing até o primeiro aniversário da Data Efetiva do Plano. <ul style="list-style-type: none"> US\$ 185 milhões, se a Boeing e os acordos fiscais não forem alcançados, ou US\$ 210 milhões, se a Boeing ou os acordos fiscais forem alcançados, ou US\$ 235 milhões, se os acordos da Boeing e da Tax forem alcançados ~16-19% antes da conversão (13-16% pós-conversão) antes da diluição do MIP e Novo Equity 	Equity	
Equity	<ul style="list-style-type: none"> Reintegrado sujeito à diluição pela emissão de Novo Equity da GOL (incluindo Novo Equity da GOL adquirido por meio de uma Oferta de Direitos de Preferência sob a Lei Brasileira) 	MIP	<ul style="list-style-type: none"> Novo Equity da GOL alocado para o GOL MIP, com base nos padrões de mercado e determinado pelo Conselho de Administração Reorganizado da GOL

Nota: Assumindo a saída no final de maio/início de junho de 2025; variações no Apoio ao Plano/Plano de Reorganização impulsionadas pela suposição de tempo de saída

(1) Novo Patrimônio Líquido da GOL pode ser emitido na holding recém-formada

Sumário Executivo: Estrutura de Capital de Saída



Maior desalavancagem à medida que as aeronaves retornam ao serviço / os lucros se normalizam

Ajustes Pro-Forma na Saída (US\$ M)	Pré-saída	Equitização	Plano de Apoio	Financiamento de Saída	Pós-Saída	Conversão Assumida	2027E ²	2029E ²
<i>Exchangeable Senior Notes 2024</i>	42	(42)	-	-	-	-	-	-
<i>Senior Notes 2025</i>	342	(342)	-	-	-	-	-	-
Bônus Perpétuo	139	(139)	-	-	-	-	-	-
Total de Empréstimos Sem Garantia	523	(523)	-	-	-	-	-	-
<i>Senior Notes 2026</i>	251	-	(251)	-	-	-	-	-
<i>Senior Notes / ESSN 2028</i>	1.859	(971)	(850)	(37)	-	-	-	-
Dívida TB 2028 - Não conversível	-	-	600	-	600	-	551	478
Dívida TB 2026 - Não conversível	-	-	100	-	100	-	92	80
Dívida TB 2028 - Conversível	-	-	250	-	250	(250)	-	-
Total de Empréstimos com Garantia – Acordo GOL Abra / UCC	2.110	(971)	(151)	(37)	950	(250)	643	558
<i>Senior Amortizing Note – 2025</i>	67	-	-	-	67	-	25	-
<i>Senior Amortizing Note – 2026</i>	145	-	-	-	145	-	71	14
Debêntures	130	-	-	-	130	-	-	-
CCB	7	-	-	-	7	-	1	-
FINIMP	4	-	-	-	4	-	-	-
Financiamento Individual de Lessor	38	-	-	-	38	-	-	-
Financiamento de Motores dos Arrendadores	273	-	-	-	273	-	117	37
Empréstimo DIP	1,320	-	-	(1.320)	-	-	-	-
Financiamento de Saída	-	-	-	1.540	1.540	-	1.556	1.556
Outras Dívidas com Garantia	1.983	-	-	220	2.203	-	1.769	1.607
Outros Ajustes ¹	89	-	-	-	89	-	(10)	(4)
Dívida Total	4.705	(1,494)	(151)	183	3.242	-	2.402	2.161
Passivo de arrendamento	1.894	-	-	-	1.894	-	2.349	2.567
Total de Dívidas e Passivos de Arrendamento	6.599	(1,494)	(151)	183	5.137	-	4.752	4.728
Financiamento de Saída	-	-	-	330	330	-	-	-
Outras taxas relacionadas à saída e OID	-	-	-	(48)	(48)	-	-	-
Liquidez³	371	-	-	464	835	-	922	1.057

Métricas de crédito:

EBITDA UDM	710
Alavancagem	9,3x
Alavancagem Líquida	8,8x

710
7,2x
6,1x

1.436	1.923
3,3x	2,5x
2,7x	1,9x

Nota: Taxa de câmbio: R\$ 6,04; assume saída no final de maio / início de junho de 2025

(1) Ajustes de ágio, impairment, valor justo e custo da dívida realizados no Plano de 5 Anos (5YP) da Companhia vinculados aos resultados reais; (2) Reflete os saldos estimados conforme o 5YP da Companhia e inclui pagamentos de amortização assumidos, juros acumulados, passivos de arrendamento incrementais e liquidez (3) A liquidez inclui dinheiro, equivalentes de caixa e recebíveis antecipáveis; total de recebíveis antecipáveis: maio de 2025: US\$ 178 milhões; YE2027: US\$ 559 milhões; YE2029 US\$ 639 milhões.

Sumário Executivo: Próximos Passos - Capital de Saída

Capital adicional é necessário para que a GOL saia com sucesso do *Chapter 11* e se posicione para a estabilidade financeira de longo prazo

A GOL busca, mas ainda não chegou a um acordo, levantar US\$ 1,87 bilhão em financiamento de saída na forma de dívida e capital

- Os recursos provenientes da linha de financiamento de saída serão usados para pagar ~ US\$ 1,32 bilhão de financiamento do DIP e fornecer ~ US\$ 0,5 bilhão de liquidez no balanço na saída.
- Até US\$ 330 milhões do pacote de financiamento de saída de US\$ 1,87 bilhão podem ser levantados como Equity
- O financiamento de saída será garantido por um primeiro penhor sobre:
 - Marca e propriedade intelectual do Programa de Fidelidade Smiles
 - Marca e propriedade intelectual da GOL Linhas Aéreas
 - Slots de decolagem/pouso em grandes aeroportos brasileiros com capacidade limitada e
 - Pool de peças de reposição
- US\$ 950 milhões em dívida *take-back* negociada sob o Acordo de Apoio ao Plano com a Abra e os Credores Não Garantidos terão um direito de retenção de segunda prioridade sobre a mesma garantia que será classificada como júnior em relação ao direito de retenção do Financiamento de Saída
- Espera-se que o pacote de garantias forneça uma segurança substancial avaliada em ~ US\$ 6,3 bilhões, resultando em um *Loan to Value* (LTV) estimado de 25% na base de primeira prioridade e 40% na base de segunda prioridade

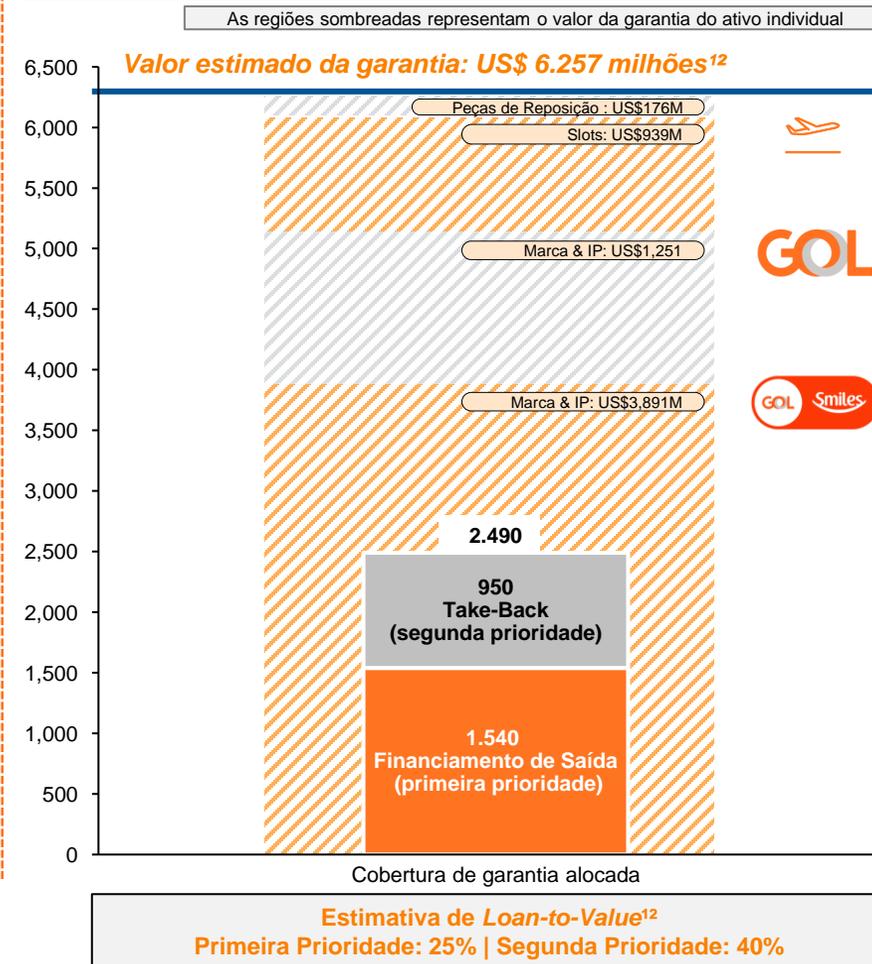
O financiamento de saída de US\$ 1,87 bilhão permitirá que a GOL saia com sucesso do *Chapter 11* e efetue seu plano financeiro (“5YP”), que produz KPIs financeiros altamente competitivos:

- Forte crescimento do EBITDA até 2029, com margens líderes do setor variando de 23% a 34% como resultado do investimento da frota, melhoria de resultados unitários e reduções de custos
- Níveis de liquidez adequados, variando de ~16% a 26% de Liquidez/Receita UDM ao longo do período previsto
- Uma melhoria substancial na alavancagem à medida que os trilhos se normalizam, reduzindo de 6,1x na saída para 2,7x até o final do ano de 2027 e 1,9x até o final do ano de 2029

Nota:

(1) Avaliação da MBA da marca GOL e PI – 05/11/24, Avaliação do MBA da marca Smiles e PI – 25/10/24; Avaliação do Slots BK Associates 07/11/2024; Avaliação do MBA da Spare Parts – 07/11/24 assume US\$ 1,54 bilhão em financiamento de dívida de saída que pode ser aumentado para US\$ 1,87 bilhão, dependendo do processo de financiamento de capital de saída; (2) Convertido usando a taxa de câmbio no momento da avaliação

Resumo da Garantia e Valor (US\$ M)



Sumário Executivo: Datas Principais

Visando a saída do *Chapter 11* em maio de 2025



Processo Geral de Financiamento de Saída

Fase Um: Enviar LOIs

- Acesso a informações importantes no VDR no lançamento
- Potenciais investidores devem fornecer indicações e termos para sua oferta
- Informações específicas sobre outras datas importantes e requisitos adicionais serão fornecidas

Fase Dois: Propostas Finais

- Contrato de investimento totalmente vinculativo executado antes da aprovação da Declaração de Divulgação
- Condições e informações adicionais a serem fornecidas

Outras datas importantes

- 04 Fevereiro 2024: Recebimento dos compromissos finais dos investidores
- 06 Fevereiro 2025: Alocações fornecidas aos investidores
- 11 Fevereiro 2025: Assinar as cartas de compromisso totalmente vinculativas
- 13 Fevereiro 2025: Audiência para aprovar a Declaração de Divulgação
- 15 Abril 2025: Audiência para confirmar o plano do *Chapter 11*
- Mai 2025: Saída do *Chapter 11*
- Mai-Junho 2025: Lançar oferta de direitos de preferência



Nota: Datas sujeitas a alterações. Datas importantes pressupõem que a GOL exerça o direito de Extensão de Data de Vencimento Interina (conforme previsto na escritura DIP alterada e que não exige o pagamento da Taxa de Extensão de Data de Vencimento).

Sumário Executivo

Visão Geral da Gol

Contexto da Reestruturação

Destravando o Potencial da GOL: Visão Geral & Benefícios da Reestruturação

Projeção Financeira & Recapitalização

Apêndice



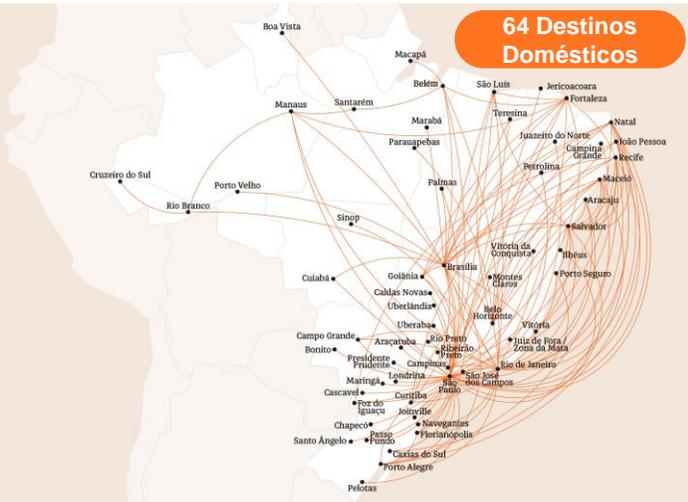
Uma malha expansiva que atende aos centros econômicos e Hubs internacionais do Brasil



Como a maior aérea doméstica do Brasil, a GOL mantém presença substancial nos principais mercados estratégicos do Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília

GOL é um player dominante na América Latina

Mapa de rotas domésticas



64 Destinos Domésticos

Mapa de Rotas Internacionais



16 Destinos Internacionais

Outros Dest.

BSB - CUN
GRU - SJO
GRU - AUA

Introdução Corporativa

- A Gol Linhas Aéreas Inteligentes (“GOL”) foi fundada em 2001 e cresceu para se tornar a maior companhia aérea doméstica do Brasil
- O foco da GOL é “Ser a Primeira para Todos” e oferecer a melhor experiência de viagem aos seus passageiros, incluindo o maior número de assentos, mais espaço entre os assentos e a melhor experiência a bordo, incluindo internet, filmes e TV ao vivo
- A GOL produz um dos menores custos unitários entre todas as companhias aéreas da América Latina
- Opera hubs estrategicamente localizados nos principais centros econômicos do Brasil, incluindo Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília
- Voa com uma frota composta totalmente por Boeing 737, o que leva a uma melhor flexibilidade de malha, eficiências operacionais e de manutenção e outros benefícios
- Mais de 13.800 funcionários em toda a organização, incluindo uma equipe de gestão experiente e Conselho de Administração

Segmentos Primários

Cia Aérea de Passageiros



- Oferece aos passageiros voos de, para e dentro do Brasil
- Frota atual: 137 aeronaves
- 80 destinos atendidos, incluindo 64 destinos domésticos e 16 internacionais
- 38 milhões de passageiros transportados em 2019
- Serviços de carga com capacidade sobressalente nas aeronaves

Programa de Fidelidade Smiles



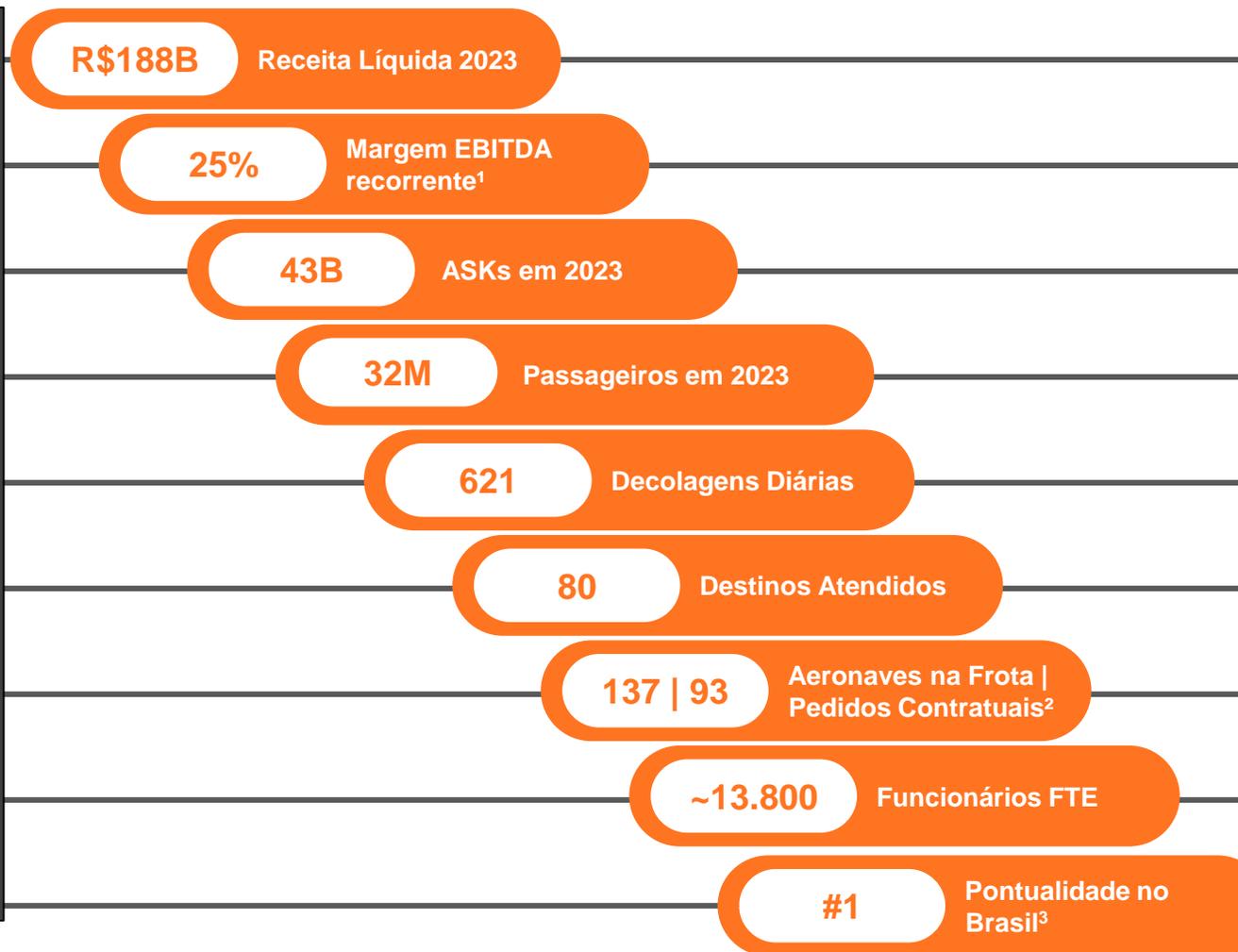
- O programa de fidelidade líder do Brasil em faturamento bruto
- Um dos maiores programas da América Latina com 22 milhões de membros
- Parcerias com mais de 50 companhias aéreas, mais de 30 aéreas de cartão de crédito e outros parceiros comerciais

Cargas



- Presença em mais de 2.400 cidades por meio de 90 locais físicos
- Inclui uma operação de cargueiro dedicada: Carga transportada exclusivamente em 6 aeronaves de carga como parte de um acordo de 10 anos com o Mercado Livre (Podendo chegar a 12 aeronaves 737 BCF dedicadas nos próximos anos)

GOL Em Números



(1) UDM setembro de 2024
(2) A partir de janeiro de 2025
(3) Círium 2024 Revisão anual de desempenho pontual

A GOL mantém posições de liderança em quase todos os aeroportos mais atendidos do Brasil, vitais para o crescimento econômico do país

O Brasil é um Mercado Atraente



US\$18.8B

Contribuição do setor de transporte aéreo para o PIB brasileiro¹



3,0%

Crescimento real estimado do PIB em 2024 vs. crescimento médio estimado de 1,9% para outros países latino-americanos³



2,6x

Opera em um mercado de viagens pouco explorado, que deverá aumentar de 0,4 viagens per capita para 1,0 viagens per capita²



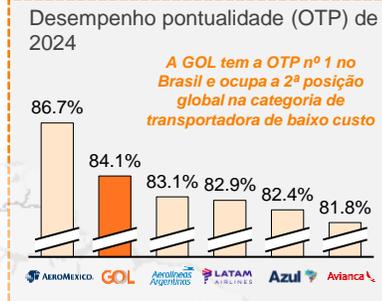
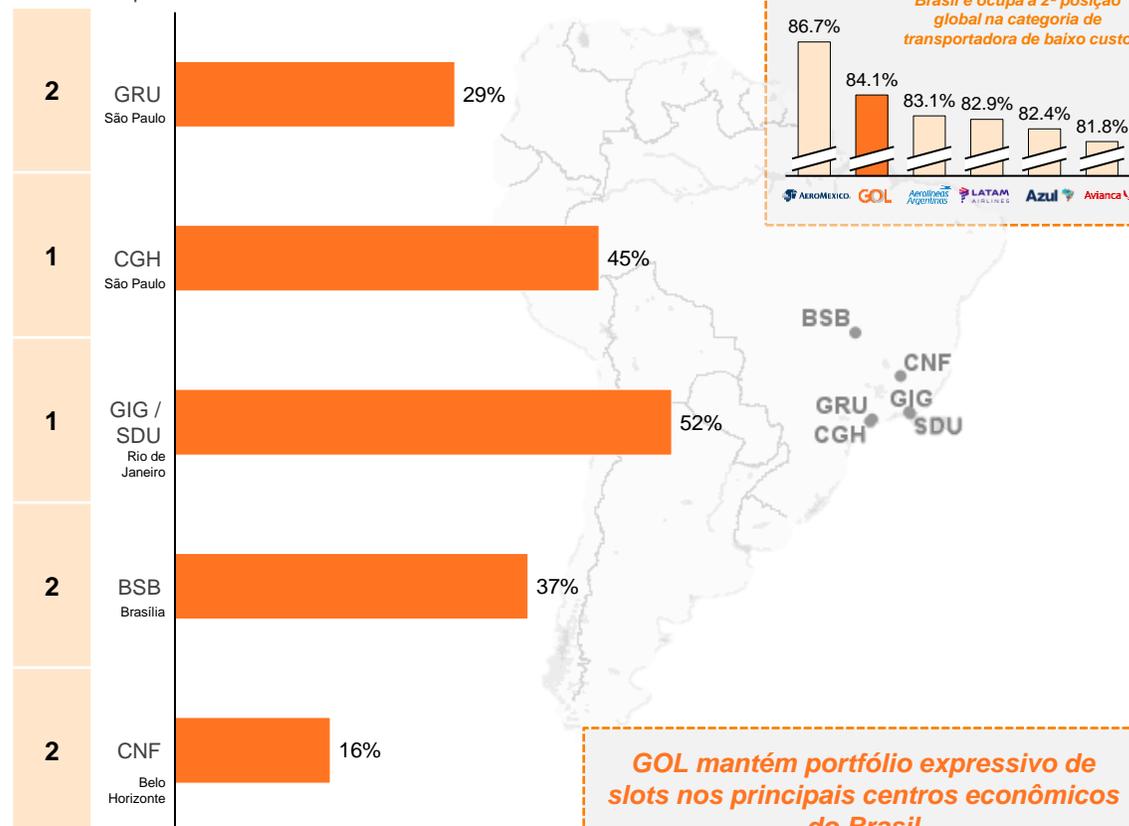
6

Uma indústria de aviação madura que ocupa o 6º lugar em termos de viagens domésticas globais⁴

GOL ocupa 1º ou 2º Lugar em Todos os Maiores Aeroportos do Brasil e é a Companhia Aérea Mais Pontual

Compartilhamento de assentos nos 6 principais aeroportos do Brasil

Posição da GOL vs outras companhias



GOL mantém portfólio expressivo de slots nos principais centros econômicos do Brasil

Fonte: Cirium 2024 Annual On Time Performance Review, Dió em novembro de 2024

(1) IATA "A Importância do Transporte Aéreo para o Brasil", 2018 (2) Estimativa de aeronaves comerciais da Airbus até 2040; (3) Estimativas da Bloomberg para o Brasil e América Latina compostas em 5 de novembro de 2024; Dió 2024

A equipe de gestão bem consolidada da GOL



Celso Ferrer Junior

Presidente e Chief Executive Officer

- 18 anos de GOL
- Anteriormente *Chief Operating Officer* de 2019 a 2022 e *Chief Planning Officer* de 2015 a 2019
- Piloto licenciado de Aeronaves Boeing 737



Eduardo Gotilla

Chief Financial Officer e Diretor de Relações com Investidores

- Anteriormente CFO da Light S.A., CFO Global da RHI Magnesita em Londres e diretor estatutário da CSN



Joseph W. Bliley

Chief Restructuring Officer

- CRO desde dezembro de 2023
- Anteriormente ocupou cargos de liderança na Lincoln International, Stephens Inc. e Bank of America Merrill Lynch, com mais de 25 anos de experiência em consultoria de fusões e reestruturações, bem como captação de capital



Albert Pérez

Chief Operating Officer

- Fundador da JetSMART
- Anteriormente vice-presidente sênior de engenharia e manutenção na Avianca e ocupou um cargo de 12 anos na Vueling Airlines



Mateus Pongeluppi

Chief Strategy Officer

- 11 anos de GOL
- Anteriormente ocupou vários cargos de liderança, incluindo Diretor de Planejamento Corporativo



Carla Patrícia Cabral da Fonseca

Vice-presidente da Smiles e Chief Commercial Officer

- 8 anos de GOL
- Anteriormente liderou a Smiles Argentina
- Ocupou cargos na Credicard e Citibank



Renata Fonseca

Diretora Executiva de Relações Governamentais & Jurídicas

- Mais de 11 anos de GOL
- Experiência significativa relacionada a questões jurídicas e ações regulatórias brasileiras

Sumário Executivo

Visão Geral da Gol

Contexto da Reestruturação

Destravando o Potencial da GOL: Visão Geral & Benefícios da Reestruturação

Projeção Financeira & Recapitalização

Apêndice



O impacto financeiro duradouro da pandemia na GOL

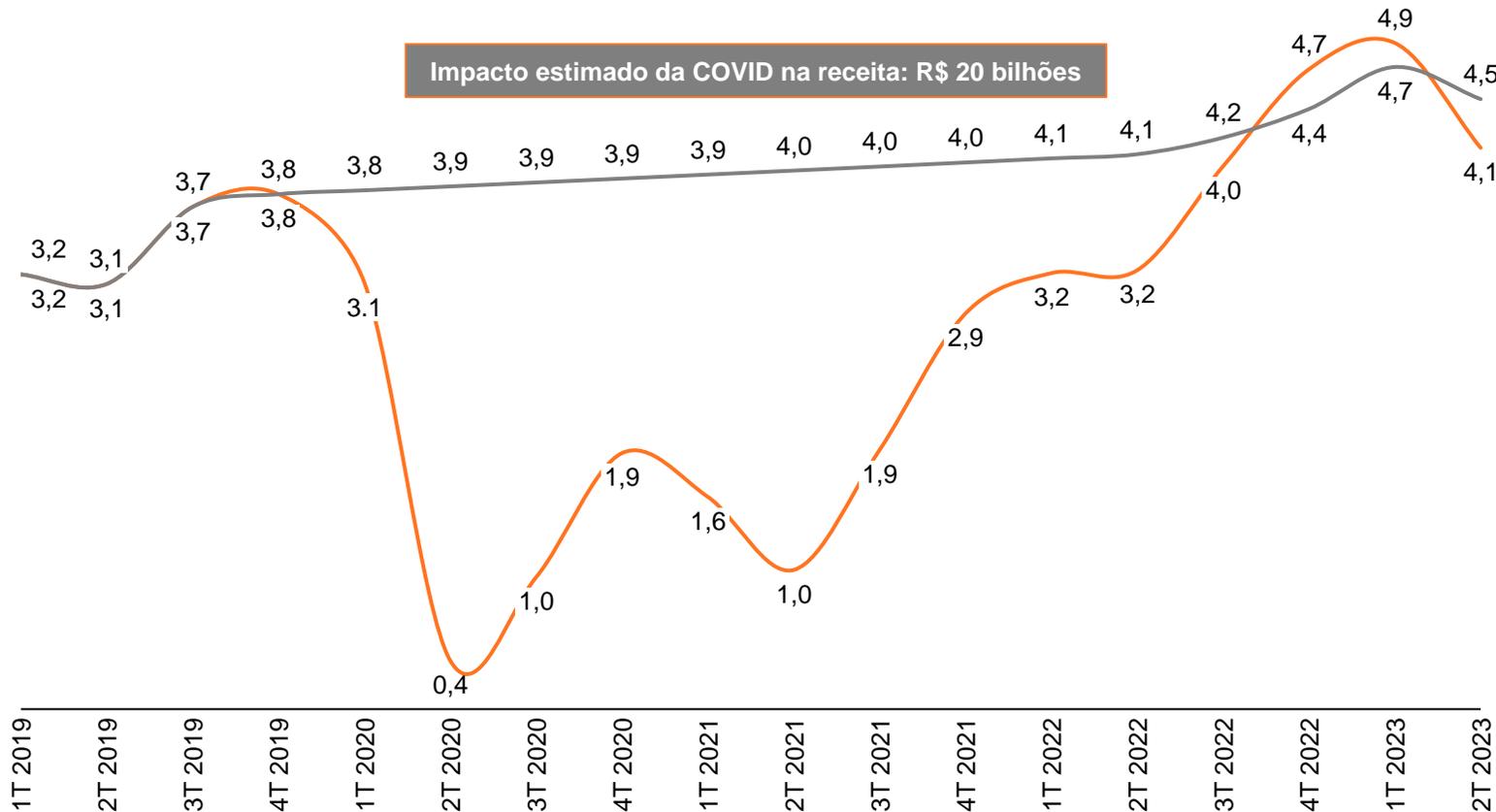
A COVID-19 eliminou ~R\$ 20 bilhões em receitas esperadas, levando a medidas de preservação de liquidez que adiaram muitas obrigações contratuais para uma data posterior – em margens de lucro EBITDA normalizadas, isso equivale a pelo menos ~R\$ 10 bilhões (~US\$ 2 bilhões) de geração de fluxo de caixa perdidos

A pandemia da COVID teve um impacto financeiro duradouro na GOL

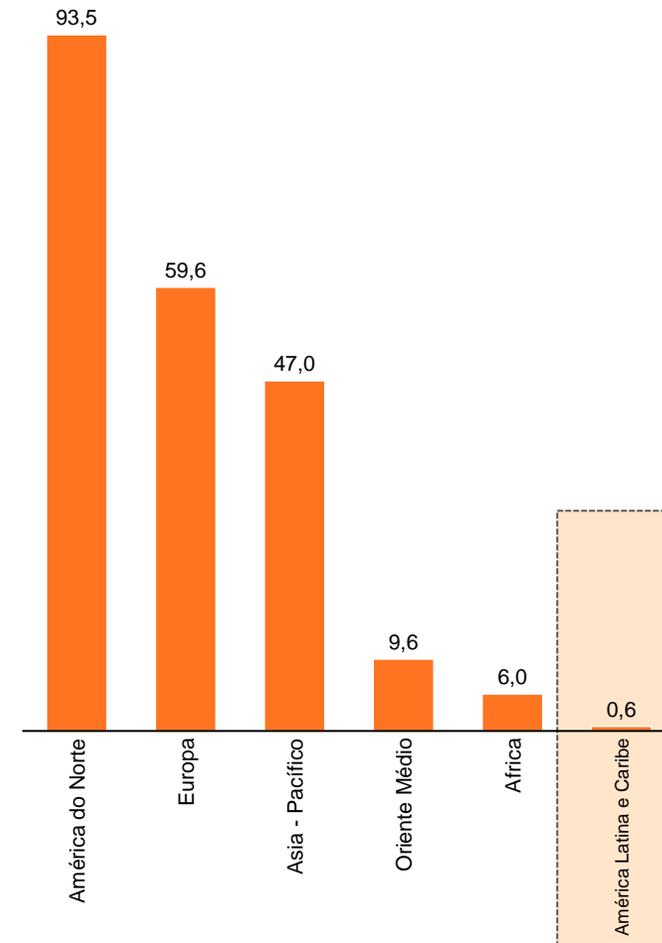
Receita projetada vs. receita real
R\$ B

— Receita Real
— Receita Projetada

Impacto estimado da COVID na receita: R\$ 20 bilhões



Auxílios estatais ficam para trás na América Latina



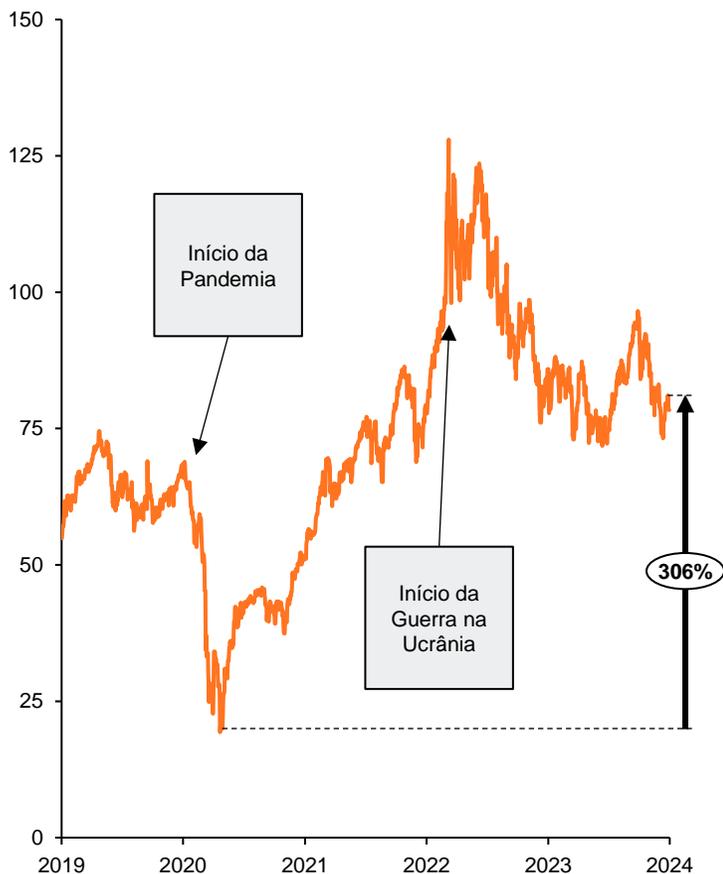
Fonte: Estimativas da empresa; *Ishka State Aid Reporting*

O acesso aos mercados globais foi impactado pelo ambiente macroeconômico geral do Brasil

Os preços mais altos dos combustíveis atrelados à guerra na Ucrânia, a desvalorização do real brasileiro em relação ao dólar americano e o aumento dos custos de empréstimos para títulos emitidos localmente impactaram a capacidade da GOL de levantar fundos anteriormente disponíveis para a Companhia

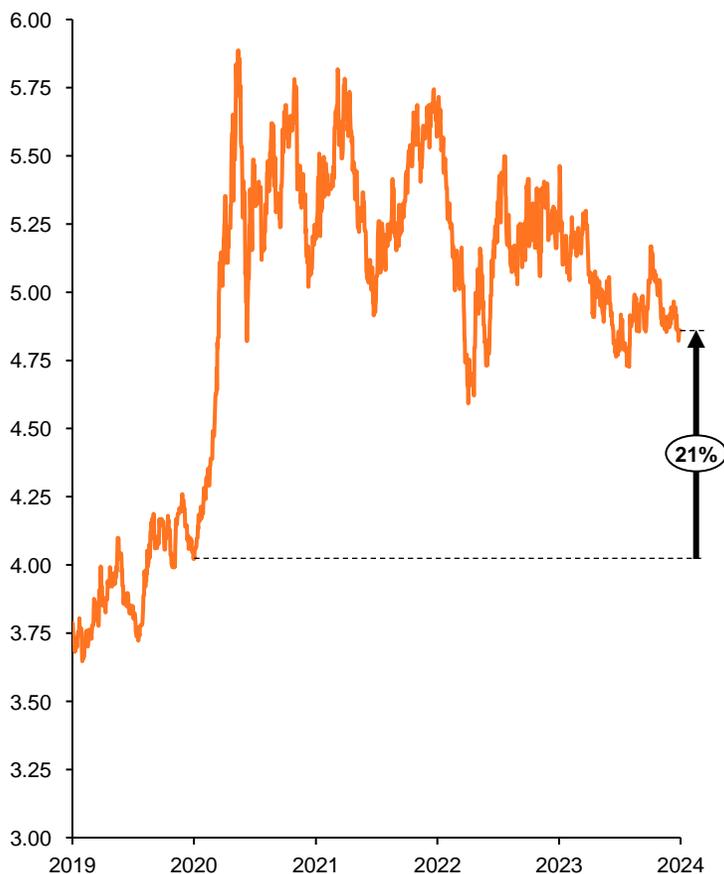
Aumento dos custos de combustível

US\$ / Barril



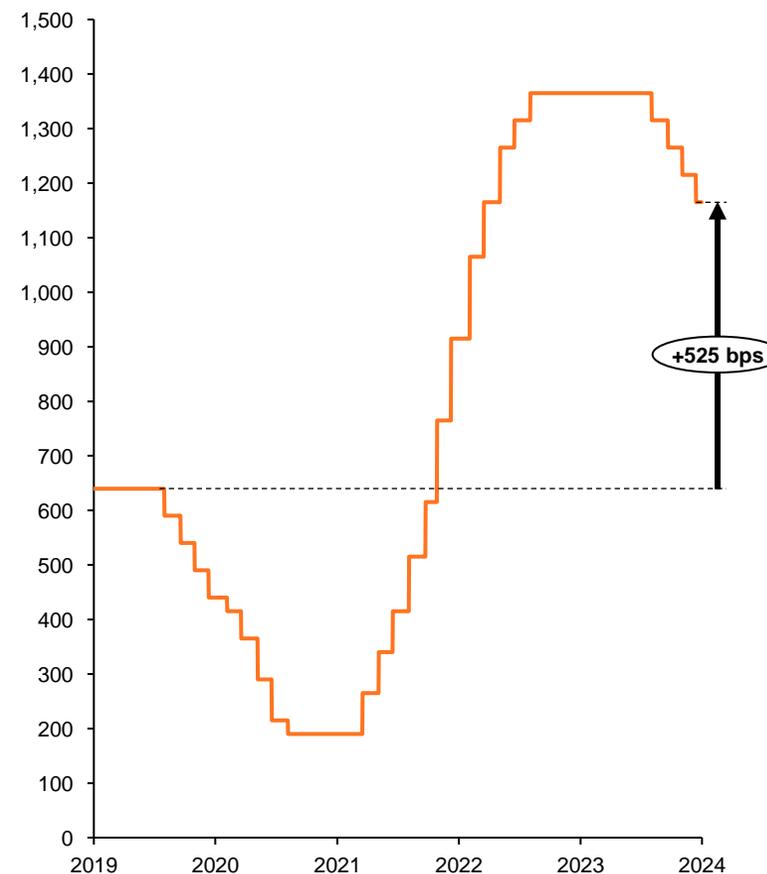
Depreciação do Real Brasileiro em relação ao Dólar Americano

BRL : USD



CDI do Brasil levou a custos de empréstimos mais altos

CDI %



Fonte: Bloomberg

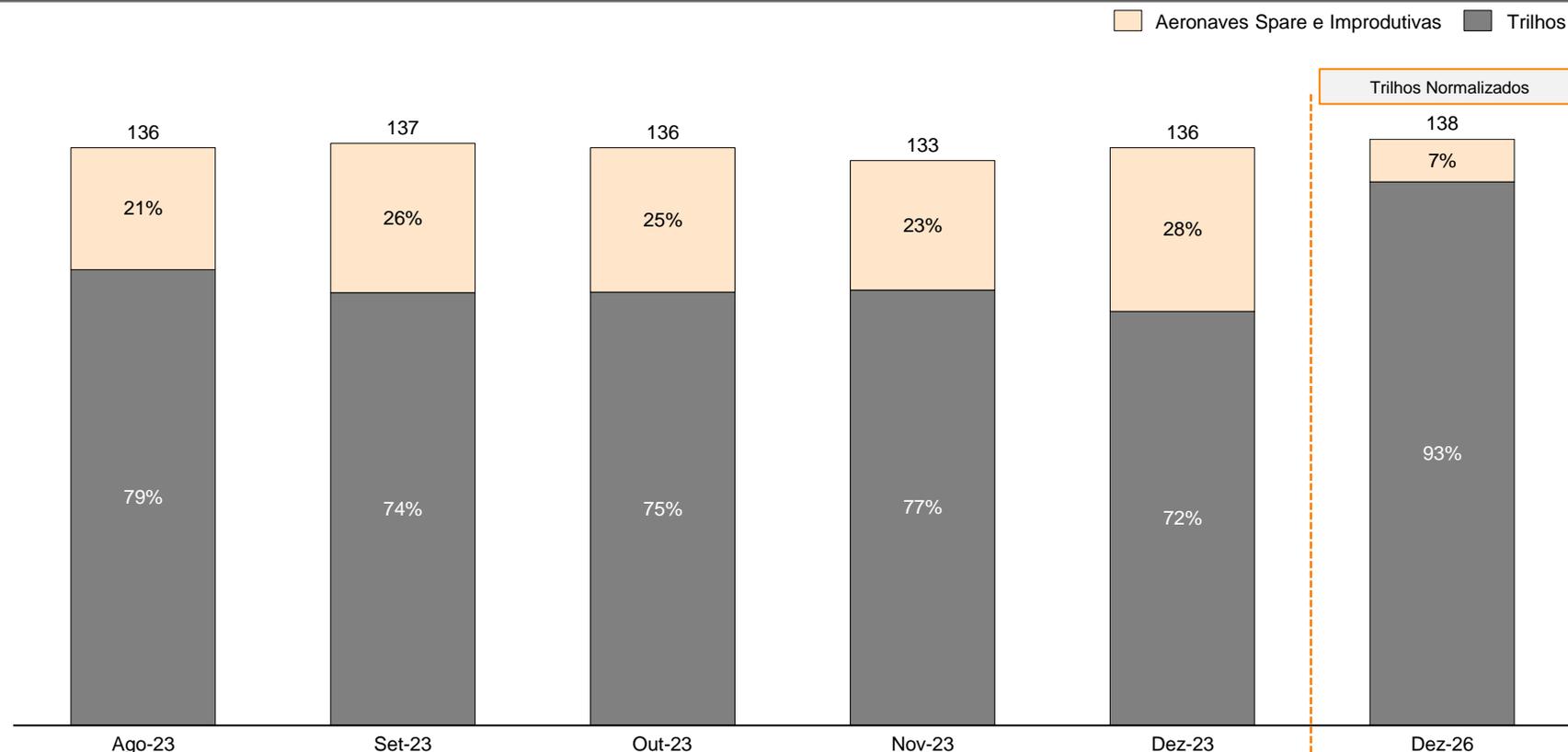
Liquidez diminuiu a capacidade da GOL em manutenção de motores para suportar a operação

Embora a GOL tenha continuado a alcançar bons resultados de EBITDA, os impactos negativos dos fatores macroeconômicos e do setor levaram à implementação de iniciativas de liquidez, incluindo a redução do investimento em *Capex*, impactando a operação da Companhia

As linhas aéreas foram afetadas pelos atrasos nas entregas da Boeing e pelos esforços de preservação da liquidez

A manutenção adiada agravou ainda mais a situação de liquidez reduzida, levando a um pedido de abertura de *Chapter 11* em janeiro de 2024

- A liquidez limitada fez com que a GOL preservasse o caixa, inclusive atrasando manutenções, o que resultou em mais aeronaves fora de serviço e impactando ainda mais o desempenho financeiro
 - Em outubro de 2023, a Companhia tinha aproximadamente ~79 motores que estavam aguardando reparo ou parados aguardando pagamento para liberação do conserto
- O atraso nas manutenções dos motores afetou as operações e a frota trilho, com apenas 70 a 80% das aeronaves em pleno funcionamento.
 - Comparado com o percentual de aeronaves spares da indústria de um dígito ou pouco acima de 10%
- Foi necessária uma reestruturação em decorrência do risco operacional e da liquidez reduzida

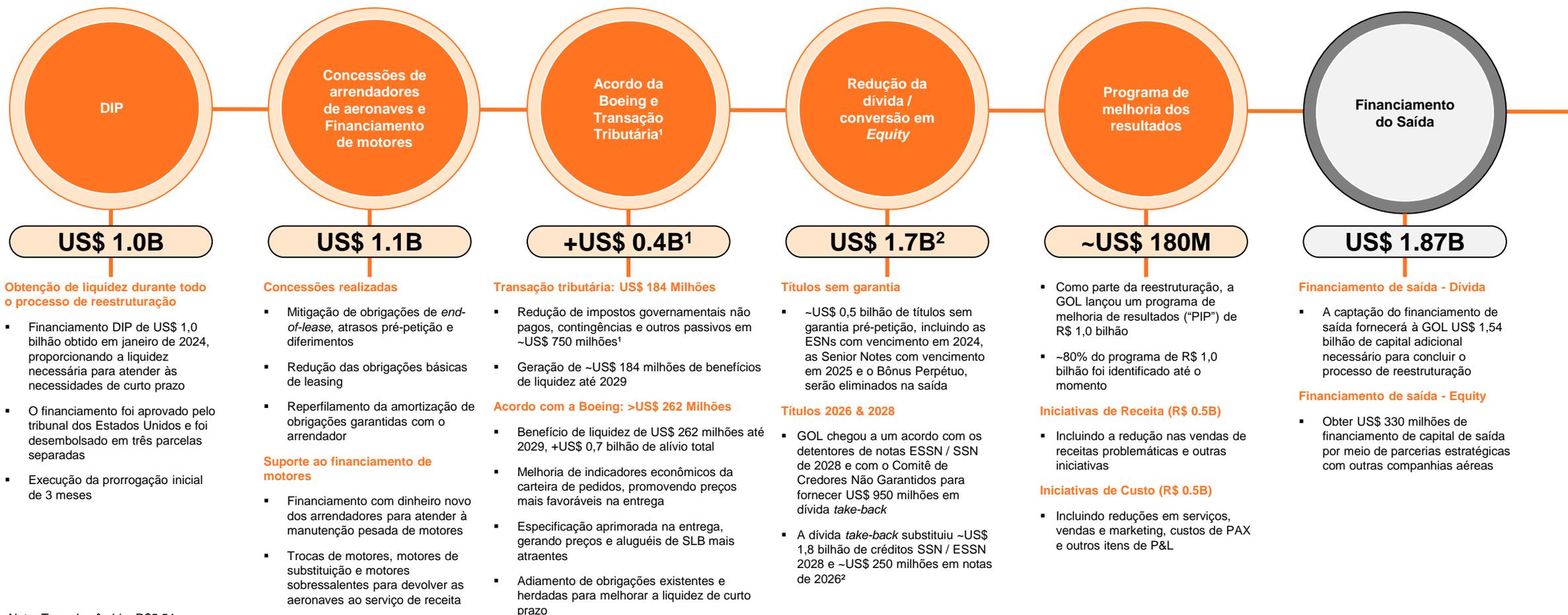


A pandemia, os impactos macroeconômicos negativos e os atrasos nas entregas da Boeing forçaram iniciativas drásticas de autopreservação da liquidez, resultando em mais aeronaves fora de serviço, levando então à abertura do *Chapter 11*

O processo de reestruturação desalavancou o balanço patrimonial da GOL, garantiu concessões de arrendadores de aeronaves, endereçou as manutenções e dívidas vencidas e ainda lançou um plano de melhoria dos resultados

Completo

Próximos Passos



Nota: Taxa de câmbio: R\$5.54

(1) Nota: as transações da Boeing e de impostos estão em negociações avançadas. Os benefícios da Transação Tributária refletem os benefícios atuais estimados e estão sujeitos à documentação final com o governo brasileiro; +US\$ 700 milhões de alívio econômico estimado em toda a carteira de pedidos; (2) Pressupõe um acordo alcançado com os detentores das notas sênior garantidas

Sumário Executivo

Visão Geral da GOL

Contexto da Reestruturação

Destravando o Potencial da GOL: Visão Geral Estratégica & Benefícios da Reestruturação

Projeção Financeira & Recapitalização

Apêndice



A fundação da estratégia comercial da GOL



A reestruturação se baseia em uma estratégia comercial já bem-sucedida

Elementos Essenciais

Programação exclusiva e portfólio de slots



- Malha ancorada nos três maiores mercados corporativos do Brasil, que representam 33% do PIB

São Paulo, Rio de Janeiro, e Brasília

- A GOL oferece a melhor malha de rotas da categoria e uma programação de alta frequência que se adapta aos clientes de maior rendimento¹
- Oferecer mais opções do que a concorrência em rotas com demanda turística de alto nível e voltada para negócios



Recebeu o prêmio "Top-of-Mind" da Companhia Aérea Preferida dos Clientes do Brasil por 8 anos consecutivos

Presença poderosa em mercados regionais



- O maior player em mercados regionais²
- A GOL democratiza as viagens nos mercados regionais:
 - Exemplos incluem (aumento de passageiros desde que a GOL entrou no mercado)
 - Bonito (BYO): +140%
 - Santo Ângelo (GEL) +100%
 - Pelotas (PET) +146%
- Opera em 34 aeroportos regionais, fornecendo serviços com aeronaves narrowbody preferidas pelos clientes
- Mercados regionais alimentam fortemente a malha principal da GOL

Modelo de negócios comprovado



- Modelo de negócios ideal, aprimorado pela reestruturação, para expansão na América Latina, no Caribe e nos EUA
- Fornecer um produto preferido do cliente por meio de uma plataforma de baixo custo
- Implementar uma estratégia de pioneirismo em todo o nosso modelo de *Hub e Spoke*, ao mesmo tempo em que oferece operações essenciais de ponto a ponto e de transporte
- Promover a venda de tickets por meio dos canais de distribuição próprios da GOL, resultando em custos menores

Forte presença internacional



- Oferecer rotas exclusivas que promovam conexões únicas
- Operar a capacidade entre o Brasil e os países vizinhos
- Por meio de parcerias, a GOL oferece o maior número de conexões internacionais
- Ser um player importante para conexões internacionais⁵

(1) CGH+GIG+SDU+BSB (Jan-Oct.2024 – Cirium); (2) Medido em ASK de aeroportos cuja capacidade de assentos foi inferior a 600 mil no LTM (terminando em setembro de 24); (3) Exclui capital para capital, cauda longa regional - turboélice; (4) Dados da ANAC (jan-ago.2024 vs. jan-ago.2019); (5) IATA DDS

A GOL está implementando uma estratégia de malha em torno dos seguintes pilares principais



Esses pilares garantem o sucesso futuro à medida que a GOL implanta capacidade em novos mercados e compete com seus concorrentes

Principais pilares



Redução de custo unitário

- Distribui os custos fixos por uma base maior e reduz a média de senioridade com novos contratados



Considerações Estratégicas

- Aumenta a competitividade, recupera a participação perdida e melhora a utilização de slots nos mercados mais valiosos



Oportunidades não atendidas

- Permite que a GOL atenda a grandes quantidades de demanda doméstica e internacional atualmente não atendidos por voos sem escalas



Desenvolvimento de parcerias

- Cria uma meta mais atraente para as companhias aéreas parceiras, melhorando os termos dos contratos e expandindo a área de cobertura para os clientes



Mitigação de riscos geográficos

- Um portfólio geográfico maior oferece melhor proteção contra recessões regionais, flutuações cambiais, etc.



Flexibilidade de malha

- Permite modelos híbridos de rotas *hub-to-spoke* e ponto a ponto, o que proporciona uma adaptabilidade que outras aéreas não conseguem igualar



Vantagem de baixo custo

- A base de custos reduzida em relação aos concorrentes brasileiros facilita uma plataforma de baixo risco para expansão na região



Melhoria das relações trabalhistas

- A expansão da malha sinaliza a força dos negócios e amplia as oportunidades para grupos trabalhistas

A estratégia da GOL aproveita a demanda robusta nos mercados doméstico e internacional



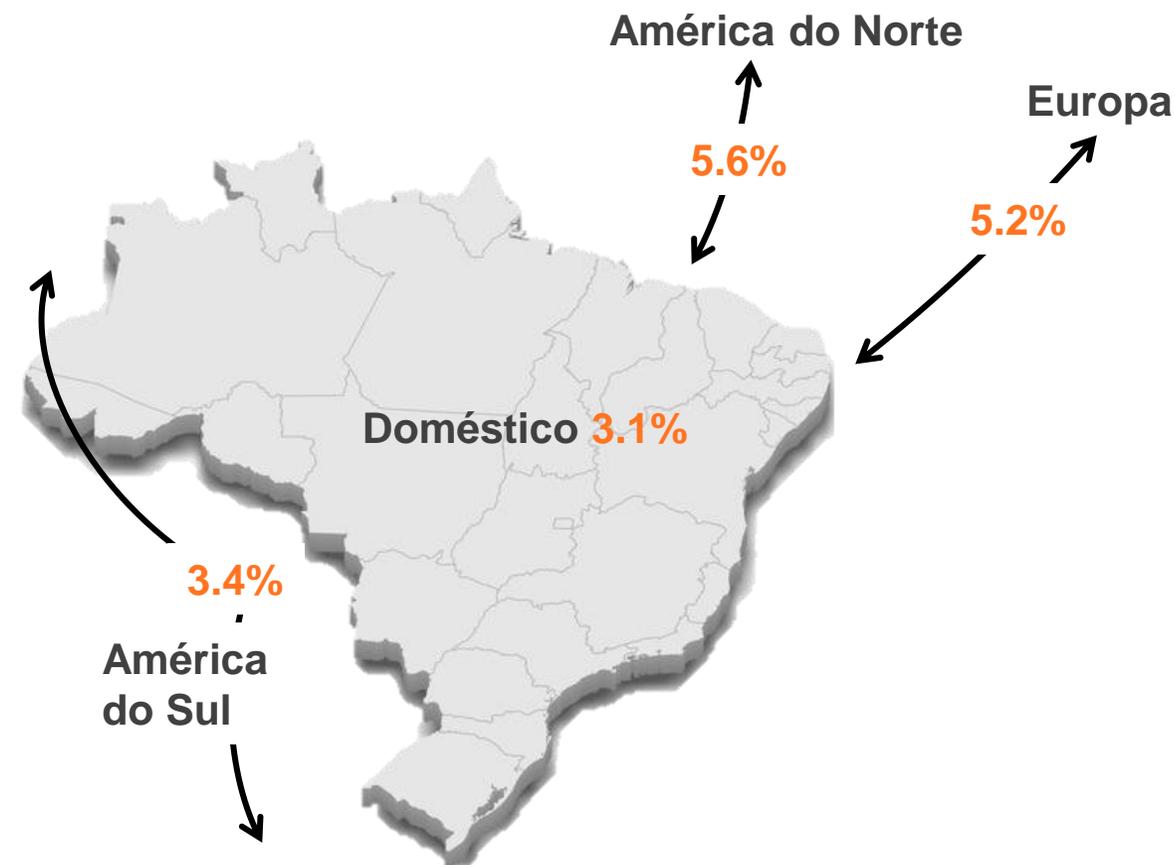
Alavancar o domínio de mercado existente da GOL para aproveitar o crescimento projetado de viagens no Brasil

Estimativas de Crescimento dos Mercados

País A	País B	Principal taxa de crescimento CAGR (2023-2029)
	Brasil 	3.1%
	USA 	5.9%
	Argentina 	6.5%
Brasil 	Chile 	5.4%
	Peru 	14.6%
	Uruguai 	11.1%
	Colômbia 	6.0%

Principais taxas de crescimento do tráfego aéreo regional (2023-2029)

Taxa de crescimento CAGR



Aproveitando a presença da GOL nos principais centros econômicos



O crescimento da GOL se concentra nas populosas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, que representam ~33% de toda a produção do PIB no Brasil

Garantia de crescimento lucrativo em mercados estratégicos

Conquistar os principais mercados

- Alcançar ou manter a segunda ou melhor posição em todos os principais mercados, com foco especial em São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília

Expandir no mercado doméstico brasileiro

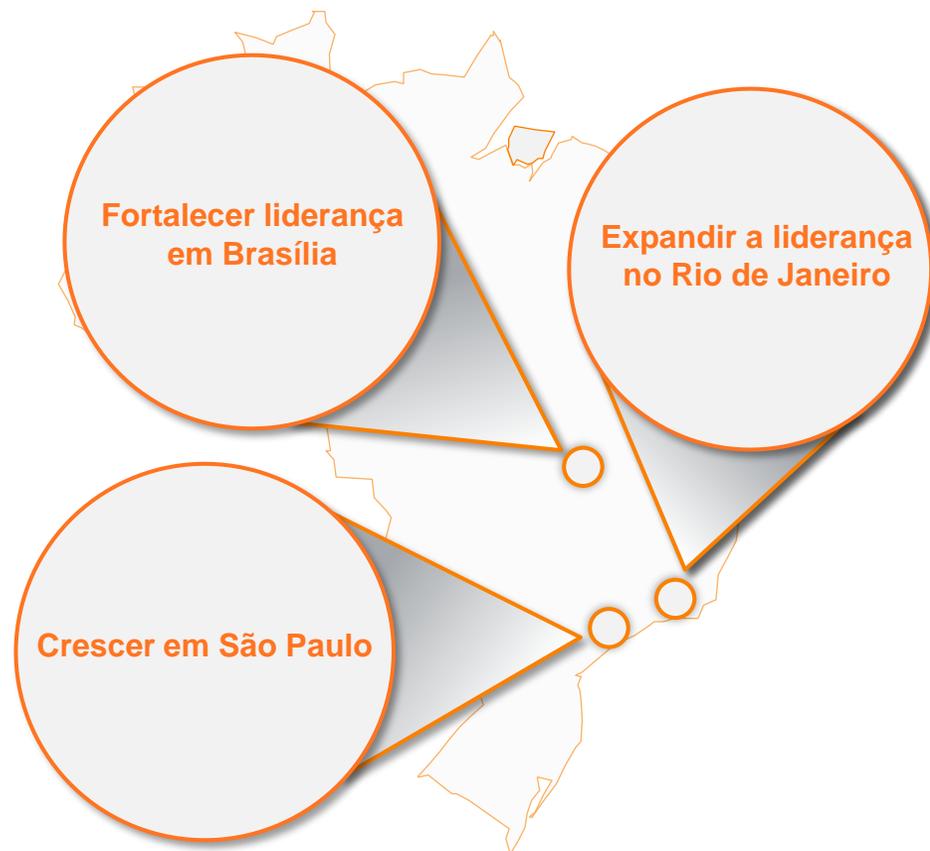
- O crescimento projetado do mercado permitirá que a GOL entre em novas rotas domésticas, não atendidas, para aumentar sua presença lucrativa no Brasil

Aproveitar as oportunidades internacionais

- Continuar a crescer na América Latina, entrando em rotas de alta demanda com dinâmica competitiva favorável.
- Continuar a construir e aprofundar parcerias com companhias aéreas, alavancar a ABRA, Avianca e conquistar participação no Brasil para o Norte

Manter-se ágil

- Manter uma malha híbrida e flexível, com serviços *hub-and-spoke* e ponto a ponto, para aproveitar melhor as oportunidades em um mercado dinâmico
- Identificar oportunidades de alto rendimento e competir com a vantagem do modelo de baixo custo da GOL



Reestruturação promove a expansão da estratégia de malha da GOL

A expansão da GOL não pode ser alcançada pela concorrência, devido às operações significativas e ao portfólio de slots da companhia aérea em São Paulo e no Rio de Janeiro, além de sua capacidade de sobrevoar os hubs da concorrência em toda a América do Sul

Estimular a nova demanda em rotas domésticas

1

Capitalizar os benefícios da reestruturação e o modelo de negócios exclusivo da GOL, implementando uma estratégia pioneira em rotas domésticas novas e mal atendidas

2

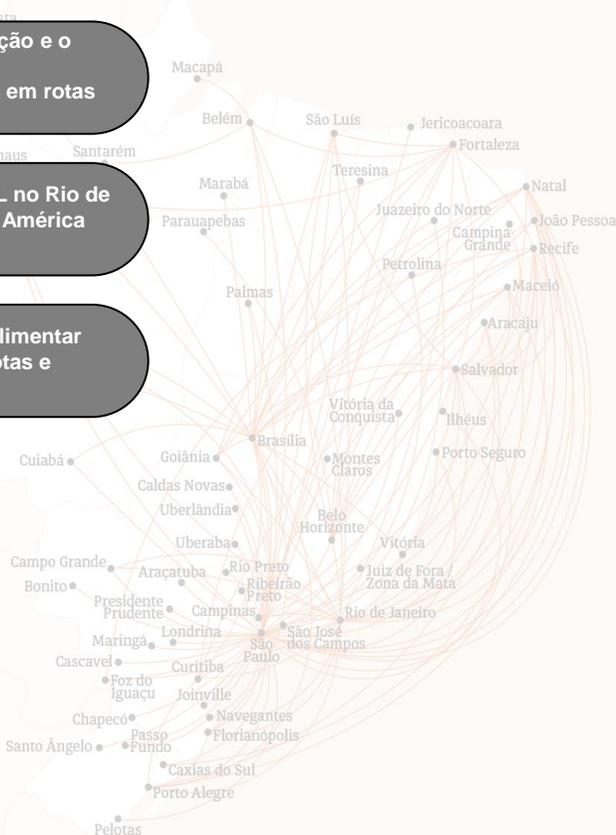
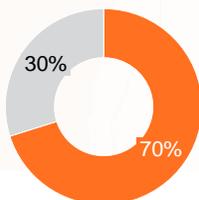
Expandir a posição de liderança da GOL no Rio de Janeiro, o principal destino turístico da América do Sul

3

Consolidar a forte presença da GOL e alimentar São Paulo e Brasília, lançando novas rotas e promovendo conectividade adicional

Distribuição internacional vs. doméstica de novas rotas até 2029 (% de novas rotas)

■ Internacional ■ Doméstico



Expansão para novas fronteiras internacionais

1

Desenvolver a presença da GOL nos principais centros brasileiros, que representam ~33% do PIB total do Brasil

2

Aproveitar o relacionamento da GOL com o grupo ABRA para expandir para novas regiões geográficas



3

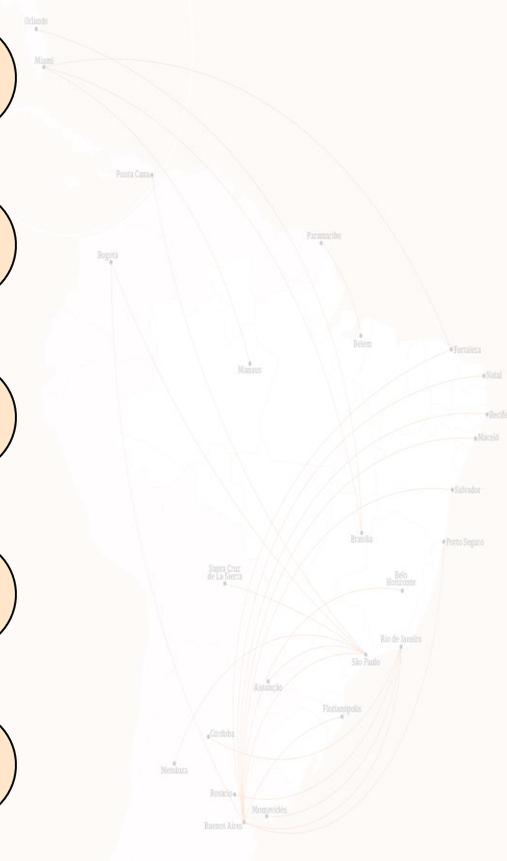
Estimular uma nova demanda internacional e capturar o ponto de venda brasileiro

4

As rotas internacionais planejadas evitam a concorrência ao sobrevoar outros centros de fortaleza na América do Sul

5

Competir usando a vantagem do modelo de baixo custo da GOL

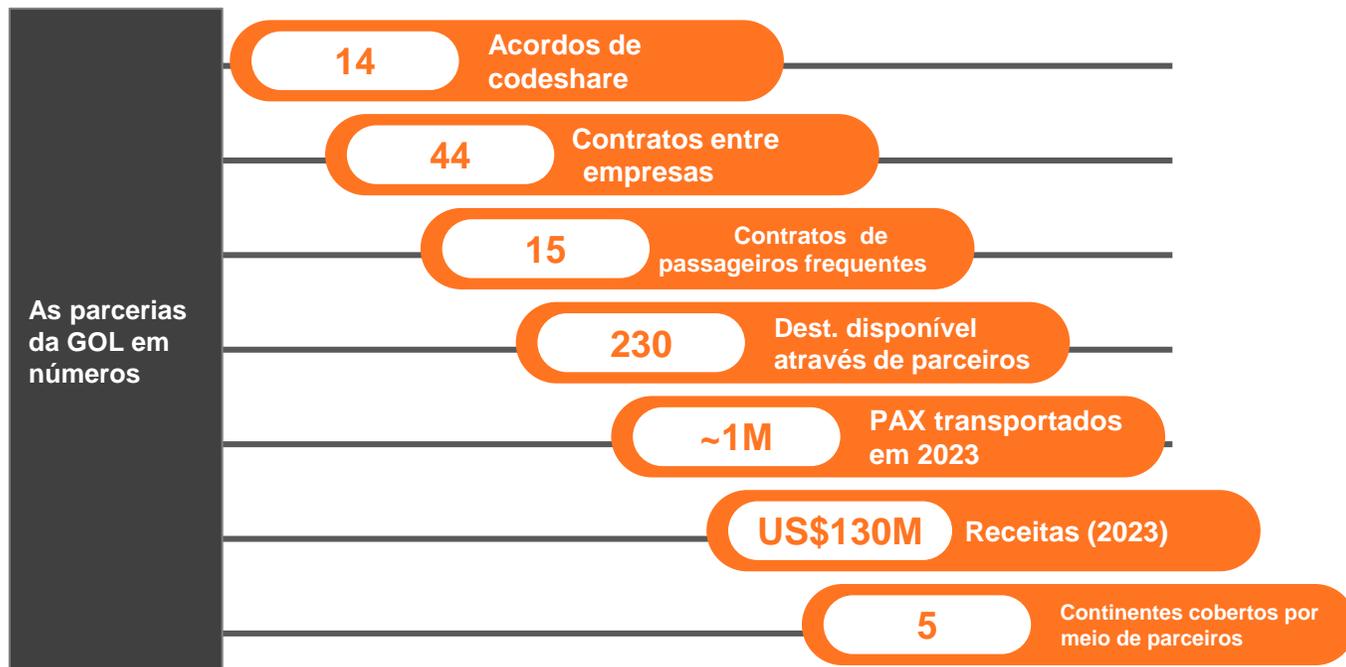


(1) A GOL identificou mais de 50 oportunidades potenciais de rotas além do 5YP

A malha de alto valor da GOL é aprimorada por parcerias globais



Ao aproveitar os benefícios do processo de reestruturação, a GOL planeja tirar proveito de sua presença no hub e expandir-se internacionalmente



Valor obtido por meio de parcerias

Permitir o acesso aos principais *gateways* internacionais

Competir com outras aéreas com risco limitado

Diminuir a exposição a variações cambiais

Acesso a canais de distribuição internos

Acesso a possíveis reembolsos conjuntos

Mitigar parcerias com outras aéreas brasileiras

Aumentar o valor da percepção da SMILES para os clientes

Intercâmbio de *know-how*

Parceiros selecionados para codeshare

AIRFRANCE



Aerolíneas Argentinas

AIR CANADA

AEROMEXICO

TAP AIRPORTUGAL

avianca

American Airlines

TAAG

Ethiopian

AirEuropa

Emirates

Copa Airlines

TURKISH AIRLINES

Uma frota de nova tecnologia gera custos baixos e apoia a estratégia de malha



A frota de entrada da GOL de aeronaves 737 MAX 8 com baixo consumo de combustível apoiará sua estratégia de rede, enquanto a economia da frota existente da companhia aérea melhorará como resultado de ~R\$ 5,9 bilhões em concessões obtidas por meio da reestruturação

Frota atual e carteira de pedidos contratuais¹

137 aeronaves Boeing 737

93 737 MAX Encomendadas



Reestruturação da frota de arrendadores de aeronaves: R\$ 5,9 bilhões de



Mitigação das obrigações de end-of-lease: R\$ 3.0B

- Alterações nas condições de devolução e das obrigações de end-of-lease
- Rejeições de aeronaves e devoluções consensuais



Abordagem de atrasos pré-petição, adiamentos e obrigações de aluguel: R\$ 1.1B

- Redução das obrigações básicas de aluguel, incluindo créditos de aluguel para ativos fora de serviço



Resolver problemas relacionados ao motor: ~R \$1.8B

- Financiamento com dinheiro novo dos arrendadores de aeronaves para atender à manutenção pesada dos motores
- Trocas de motores, motores de reposição e motores sobressalentes para retornar a aeronave ao serviço de receita



Re-amortização de obrigações garantidas pelo lessor

- Re-amortização de Lessor's Senior Amortizing Notes (SANs) por meio de uma alteração da data de vencimento
- Certas obrigações re-amortizadas e com vencimento estendido

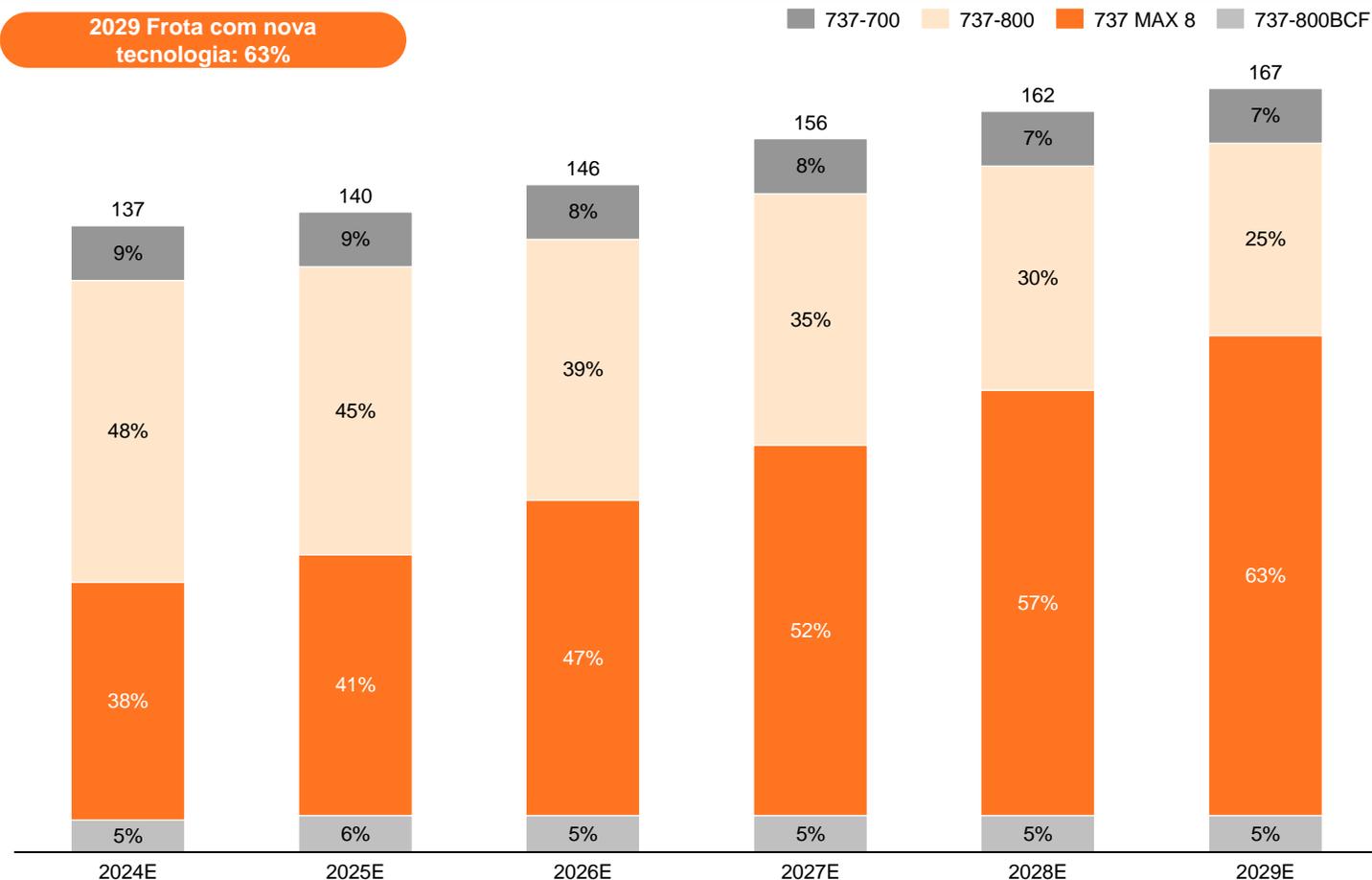


Obtenção de ganhos de sale and leaseback para novas entregas

- Financiamento garantido do SLB para entregas e peças sobressalentes do 737 MAX 8 em curto prazo
- Previsão de financiamento adicional do SLB para entregas no final de 2024 e início de 2025

Plano de frota futura (frota no final do ano)

2029 Frota com nova tecnologia: 63%



(1) Em janeiro de 2025; (2) Economia geral: prazo de 5 anos; cupom de 7,5% a.a.

O suporte dos arrendadores de aeronaves fornece financiamento dos motores e repara a frota trilho da GOL

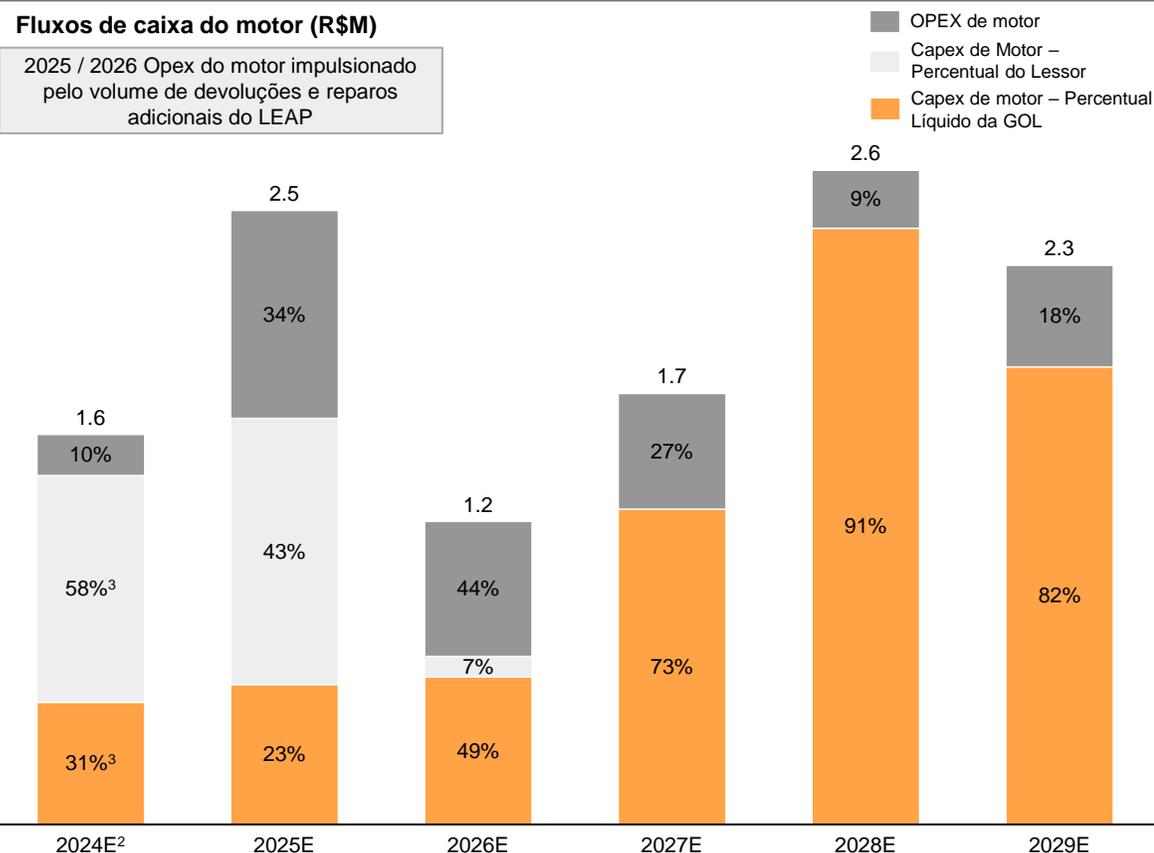


Um plano de manutenção motor-por-motor elimina o acúmulo de motores atualmente inutilizáveis e faz com que a aeronave volte a operar no serviço de receita

O compromisso de caixa da GOL no curto prazo é mitigado

Fluxos de caixa do motor (R\$M)

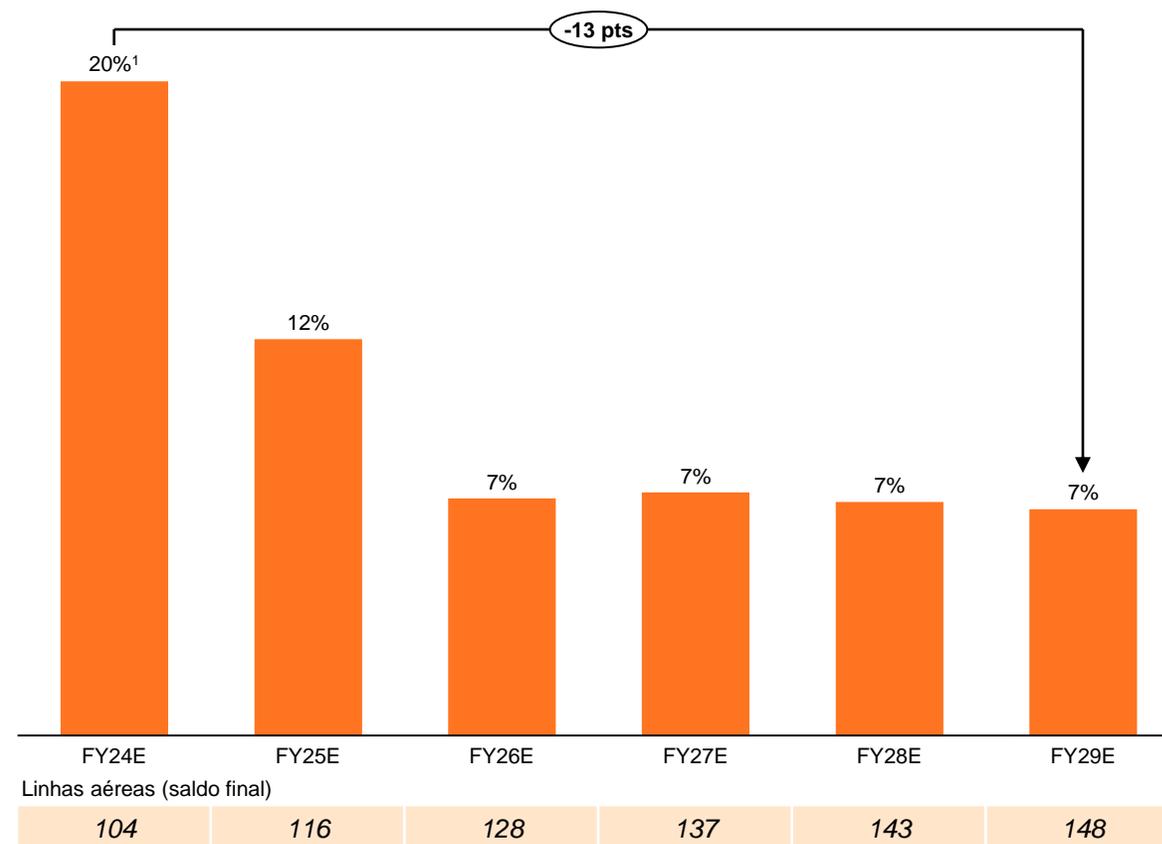
2025 / 2026 Opex do motor impulsionado pelo volume de devoluções e reparos adicionais do LEAP



Frota de passageiros sobressalente e improdutivo

Frota Trilho como % da Frota Total de passageiros (saldo final)

Cada trilho gera ~R\$ 200 milhões de receita líquida anualmente



Linhas aéreas (saldo final)

104 116 128 137 143 148

(1) Duas aeronaves adicionais foram entregues no final do ano de 2024, as quais ainda não estão contribuindo para as linhas de voo, resultando em um impacto de -100bps no cálculo da frota sobressalente/improdutiva; (2) Espera-se concluir mais de aproximadamente cinquenta manutenções/reparos leves de motores em 2024, com o restante previsto para ser concluído em 2025; (3) os resultados reais de 2024 para Capex refletem apenas a parcela da GOL para Capex de motor, o Capex de 2025 a 2029 na projeção refletem a parcela da GOL e do arrendador do Capex do motor, que são compensadas pelo financiamento do motor

A GOL negociou uma transação tributária, abordando R\$ 5,5 bilhões de obrigações potenciais do governo



A Transação Tributária melhora a liquidez e aplica ~R\$ 2,5 bilhões de descontos e ~R\$ 1,7 bilhão de Prejuízo Fiscal Acumulado, reduzindo as obrigações e contingências em ~US\$ 750 milhões, incluindo reduções dentro e fora do balanço patrimonial para possíveis passivos

1 Componentes da Transação Tributária

Descontos sobre obrigações/contingências

- Espera-se que cada obrigação ou contingência potencial receba descontos de até ~50% do saldo atual, de acordo com a regulamentação da Transação Tributária
- Os descontos são aplicados a pagamentos de juros, multas e outros encargos impostos pelo governo

Aplicação de Prejuízo Fiscal Acumulado

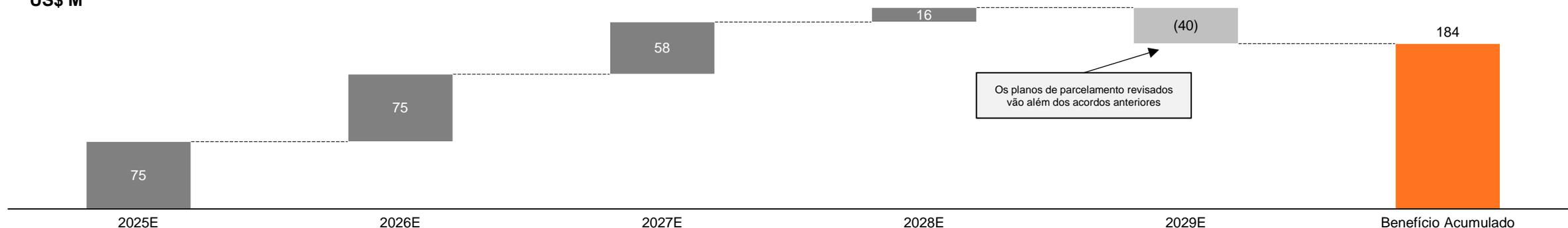
- Antes da Transação Tributária, o saldo de Prejuízo Fiscal Acumulado da GOL totalizava ~R\$ 5,7 bilhões
- A Transação Tributária permite que a GOL aplique ~R\$ 1,7 bilhão de Prejuízo Fiscal Acumulado, compensando uma parte dos saldos remanescentes de obrigações fiscais/legado

Planos de Parcelamento

- Após a aplicação de descontos e Prejuízo Fiscal Acumulado, a GOL negociou termos de pagamentos estendidos para satisfazer os valores pendentes pós-transação
- As parcelas variam de 60 a 120 meses
- Os juros mensais, semelhantes aos diferimentos e descontos anteriores, serão aplicados com base na taxa Selic

2 Benefícios de liquidez do 5YP por ano

US\$ M



Nota: Os números se baseiam em estimativas preliminares da Companhia; aborda uma parte significativa dos atrasos divulgados anteriormente

Bancos locais que fornecem acesso à liquidez por meio de vários mecanismos



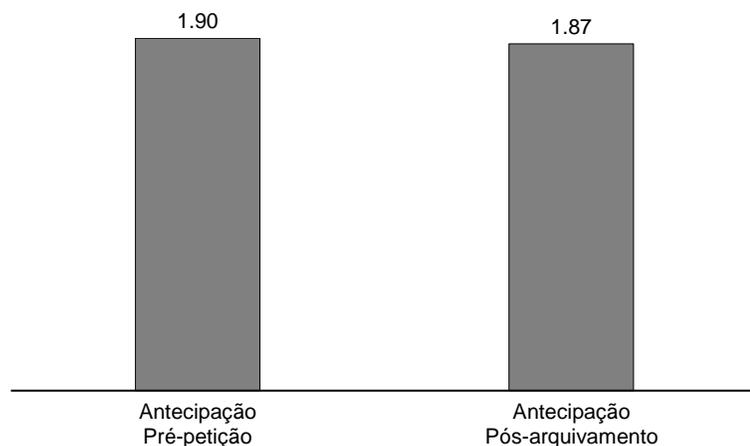
Três dos maiores bancos do Brasil concordaram em continuar fornecendo acesso a *antecipação* de recebíveis de até ~R\$ 1,87 bilhão, reestruturar debêntures locais garantidas por recebíveis e fornecer suporte a SBLC

Apoio dos maiores bancos do Brasil

Restabelecimento do acesso da GOL à Antecipação de Recebíveis

- As empresas brasileiras dependem muito da antecipação de recebíveis para aumentar as posições de caixa, pois os consumidores têm a opção de pagar em várias parcelas
- Antes da reestruturação, a GOL realizava transações e negociações “pontuais” não comprometidas
- A reestruturação não apenas restabeleceu sua capacidade de gerar ~R\$ 1,9 bilhão, mas também resultou em uma linha de crédito comprometida de bancos locais

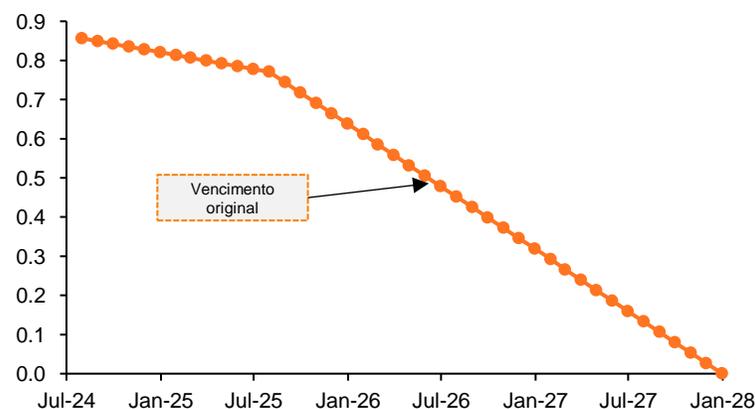
Valores de Antecipação R\$B



Reprocessamento de debêntures locais

- A GOL emitiu debêntures locais que foram mantidas pelos bancos locais e garantidas pelos recebíveis do cartão de crédito Visa da GOL
 - Principal: ~R\$ 856M (~US\$ 154M)
- A GOL negociou um reperfilamento dos pagamentos de amortização e a extensão do vencimento de junho de 2026 para dezembro de 2027

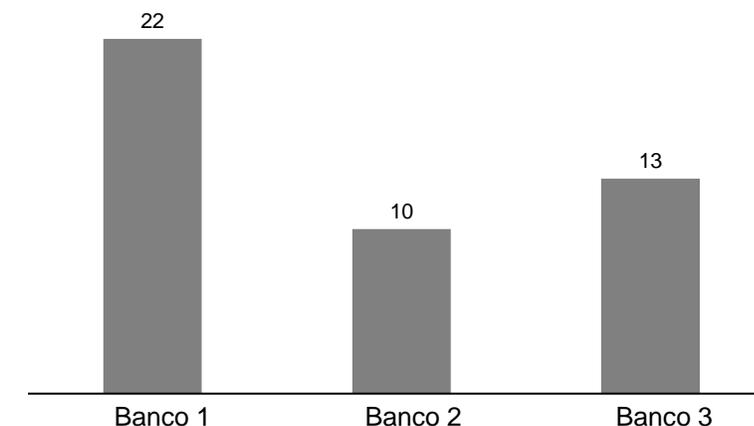
Balanco R\$B



Renovação de SBLCs

- As *Stand-By-Letters-Of-Credit* (“SBLCs”) da GOL foram emitidas nos três bancos
- As negociações resultaram em um compromisso de renovar as SBLCs à medida que elas expiram

SBLCs sem garantia em dinheiro US\$M

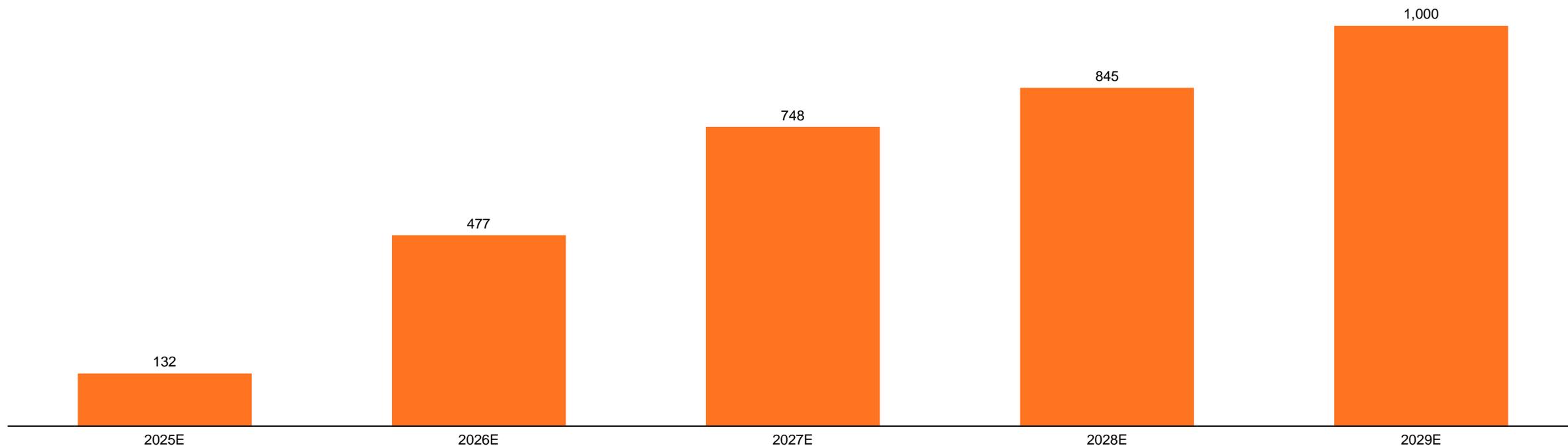


A GOL está implementando um programa de melhoria de resultados para gerar um perfil de custos competitivo



A GOL identificou ~80% de sua meta de melhoria de lucro anual de R\$ 1,0 bilhão para 2029, incluindo iniciativas de receita e custo

Programa PIP - Termos reais (R\$)



Nota: Os números excluem os impactos inflacionários e são líquidos dos custos de implementação
Fonte: Estimativa da PIP em 27/10/2024 (excluindo a inflação)

O PIP se baseia na vantagem de custo existente da GOL, melhorando a capacidade da GOL de competir

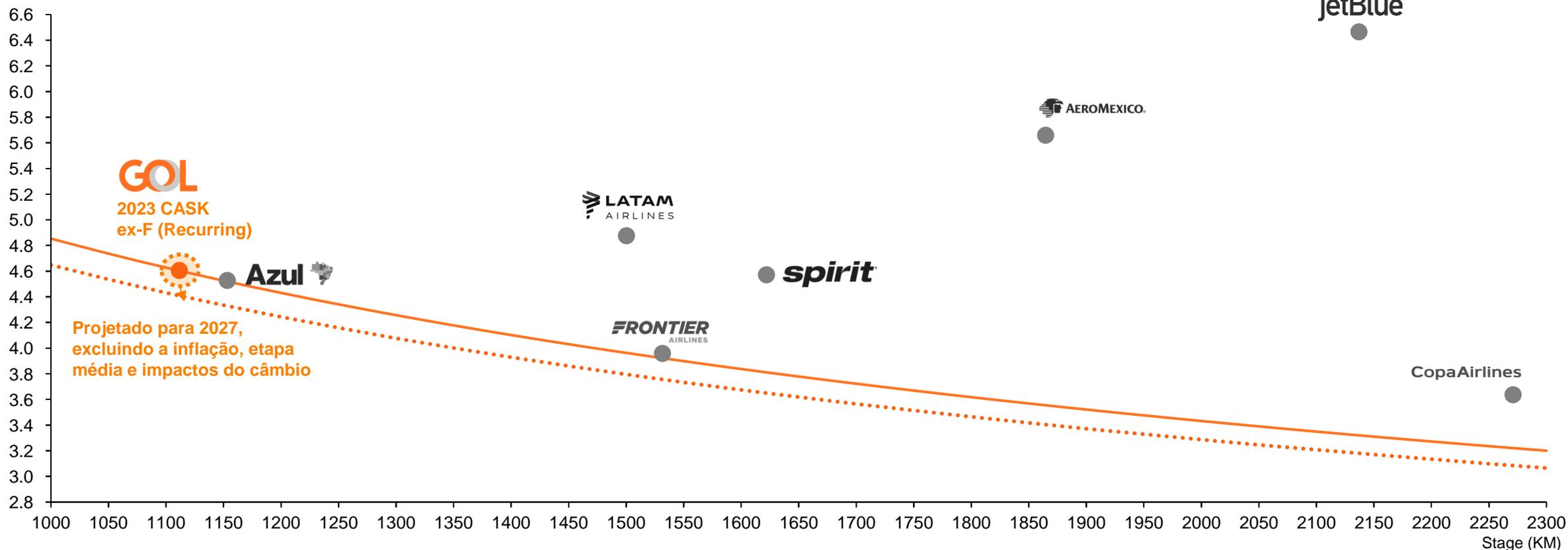


Após o ajuste para as diferentes etapas médias entre outras companhias aéreas, a GOL deve fortalecer sua vantagem de custo ex-combustível como líder do setor em relação às companhias aéreas da América Latina, LCCs e ULCCs dos EUA

Comparativo CASK Ex-combustível (Outra companhia aérea Q2 2024 CASK Ex-Combustível)

US\$ Centavos de dólar por ASK

CASK Ex-combustível



Fonte: Dados financeiros e de relações com investidores da Companhia; todas as métricas usam as métricas de declaração de renda informadas pela Companhia (ou seja, receitas e despesas operacionais); etapa média conforme informado pela DIIO em uma base ASK / assento de departamento. Avianca narrowbody por informações fornecidas pela Companhia Observação: a linha de tendência da GOL representa o ajuste para cada KM no campo de dados

Sumário executivo

Visão Geral da GOL

Contexto da Reestruturação

Destravando o Potencial da GOL: Visão Geral Estratégica & Benefícios da Reestruturação

Projeção Financeira & Recapitalização

Apêndice



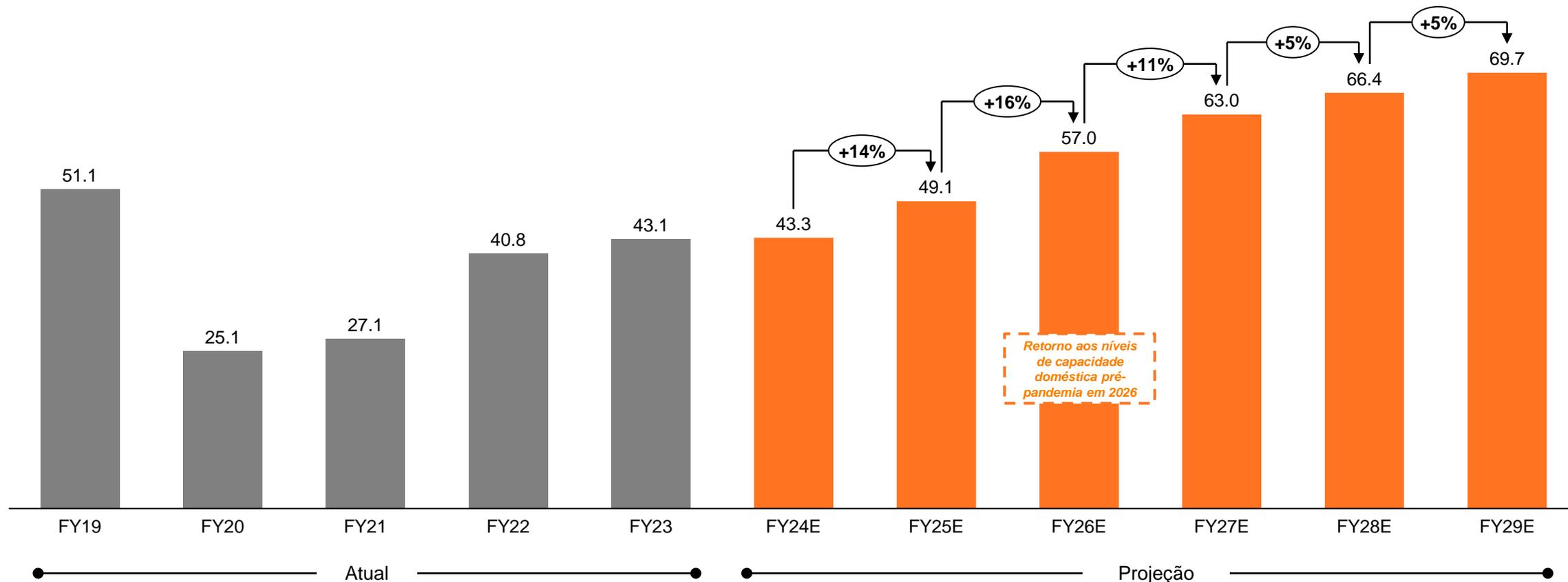
A capacidade da GOL aumenta com a eliminação do atraso na manutenção e com as entregas de MAX



A expansão da malha internacional da GOL é apoiada por suas entregas de 737 MAX e pelo suporte de financiamento de motores dos *lessors*; a GOL continua no caminho certo para retornar aos níveis de capacidade doméstica pré-pandemia até 2026

ASKs

Bilhões



Fonte: GOL Janeiro 2025 5YP

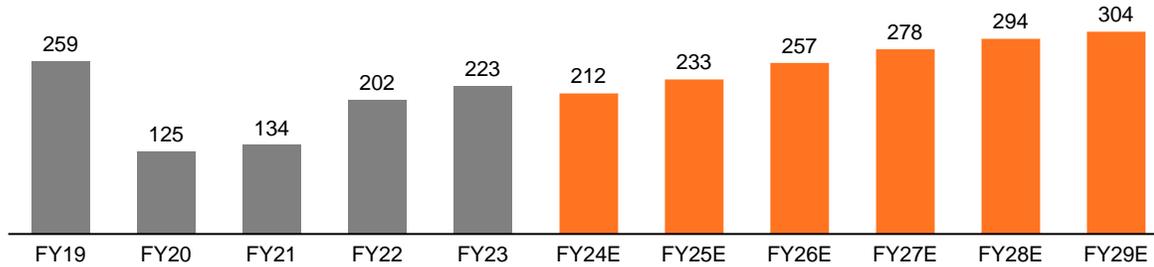
(1) A capacidade internacional deverá variar entre 10% e 20% da capacidade total, dependendo do ano

A recuperação da utilização e a maior etapa média da GOL geram eficiência em todas as operações

Os perfis de utilização e etapa média da GOL, vinculados ao (i) investimento em manutenção de motores e (ii) estratégia de malha, geram receita e eficiência de custos durante o período da projeção

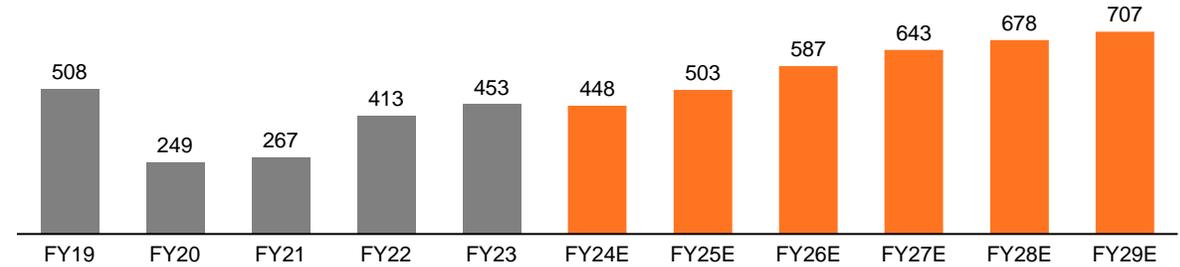
Operações de passageiros: Decolagens

Milhares



Block Hours

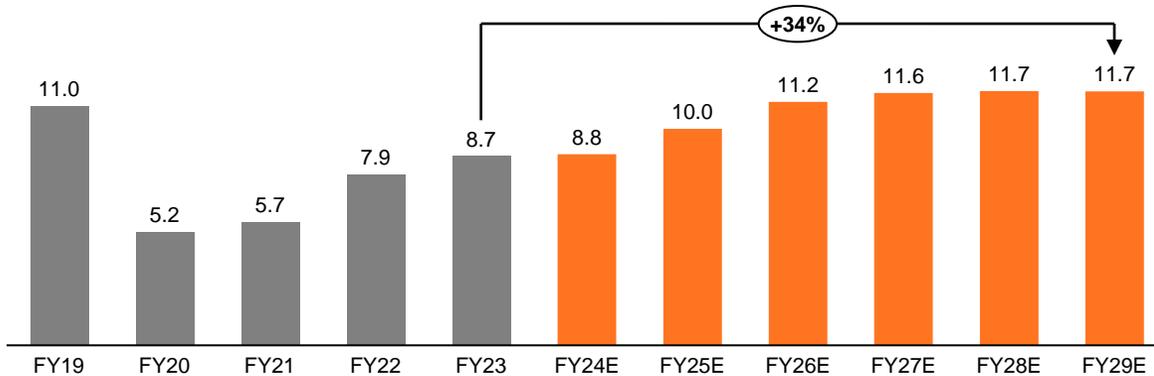
Milhares



Utilização Block Hour por aeronave média total na frota

Horas

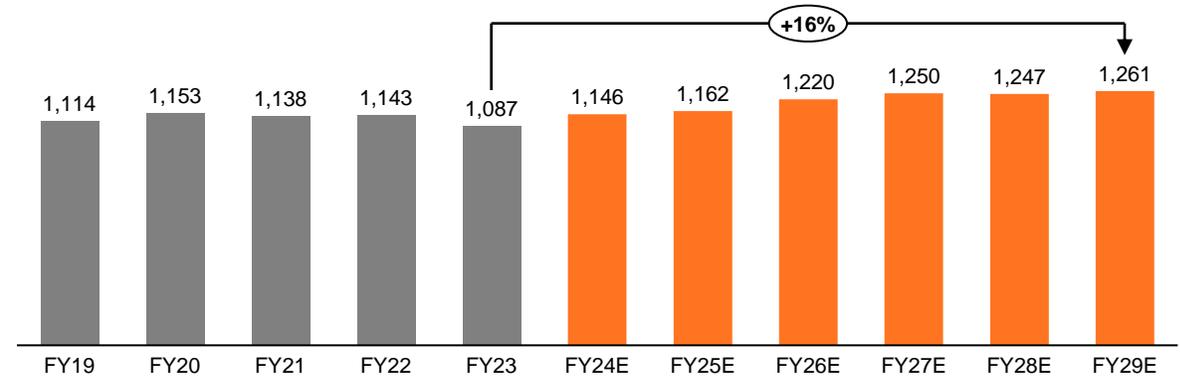
A maior utilização impulsiona a eficiência operacional à medida que as aeronaves voltam a entrar em serviço



Etapa Média da operação de passageiros

KM

A etapa mais longa impulsionada pela expansão internacional, gera custos unitários competitivos



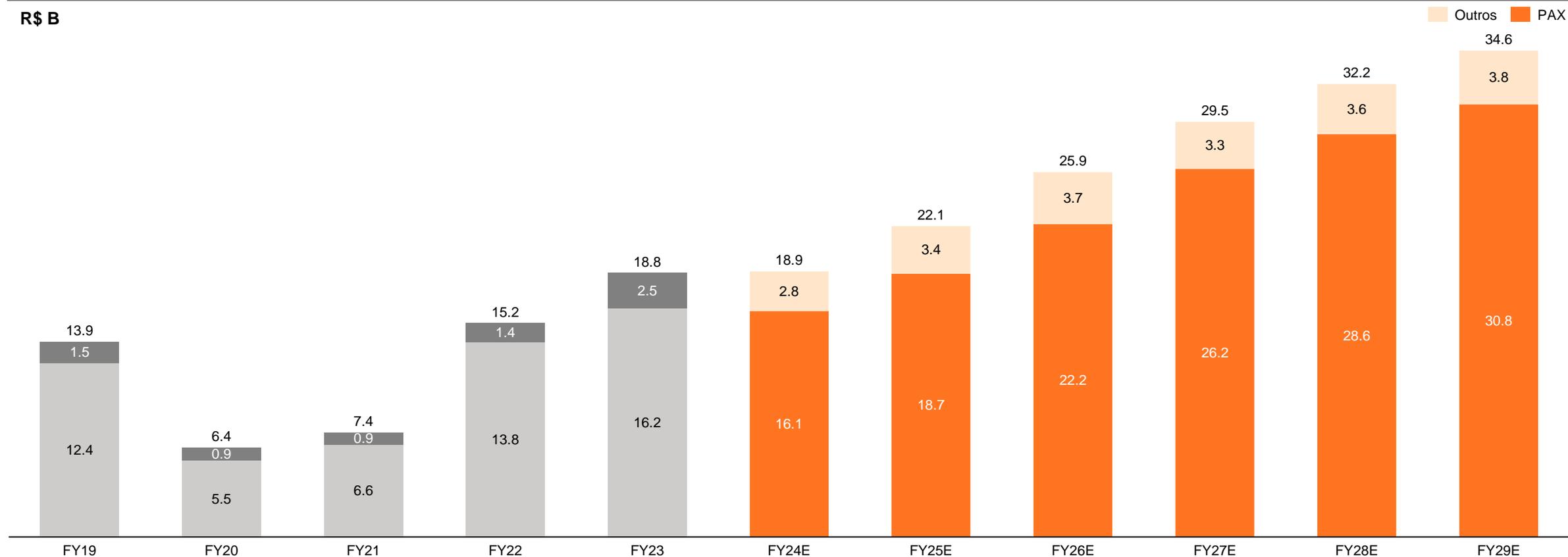
Aeronaves disponíveis e estratégia de malha aumentam a receita além dos níveis históricos



O crescimento da receita é impulsionado principalmente pela reconstrução da capacidade doméstica para os níveis de 2019 até 2026, complementado por um crescimento internacional significativo

Total de Receitas Líquidas

R\$ B

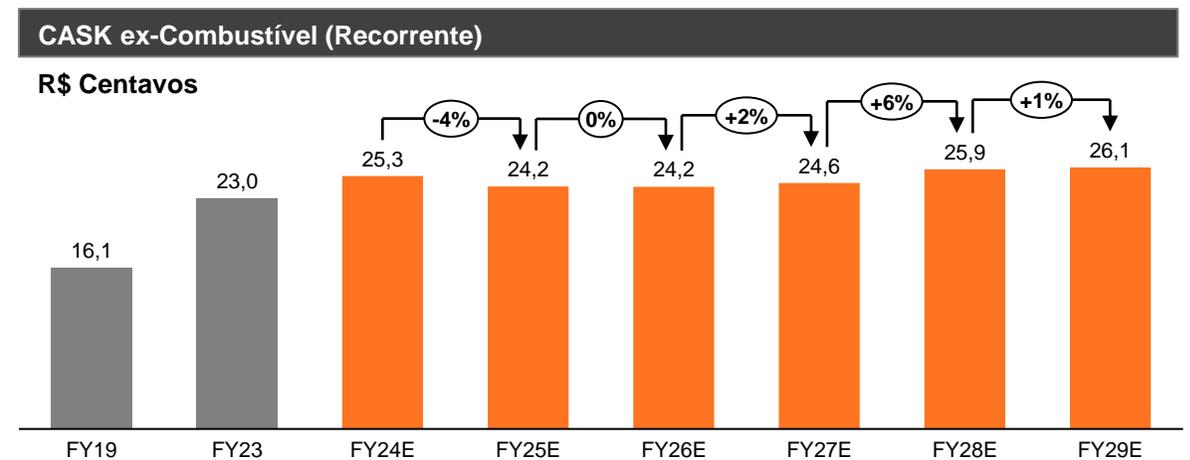
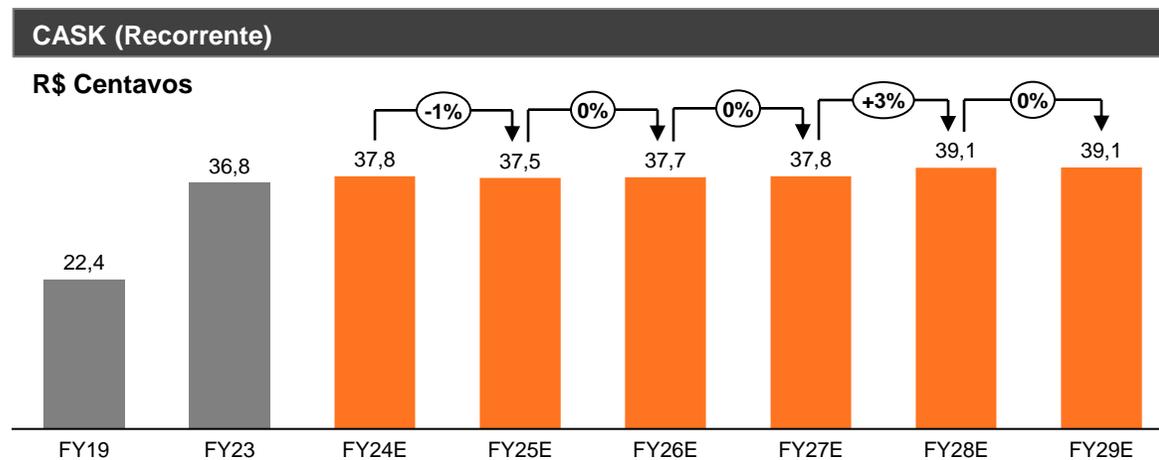
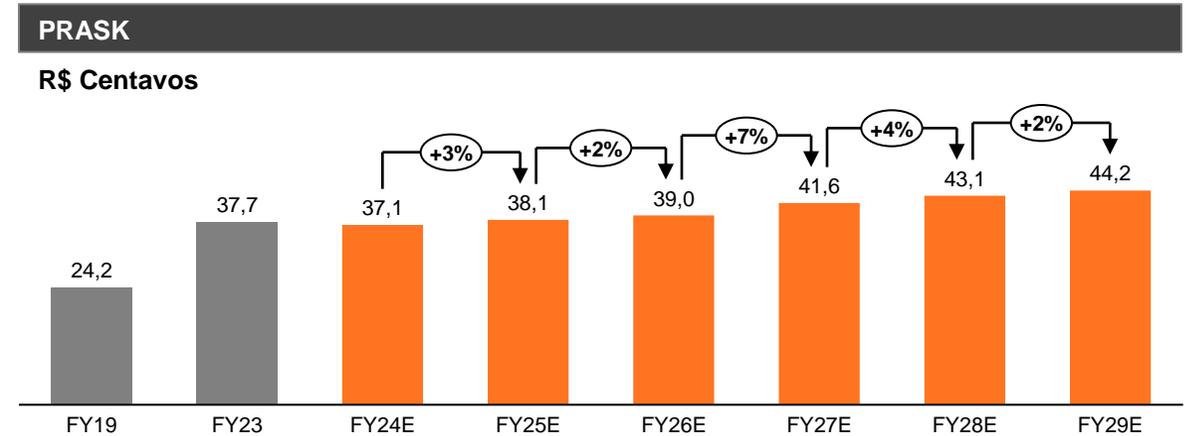
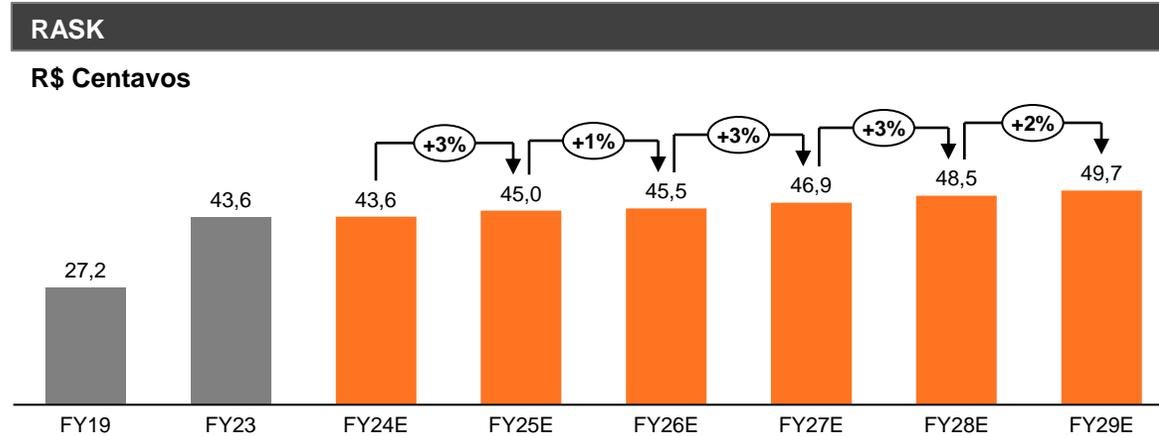


Fonte: GOL Janeiro 2025 5YP

Receita Unitária Melhora Abaixo da Inflação, Enquanto Custos Continuam Competitivos



O crescimento da receita unitária se recupera das pressões inflacionárias e impactos da desvalorização da moeda sobre os custos denominados em dólar e determinados fluxos de caixa, enquanto despesas operacionais são compensadas por melhorias na etapa média e benefícios do PIP



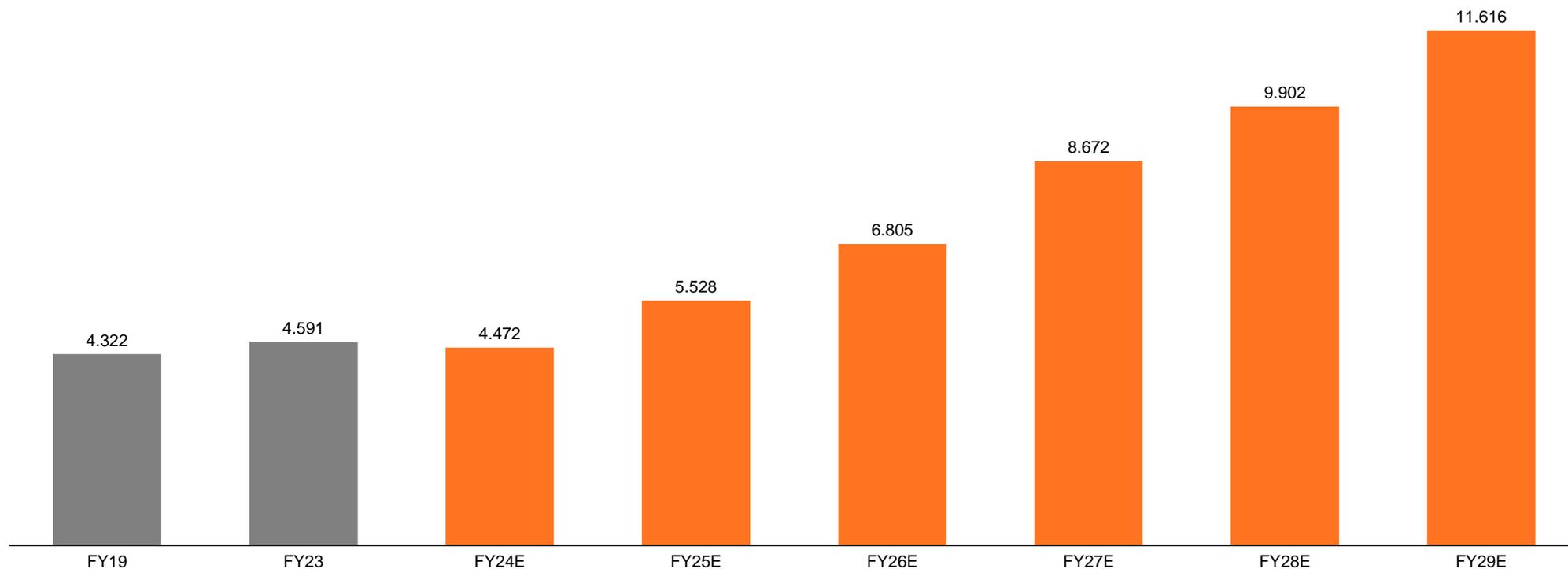
Margens EBITDA Sustentáveis e Líderes do Setor



O plano 5YP projeta um forte crescimento do EBITDA até 2029, que é sustentado por uma melhora no resultado unitário e reduções de custos

EBITDA Recorrente

R\$ B



Margem EBITDA Recorrente

31,2%

24,5%

23,7%

25,0%

26,2%

29,4%

30,7%

33,6%

Fonte: GOL Janeiro 5YP

Nota: EBITDA Recorrente excluindo itens não recorrentes

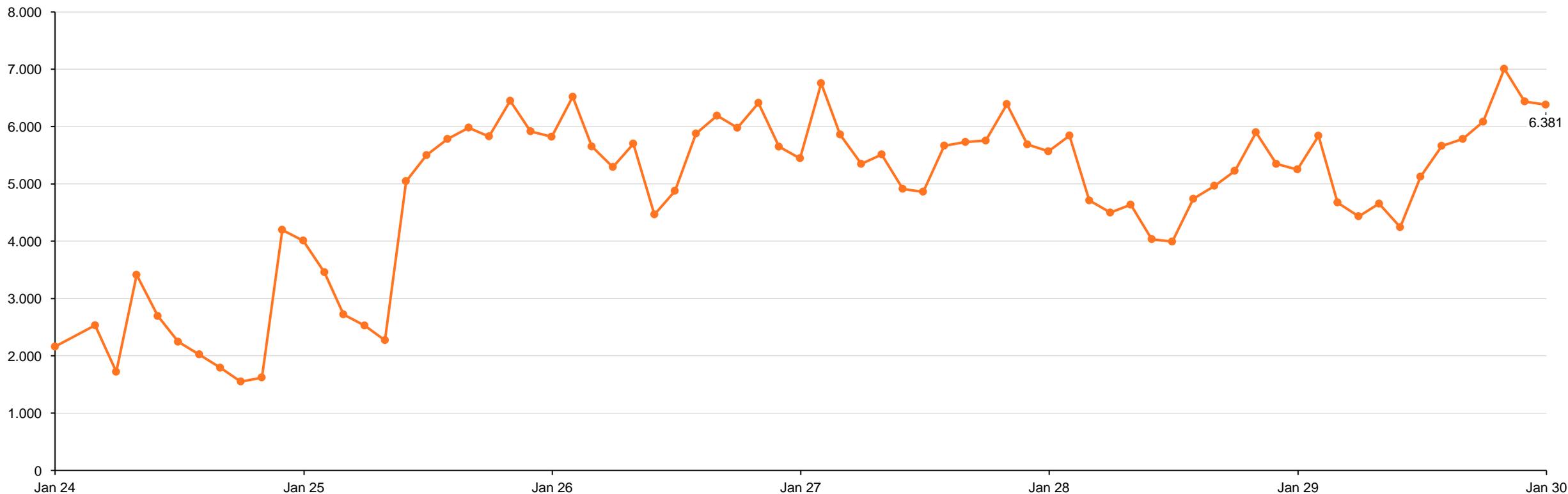
A Reestruturação Proporciona Fortes Níveis de Liquidez



O Plano 5YP de Janeiro da GOL projeta níveis de liquidez substancialmente melhores

Liquidez¹

R\$ B



Nota: Os resultados realizados até novembro de 2024 representam caixa e equivalentes de caixa; a Projeção se alinha com a liquidez definida, incluindo antecipação de recebíveis

Em janeiro de 2025, o 5YP só antecipa recebíveis em alguns meses e conforme necessário para manter caixa suficiente

(1) Presume-se que as notas de recompra Cash Pay sejam pagas em todos os períodos; presume-se que a dívida de recompra seja paga semestralmente; presume-se um financiamento de capital de saída do Chapter 11 de US\$ 330 milhões

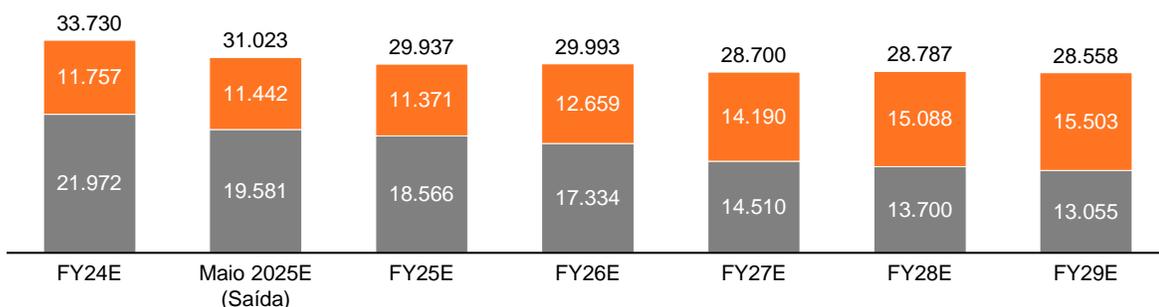
Dívida Líquida do 5YP de Janeiro de 2025

A desalavancagem é obtida por meio da conversão da dívida em equity e do aumento do EBITDA à medida que as aeronaves voltam a operar, com uma projeção de queda da alavancagem para 2,7x no ano de 2027 e 1,9x no ano de 2029

Dívida Total

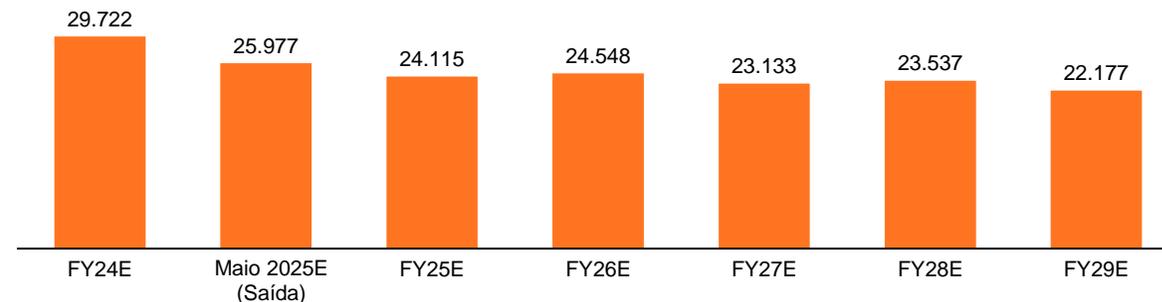
R\$ M

Arrendamentos Dívida Financeira



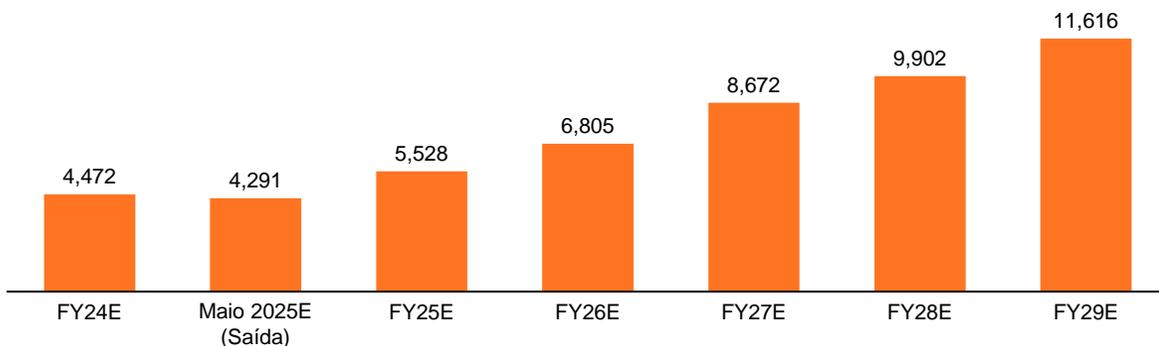
Dívida Líquida¹

R\$ M



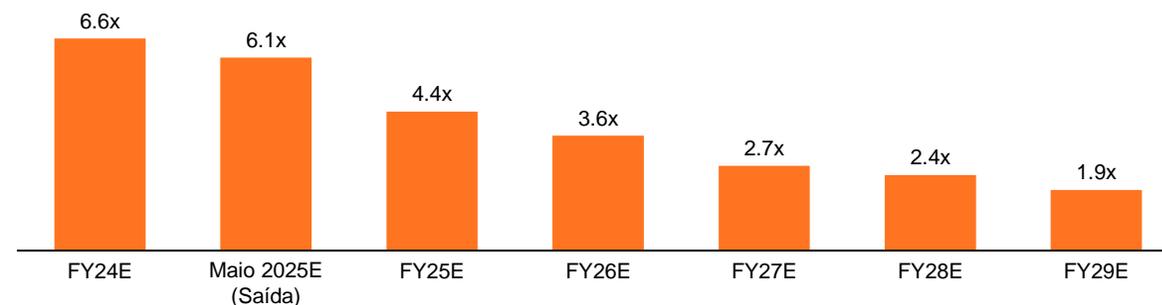
EBITDA Recorrente

R\$ M



Dívida Líquida

x EBITDA



Nota: Fim de maio / começo de junho de 2025 saída presumida do Chapter 11

(1) Calculado utilizando liquidez total (Caixa + Contas a Receber)

Sumário Executivo

Visão Geral da GOL

Contexto da Reestruturação

Destravando o Potencial da GOL: Visão Geral Estratégica & Benefícios da Reestruturação

Projeção Financeira & Recapitalização

Apêndice



Demonstração de Resultados



Demonstração de Resultado (R\$ M)	2019	2023	UDM 9M 2024	2024E	UDM Maio 2025E	2025E	2026E	2027E	2028E	2029E
Receita Líquida										
Receita de Passageiros	12.364	16.247	11.485	16.061	16.826	18.727	22.247	26.188	28.646	30.777
Receita de Cargas	411	964	933	1.272	1.357	1.531	1.563	1.643	1.727	1.815
Receita Smiles	447	622	468	566	670	711	834	982	1.067	1.154
Outras Receitas	643	941	724	988	1.068	1.133	1.297	717	776	854
Receita Líquida Total	13.865	18.774	13.611	18.887	19.921	22.103	25.940	29.530	32.217	34.600
Custos e Despesas Operacionais Recorrentes										
Custos com Combustível	(3.970)	(5.950)	(3.956)	(5.414)	(5.898)	(6.533)	(7.677)	(8.339)	(8.739)	(9.057)
Custos com Pessoal	(2.361)	(2.523)	(2.045)	(2.780)	(2.888)	(3.042)	(3.570)	(3.979)	(4.322)	(4.645)
Custos com Passageiros	(1.256)	(2.021)	(1.466)	(2.066)	(2.052)	(2.023)	(2.278)	(2.497)	(2.665)	(2.794)
Custos com Manutenção	(140)	(1.320)	(1.028)	(1.332)	(1.787)	(1.853)	(2.012)	(1.860)	(2.029)	(1.538)
Custos com Tarifas de Pouso e Decolagem	(760)	(901)	(742)	(1.010)	(1.109)	(1.266)	(1.502)	(1.714)	(1.888)	(2.053)
Outros Custos e Despesas	(1.056)	(1.469)	(1.251)	(1.813)	(1.897)	(1.857)	(2.097)	(2.470)	(2.673)	(2.897)
Custos e Despesas Operacionais Totais	(9.542)	(14.183)	(10.488)	(14.415)	(15.630)	(16,575)	(19,135)	(20,858)	(22,315)	(22,984)
EBITDA Recorrente	4.322	4.591	3.122	4.472	4.291	5.528	6.805	8.672	9.902	11.616
<i>Margem EBITDA Recorrente</i>	31,2%	24,5%	22,9%	23,7%	21,5%	25,0%	26,2%	29,4%	30,7%	33,6%
Despesas Não Recorrentes	(297)	414	(982)	(1.115)	(1.283)	(484)	196	231	206	252
EBITDA Contábil	4.025	5.005	2.140	3.357	3.009	5.044	7.001	8.903	10.108	11.868
<i>Margem EBITDA Contábil</i>	29,0%	26,7%	15,7%	17,8%	15,1%	22,8%	27,0%	30,1%	31,4%	34,3%
Depreciação & Amortização	(1.728)	(1.666)	(1.339)	(1.926)	(1.990)	(1.852)	(2.323)	(2.952)	(3.648)	(4.256)
EBIT	2.297	3.339	801	1.431	1.018	3.192	4.678	5.951	6.460	7.612
Receita Financeira	1.077	394	188	174	690	703	(19)	10	(9)	27
Despesa Financeira	(2.734)	(4.067)	(3.992)	(5.467)	(9.779)	(7.951)	(3.615)	(3.761)	(3.781)	(3.871)
Outras Despesas Financeiras ¹	(87)	(623)	2.092	(988)	(4.273)	(3)	0	(0)	0	0
EBT	553	(957)	(912)	(4.851)	(12.344)	(4.060)	1.044	2.199	2.670	3.768
Imposto de Renda	(210)	(265)	(39)	(39)	(36)	0	(84)	(442)	(605)	(790)
Lucro Líquido	344	(1.222)	(951)	(4.890)	(12.380)	(4.060)	960	1.757	2.065	2.977
<i>Margem Líquida</i>	2,5%	-6,5%	-7,0%	-25,9%	-62,1%	-18,4%	3,7%	6,0%	6,4%	8,6%

Nota: A Projeção inclui uma recaptura substancial dos impactos negativos da desvalorização F/X da Projeção anterior publicada em maio de 2024 (que assumiu uma taxa BRL/USD f/x de 5,0, diminuindo para 4,85) para a Projeção atual (que assume uma taxa BRL/USD f/x de 6,04 nos períodos de Projeção); essa premissa de recaptura é consistente com a recaptura f/x experimentada historicamente pela GOL e pelo setor aéreo brasileiro em geral (consulte os slides 48-55 para obter mais detalhes).

(1) Inclui despesa/(receita) de derivativos e variação cambial, para o período além do realizado (novembro de 2024) essas contas não têm impacto dada a taxa de câmbio de R\$ 6,04 em todos os períodos.

Demonstração de Fluxo de Caixa



Demonstração de Fluxo de Caixa (R\$ M)	2023	2024E	2025E	2026E	2027E	2028E	2029E
Caixa Operacional							
EBITDA Contábil	5.005	3.357	5.044	7.001	8.903	10.108	11.868
Ajustes Não-Caixa	(459)	(343)	(75)	(180)	(180)	(180)	(180)
Contas a Receber	63	(2.051)	331	(527)	(354)	(223)	(182)
Estoque & Depósitos	65	(942)	(442)	(594)	(970)	(570)	(992)
Contas a Pagar	(352)	1.126	(239)	1.107	723	(258)	(330)
Transporte a Executar & Programa de Milhagem	(236)	477	839	935	1.189	919	1.034
Outros Capitais de Giros	829	(65)	(326)	(588)	(398)	(565)	(954)
Fluxo de Caixa Operacional	4.914	1.559	5.132	7.154	8.912	9.231	10.264
Caixa de Investimentos							
Despesas de Capital	(1.732)	(1.487)	(2.794)	(2.002)	(2.665)	(3.879)	(3.361)
Receitas/Pagamentos de Aeronaves	-	28	126	277	327	199	263
Fluxo de Caixa de Investimentos	(1.732)	(1.459)	(2.668)	(1.725)	(2.338)	(3.680)	(3.097)
Caixa de Financiamento							
Aumento de Capital	-	-	1.993	-	-	-	-
Conversão de Equity	-	-	-	-	1.510	-	-
Emissão de Dívida	2.437	5.255	16.116	84	-	-	-
Pagamento de Dívida (Amortização)	(995)	(596)	(14.677)	(1.314)	(2.813)	(876)	(709)
Pagamento de Dívida (Juros)	(1.123)	(258)	(1.157)	(1.916)	(1.808)	(1.559)	(1.500)
Pagamento de Arrendamento	(2.807)	(2.869)	(3.276)	(3.385)	(3.851)	(3.770)	(4.044)
Outros Pagamentos	(517)	(35)	(139)	151	107	38	32
Fluxo de Caixa de Financiamento	(3.005)	1.497	(1.139)	(6.380)	(6.855)	(6.166)	(6.221)
Caixa & Equivalentes de Caixa Inicial	326	503	2.100	3.425	2.474	2.193	1.577
Variação em Caixa (Ex-Contas a Receber)	177	1.597	1.325	(952)	(281)	(616)	947
Caixa & Equivalentes de Caixa Final	503	2.100	3.425	2.474	2.193	1.577	2.523
Caixa a Receber (C/ Contas a Receber)		4.008	5.822	5.445	5.567	5.250	6.381
Caixa Restrito	279	358	401	401	401	401	401
Caixa Final	782	2.458	3.826	2.874	2.593	1.977	2.924

Nota: A Projeção inclui uma recaptura substancial dos impactos negativos da desvalorização F/X da Projeção anterior publicada em maio de 2024 (que assumiu uma taxa BRL/USD f/x de 5,0, diminuindo para 4,85) para a Projeção atual (que assume uma taxa BRL/USD f/x de 6,04 nos períodos de Projeção); essa premissa de recaptura é consistente com a recaptura f/x experimentada historicamente pela GOL e pelo setor aéreo brasileiro em geral (consulte os slides 48-55 para obter mais detalhes). O modelo emprega uma taxa de juros de 12,25% no financiamento de saída. A taxa de juros modelada não é baseada em discussões com potenciais investidores ou feedback do mercado e a taxa de juros real do financiamento de saída estará sujeita às condições de mercado, termos de financiamento de saída, desempenho da Companhia e outros fatores relevantes no momento da precificação de qualquer financiamento de saída.

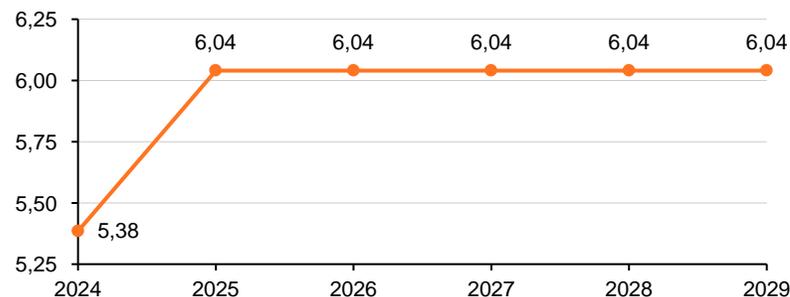
(1) Inclui aeronaves e não aeronaves ("Outros Capex"). Outros Capex incluem peças de reposição, gastos com TI/software, outras manutenções de aeronaves e outros capex não aeronáuticos. Espera-se que outros Capex cresçam com o tamanho da companhia aérea e por meio da reposição de estoques.

Balço Patrimonial (R\$ M)	2023	2024E	2025E	2026E	2027E	2028E	2029E
Ativos							
Caixa & Equivalentes de Caixa	503	2.100	3.425	2.474	2.193	1.577	2.523
Contas a Receber	825	2.877	2.546	3.073	3.428	3.651	3.833
Estoque & Depósitos	2.883	3.840	4.312	4.906	5.877	6.446	7.439
Caixa Restrito	279	358	401	401	401	401	401
Propriedade, Instalações e Equipamentos	8.728	10.178	12.402	15.071	18.237	21.031	22.359
Outros Ativos ¹	3.507	3.731	3.751	3.700	3.614	3.634	3.597
Total de Ativos	16.726	23.084	26.837	29.625	33.748	36.740	40.151
Passivos							
Empréstimos	10.584	21.972	18.566	17.334	14.510	13.700	13.055
Arrendamentos	9.441	11.757	11.371	12.659	14.190	15.088	15.503
Contas a Pagar	3.912	4.832	4.732	5.950	7.020	7.314	7.757
Transporte a Executar & Programa de Milhagem	5.136	5.613	6.452	7.387	8.575	9.495	10.529
Provisões	3.914	4.257	3.722	3.399	3.277	2.962	2.245
Outros Passivos	6.907	2.616	1.866	1.806	1.820	1.761	1.664
Total de Passivos	39.893	51.048	46.708	48.536	49.392	50.319	50.753
Patrimônio Líquido							
Capital Social	4.200	4.203	4.203	4.203	4.203	4.203	4.203
Ações em Tesouraria	18	27	27	27	27	27	27
Reserva de Capital	979	977	977	977	977	977	977
Ajuste de Valor Patrimonial	(1.373)	(1.291)	(1.291)	(1.291)	(1.291)	(1.291)	(1.291)
Lucro (Prejuízo) Acumulado	(26.991)	(31.880)	(35.940)	(34.980)	(33.223)	(31.158)	(28.181)
Conversion to Claim	-	-	10.160	10.160	10.160	10.160	10.160
Aumento de Capital	-	-	1.993	1.993	3.503	3.503	3.503
Patrimônio Líquido Total	(23.167)	(27.964)	(19.871)	(18.911)	(15.644)	(13.579)	(10.602)

Nota: A Projeção inclui uma recaptura substancial dos impactos negativos da desvalorização F/X da Projeção anterior publicada em maio de 2024 (que assumiu uma taxa BRL/USD f/x de 5,0, diminuindo para 4,85) para a Projeção atual (que assume uma taxa BRL/USD f/x de 6,04 nos períodos de Projeção); essa premissa de recaptura é consistente com a recaptura f/x experimentada historicamente pela GOL e pelo setor aéreo brasileiro em geral (consulte os slides 48-55 para obter mais detalhes). O plano detalhado acima não assume passivos adicionais fora do balanço. (1) Inclui *pre-delivery deposits*

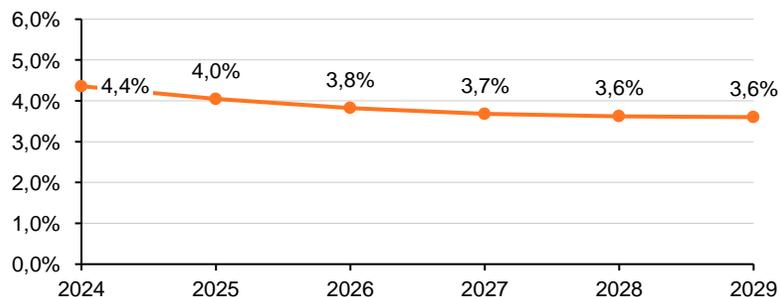
Taxa de Câmbio Média

R\$: US\$



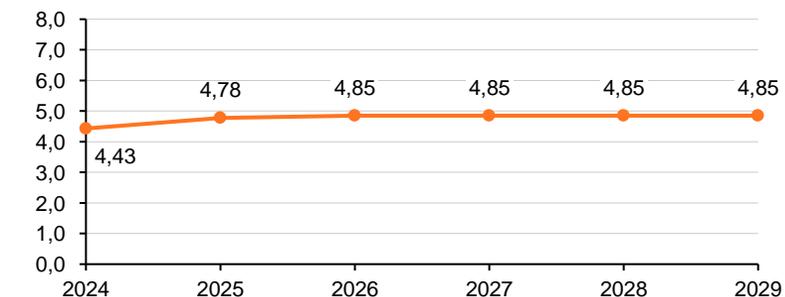
Inflação Doméstica

%



QAV (Preço de Combustível)

R\$ / Liter



Estatística	2023	2024E	2025E	2026E	2027E	2028E	2029E
CDI		13,7%	10,8%	12,0%	11,5%	11,4%	11,6%
CPI - BRL		4,6%	4,4%	4,0%	3,8%	3,7%	3,6%
CPI - USD		4,1%	3,0%	2,3%	2,5%	2,5%	2,5%
Frota Trilho - Média		104,6	98,8	107,9	121,8	132,2	139,3
ASKs (Milhões)	43.053	43.273	49.116	56.991	62.986	66.436	69.656
RPKs (Milhões)	35.317	35.928	39.711	45.920	50.640	53.784	56.768
Taxa de Ocupação (%)	82%	83%	81%	81%	80%	81%	81%
PAX (Milhares)	31.830	30.746	32.473	36.800	39.584	42.197	43.969
Decolagens	226.735	217.840	240.399	266.056	286.408	302.451	313.042
Block Hours	453.093	448.260	502.954	586.709	642.757	677.526	706.813
Total Horas de Voo	373.556	369.630	426.035	490.650	538.967	567.675	593.075
Assentos Disponíveis (Milhares)	38.903	37.389	42.443	46.334	50.064	53.008	54.958
Total de Km (Milhares)	248.704	252.341	281.891	327.075	360.236	379.259	396.881
Etapa Média (km)	1.097	1.158	1.173	1.229	1.258	1.254	1.268
Toneladas Cargo (kg 000)	100.756	132.489	148.357	150.443	152.579	154.751	156.964

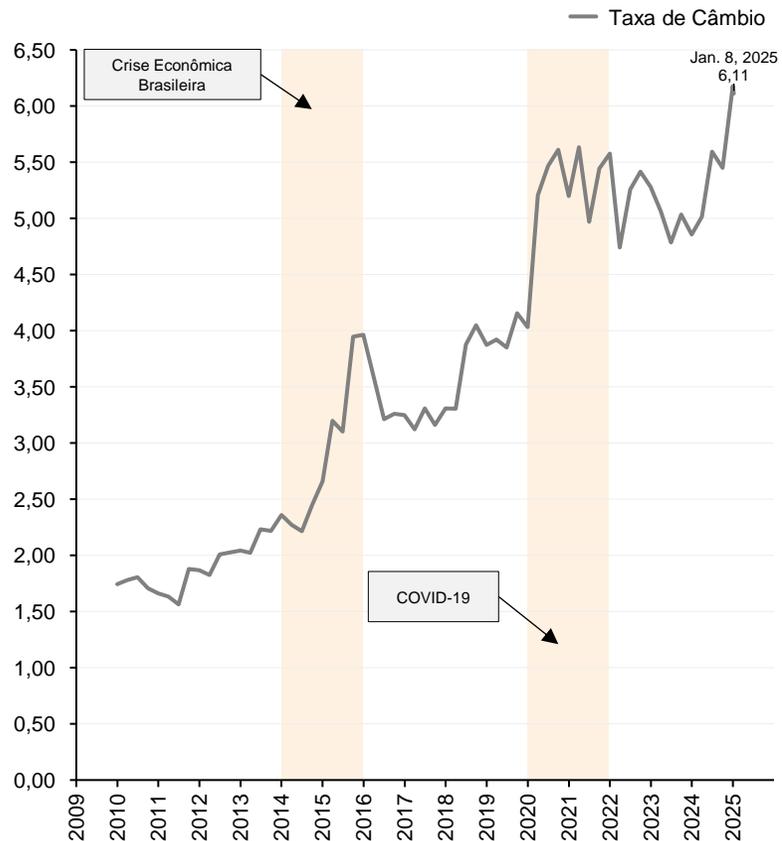
A capacidade da GOL de recapturar os impactos ligados à depreciação do real é apoiada por várias análises

Sumário

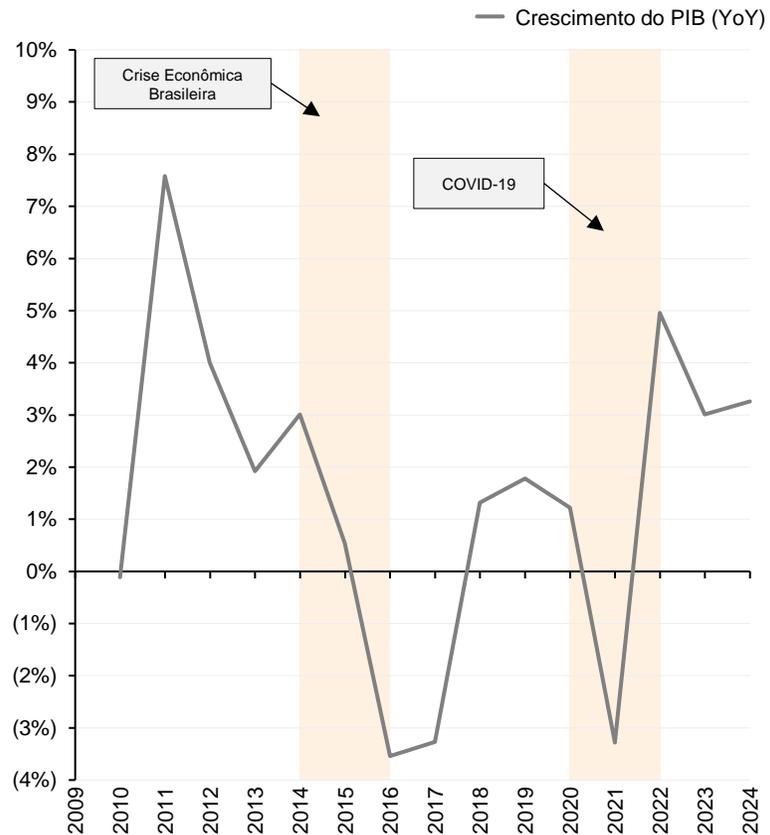
- **Entre 2010 e 2024, a GOL enfrentou adversidades macroeconômicas que geraram gastos adicionais vinculados a custos denominados em dólares americanos**
 - Durante esse período, o BRL se desvalorizou de R\$ 1,7 para R\$ 6,1, um aumento de ~3,5x na taxa de câmbio
- **A desvalorização cambial afeta todos os participantes do setor, pois esses impactos negativos têm sido historicamente repassados ao consumidor**
 - Os itens a seguir são normalmente denominados em dólares americanos para todas as companhias aéreas do setor; a desvalorização do real leva a saídas de caixa adicionais:
 - Despesas com combustível, Capex e reservas de manutenção, pagamentos de arrendamento, e serviço da dívida
 - Devido aos desafios em todo o setor, as companhias aéreas brasileiras, incluindo a GOL, têm historicamente repassado as pressões cambiais ao consumidor por meio de receitas mais altas
- **A GOL realizou diversas análises que demonstram seu sucesso na recuperação das pressões macroeconômicas entre 2010 e 2024**
 - **Análise #1: Tendências de Crescimento da Receita Unitária vs. Crescimento da Taxa de Câmbio**
 - A GOL comparou vários períodos históricos em uma base trimestral para demonstrar a recuperação consistente das saídas de caixa causadas por desvalorizações cambiais
 - **Análise #2: Regressão de Tarifas Domésticas**
 - Uma análise de regressão das tarifas domésticas da GOL de 2010 a 2024 mostra uma alta correlação entre o crescimento cambial e o crescimento da tarifa média, com um coeficiente de 71%, o que significa que cada variação de 1,0% nas taxas de câmbio impacta as tarifas domésticas (em reais) em aproximadamente 0,71%
 - Os fluxos de caixa denominados em dólares representam aproximadamente 60% da receita de passageiros da GOL¹
 - Portanto, a análise de regressão indica que o crescimento da receita mais do que compensou o aumento da saída de caixa devido à desvalorização cambial (as receitas de passageiros aumentam em 71% do aumento no câmbio, mas as saídas de caixa denominadas em dólares americanos representam apenas 60% das receitas de passageiros)
 - **Análise #3: Método de Indexação Usando Dados Públicos de 2010 / 2018**
 - Ao indexar os custos absolutos relacionados a combustível e câmbio a uma base anual, a GOL demonstra visualmente a quantidade de recaptura nas receitas em comparação com as adversidades nos componentes de combustível e câmbio
 - **Análise #4: Os Movimentos Cambiais Estão Altamente Correlacionados com as Tendências de Receita Unitária**
 - O cálculo das tendências entre o câmbio e a progressão da receita unitária de 2010 a 2024 mostra que as duas métricas estão altamente correlacionadas

(1) Com base no 5YP da GOL, a soma dos custos operacionais denominados em US\$, dos pagamentos de propriedade de aeronaves denominados em US\$ e do Capex denominado em US\$ é igual a aproximadamente 60% das receitas de PAX na maioria dos anos da projeção

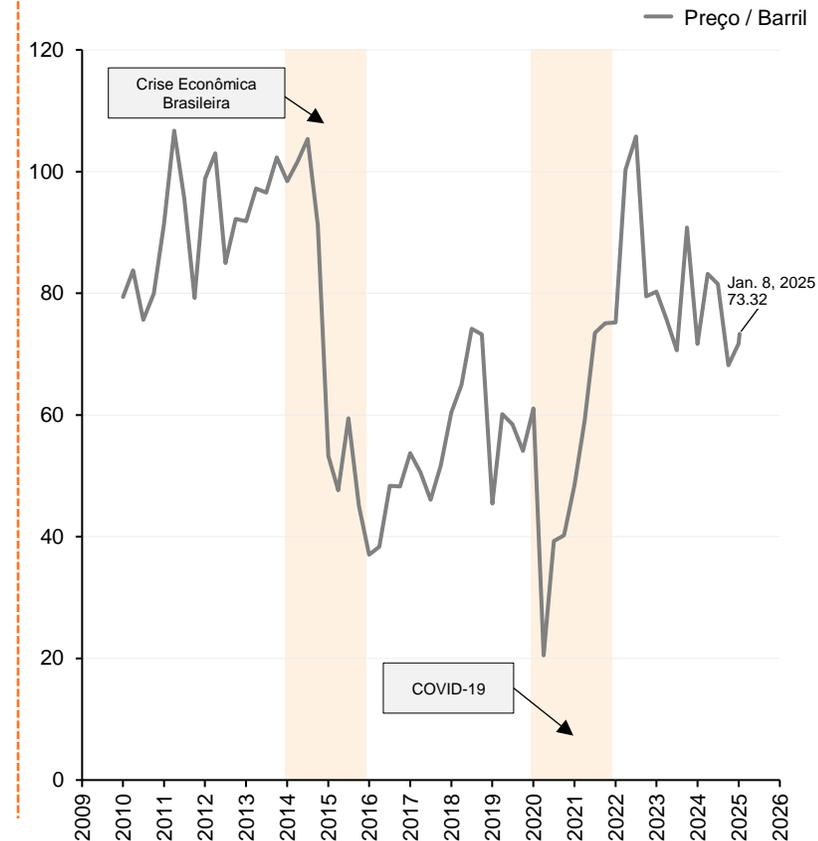
Taxa de Câmbio Média: BRL - USD



PIB Real



Petróleo WTI



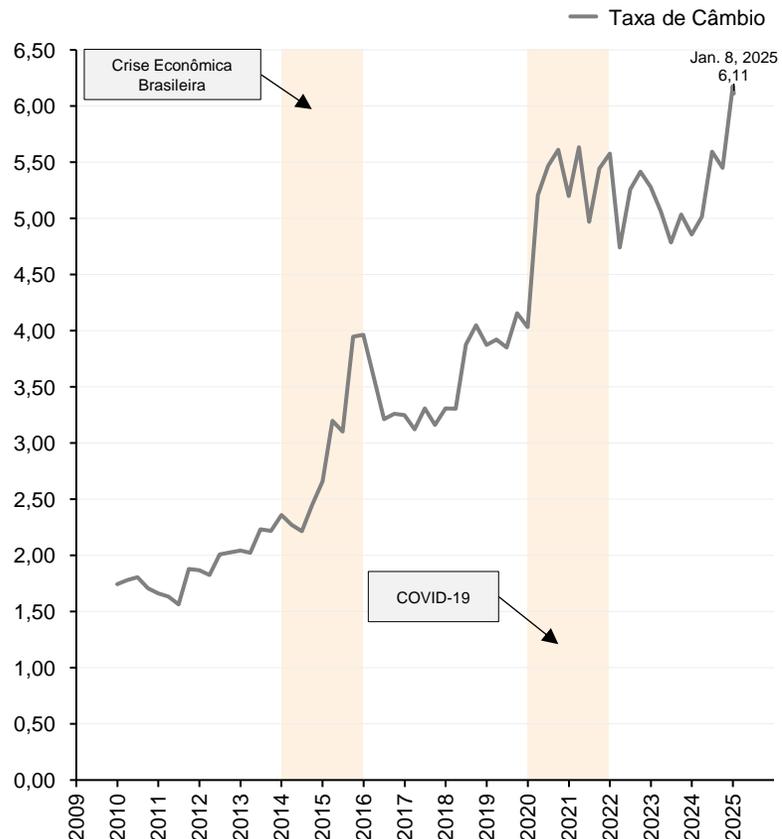
Fonte: Bloomberg

Tendência da Aviação Brasileira: 2010 – 2024

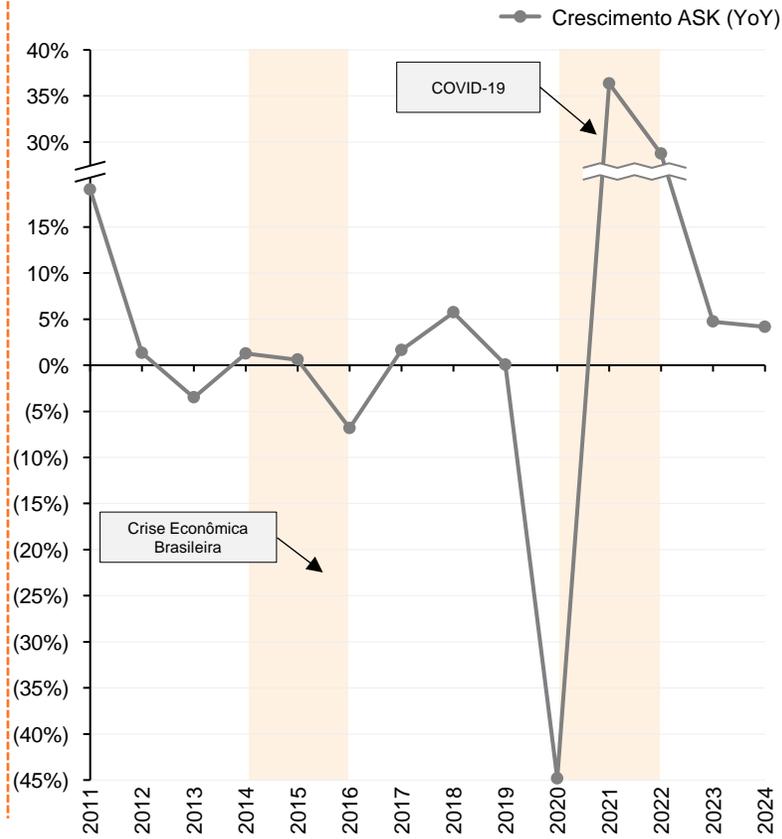


O setor experimentou uma expansão de margem entre 2016 e 2022, demonstrando resiliência durante períodos de desvalorização da taxa de câmbio e crescimento da capacidade

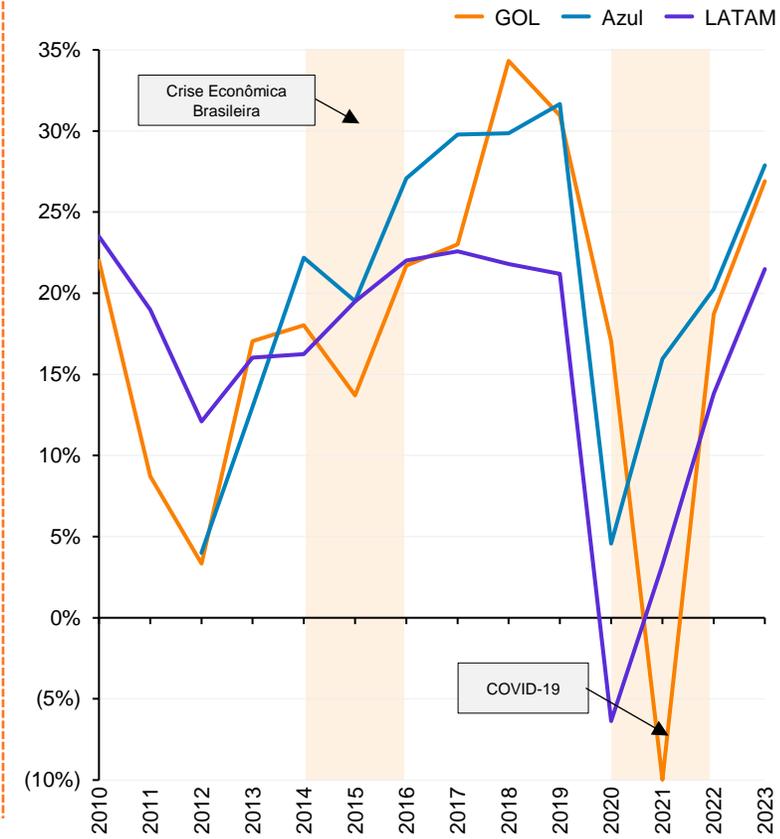
Taxa Média de Câmbio: BRL - USD



Crescimento da Indústria Doméstica (ASKs)



EBITDA Ajustado das Aéreas/ EBITDAR Margem¹



Fonte: Bloomberg Airline Dashboard; Diio; excel de relações com investidores da Companhia

(1) Devido aos padrões contábeis do IFRS 16, o EBITDAR é relatado antes de 2018, enquanto o EBITDA é usado depois disso

Análise de Recaptura: Variação em Receita Unitária (PRASK) vs. Taxa de Câmbio



Na última década, em períodos de desvalorização cambial significativa, a GOL produziu consistentemente um maior crescimento da receita unitária (crescimento PRASK) em comparação com o crescimento cambial

Período	T1		T2		T3		T4	
Métrica	PRASK ¹ (BRL Centavos)	Taxa de Câmbio (BRL : USD)	PRASK (BRL Centavos)	Taxa de Câmbio (BRL : USD)	PRASK (BRL Centavos)	Taxa de Câmbio (BRL : USD)	PRASK (BRL Centavos)	Taxa de Câmbio (BRL : USD)
2012 – 2014	13,75 (2012) → 18,23 (2014) +33%	1,83 (2012) → 2,27 (2014) +24%	12,81 (2012) → 18,35 (2014) +43%	2,01 (2012) → 2,21 (2014) +10%	13,55 (2012) → 17,94 (2014) +32%	2,03 (2012) → 2,45 (2014) +21%	15,17 (2012) → 18,55 (2014) +22%	2,04 (2012) → 2,66 (2014) +30%
2017 – 2019	19,11 (2017) → 23,27 (2019) +22%	3,12 (2017) → 3,92 (2019) +26%	18,06 (2017) → 26,03 (2019) +44%	3,31 (2017) → 3,85 (2019) +16%	19,93 (2017) → 26,12 (2019) +31%	3,16 (2017) → 4,16 (2019) +31%	21,35 (2017) → 27,04 (2019) +27%	3,31 (2017) → 4,03 (2019) +22%
2022 - 2024	29,79 (2022) → 40,05 (2024) +34%	4,74 (2022) → 5,01 (2024) +6%	33,21 (2022) → 36,47 (2024) +10%	5,26 (2022) → 5,59 (2024) +6%	36,56 (2022) → 38,73 (2024) +6%	5,42 (2022) → 5,45 (2024) +1%	38,56 (2022) → n/a (2024)	5,28 (2022) → 6,18 (2024) +17%

Em todos os casos, o crescimento da receita unitária excede pelo menos aproximadamente 60% do crescimento cambial², o que significa que o crescimento da receita de passageiros mais do que compensa as saídas de caixa mais altas devido à desvalorização cambial

Nota: Planilha GOL Fundamentos (IR website, Dados Públicos), Bloomberg taxa de câmbio média

(1) PRASK é igual à receita de passageiros dividida por ASKs; (2) Com base no GOL 5YP; a soma dos custos operacionais denominados em US\$, dos pagamentos de propriedade de aeronaves denominados em US\$ e do Capex denominado em US\$ é igual a aproximadamente 60% da receita de passageiros na maioria dos anos da projeção

O Impacto da Taxa de Câmbio na Tarifa Média Doméstica da GOL



A equipe de receitas da GOL realizou regressões nos dados históricos de tarifa média doméstica da Companhia (2010 - 2024); a análise mostra uma alta correlação entre o crescimento cambial e o crescimento da tarifa média denominada em reais, com um coeficiente de 71%.

Impactos da Taxa de Câmbio na Tarifa Média em Dólares Americanos

- **Coeficiente da Taxa de Câmbio: (0.265)**
 - O coeficiente implica uma redução na tarifa denominada nos EUA; no entanto, a tarifa em reais resultante aumenta em ~71% do impacto do crescimento cambial
 - O coeficiente de (0,26) significa que cada variação de 1,0% nas taxas de câmbio tem um impacto nas tarifas domésticas em dólares americanos de aproximadamente (0,265%)
 - Uma vez convertida de volta para BRL, a tarifa doméstica resultante é +0,71% mais alta (+1,0% mais alta devido ao câmbio mais alto multiplicado pela mudança de -0,265% na tarifa em USD)
- **A Regressão Confirma que, ao Longo do Tempo, a Recuperação da GOL Compensou os Impactos Cambiais Sobre os Fluxos de Caixa Denominados em Dólares Americanos**
 - Os fluxos de caixa denominados em dólares representam aproximadamente 60% da receita de passageiros da GOL
 - Os fluxos de caixa aplicáveis incluíram fluxos de caixa operacionais (ou seja, combustível); pagamentos de propriedade de aeronaves; e despesas de capital todos denominados em dólares americanos

Resultados da Regressão da Tarifa Média Doméstica

Entrada	Coeficiente de Regressão	Descrição
Taxa de Câmbio	(0,265)	▪ Multiplicado pela taxa de crescimento das taxas de câmbio BRL : USD entre os períodos
Jet Fuel	0,57	▪ Multiplicado pela taxa de crescimento do preço do combustível de aviação por litro, em dólares americanos
Etapa Média	0,56	▪ Multiplicado pelo crescimento da etapa média entre os períodos (KMs)

Exemplo de Impacto de Regressão Usando um Aumento de 10% na Taxa de Câmbio

Exemplo: 10% em FX	Tarifa Inicial (R\$)	Taxa de Câmbio	Tarifa Resultante (\$)
Data 1	300,00	6,00	50,00
Crescimento – Regressão	n/a	n/a	(2,65%)
Data 2	321,25	6,60	48,67
Crescimento (Period / Period)	7,1%	10%	(2,65%)

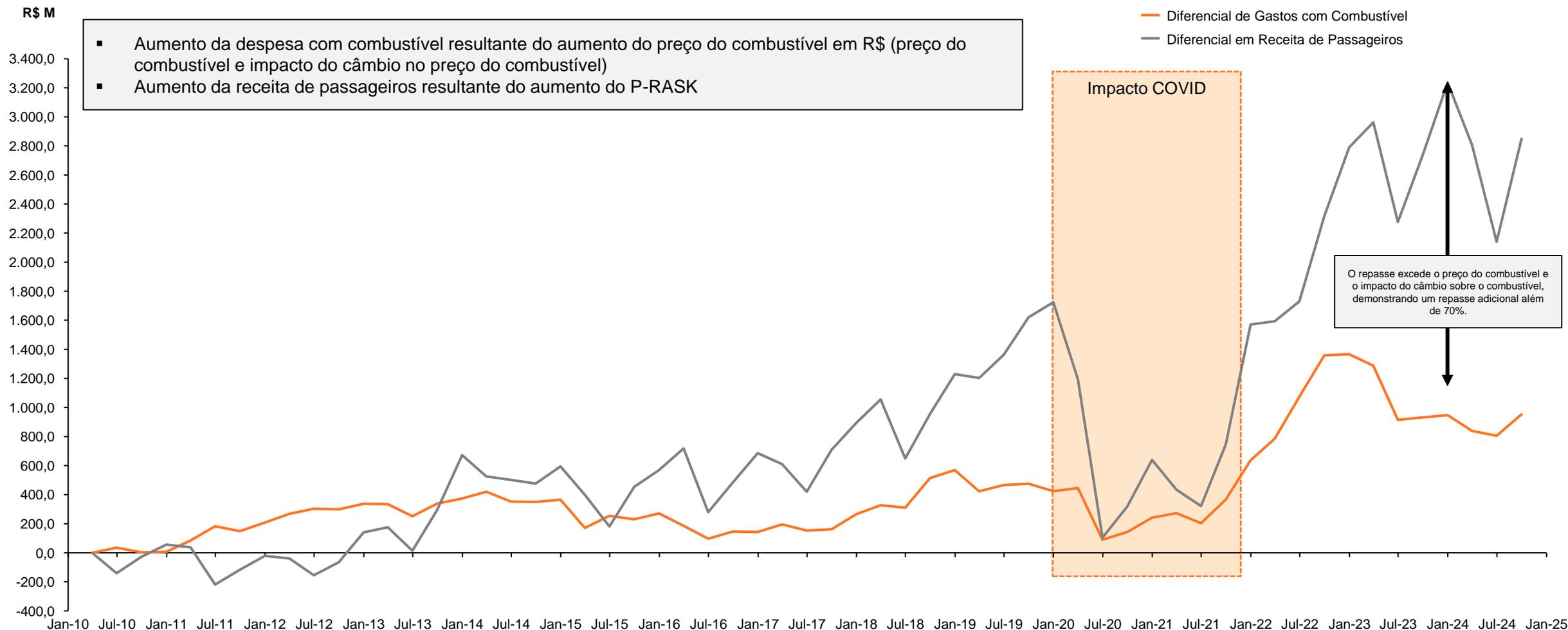
A análise de regressão indica que o crescimento da receita mais do que compensou o aumento da saída de caixa devido à desvalorização cambial (as receitas de passageiros aumentam em 71% do aumento no câmbio, mas as saídas de caixa denominadas em dólares americanos representam apenas 60% das receitas de passageiros)

Nota: A análise de regressão encontrou uma alta correlação entre as tarifas domésticas médias e: Taxas de câmbio; preços do combustível de aviação (por litro); duração da etapa; fatores de carga. A análise se concentra nas tarifas domésticas, dada a estabilidade da operação doméstica da Companhia. As regressões foram executadas usando dados históricos de tarifas representados em dólares americanos. Os resultados da regressão preveem mudanças na tarifa média em dólares americanos, que devem ser convertidos novamente em reais. As variáveis de regressão foram convertidas em log, como resultado, os coeficientes podem ser interpretados como elasticidades

Análise de Recaptura: Receita PAX vs. Jet Fuel indexado a 2010 R\$

Ilustrando a capacidade da GOL de recapturar historicamente impactos além do combustível, indexando as receitas unitárias e o preço do combustível por litro aos reais de 2010

Receita de Passageiros vs. Tendências do Combustível (2010 R\$ Index)

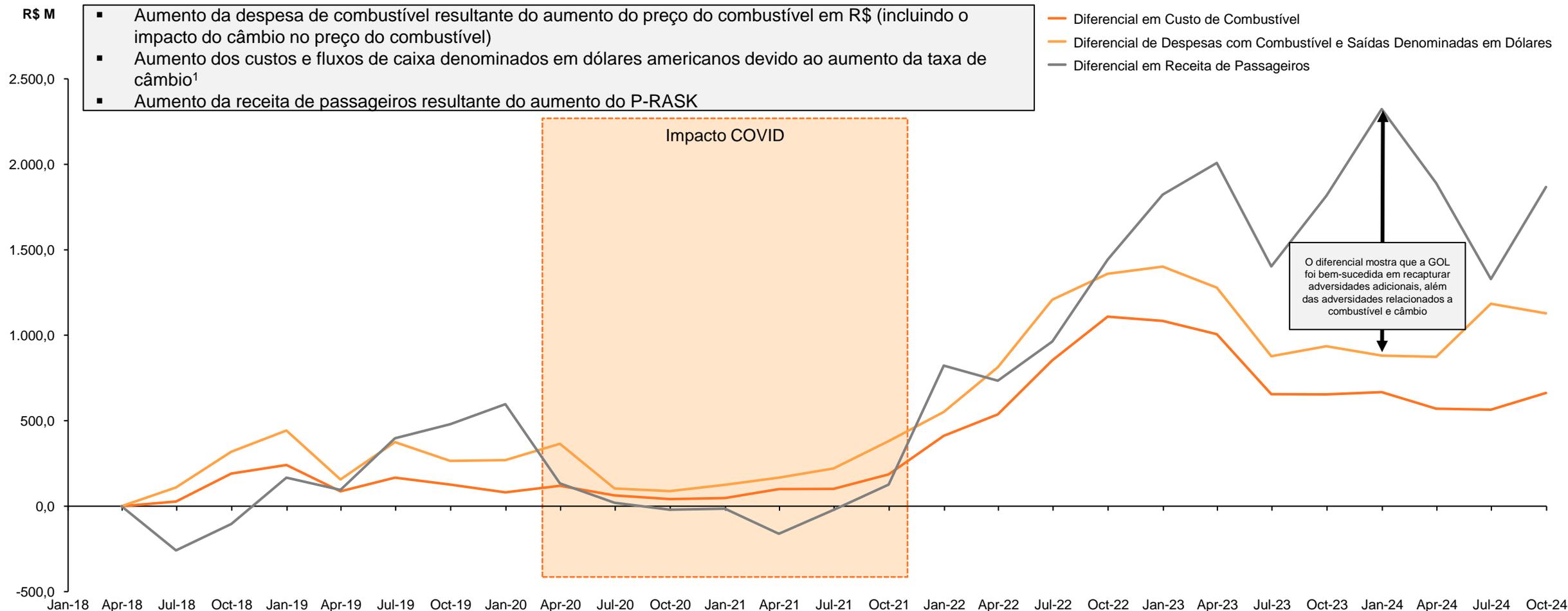


Fonte: Planilha GOL Fundamentos (Dados Públicos)

Análise de Recaptura: Receita PAX vs. Fx & Combustível Indexado a 2018 (R\$)

Ilustrando a capacidade da GOL de recapturar historicamente impactos além do combustível, indexando as receitas unitárias, o preço do combustível por litro e as taxas de câmbio para reais de 2018

Receita de Passageiros vs. Tendências de Combustível (2018 R\$ Index)



Fonte: Planilha GOL Fundamentos (Nota – índice para 2018, pois os dados públicos de fluxo de caixa da planilha começam em 2018)

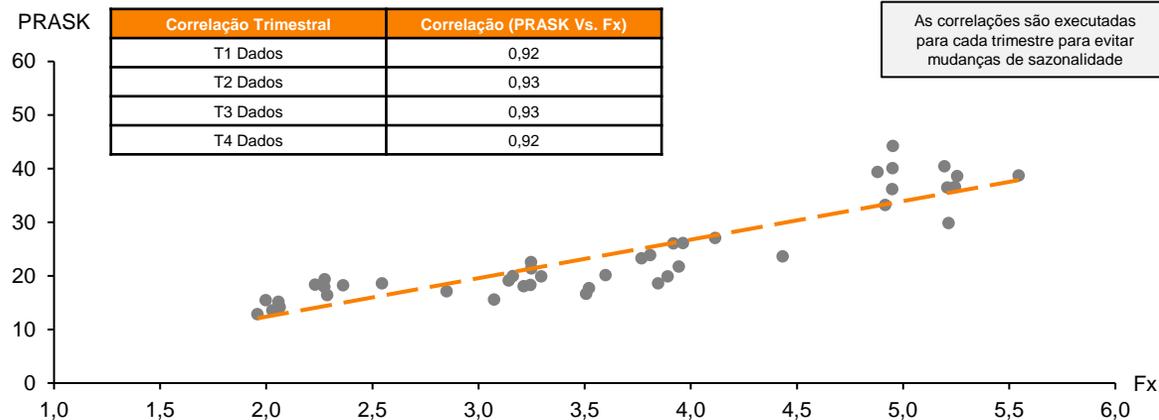
(1) Usando o demonstrativo de fluxo de caixa público e inclui depósitos, aquisição de imobilizado, pagamentos de arrendamento de aeronaves e pagamentos de arrendamento de outros

Análise de Recaptura: Correlação da Receita Unitária com Câmbio

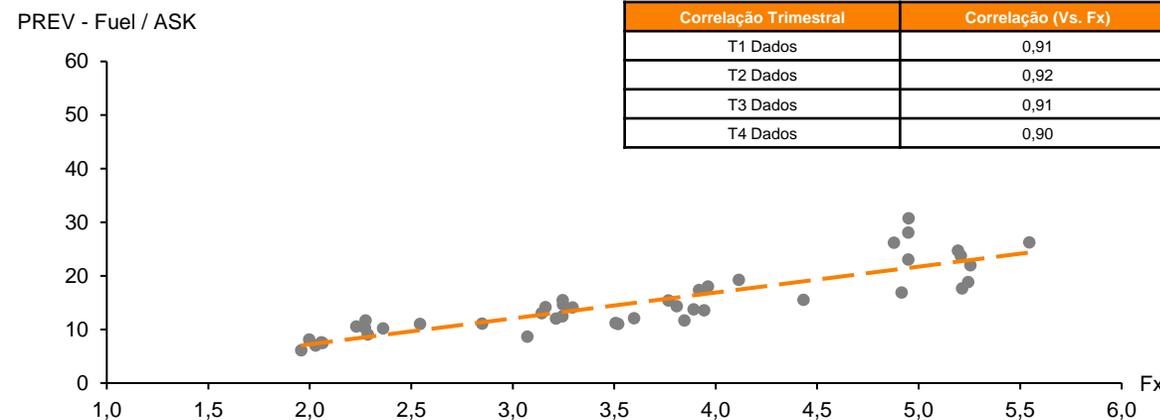


O uso dos dados financeiros históricos da GOL prova que as receitas unitárias de passageiros e os movimentos da taxa de câmbio do real estão significativamente correlacionados, com valores de 0,9+ para os períodos entre 2012 e 2024

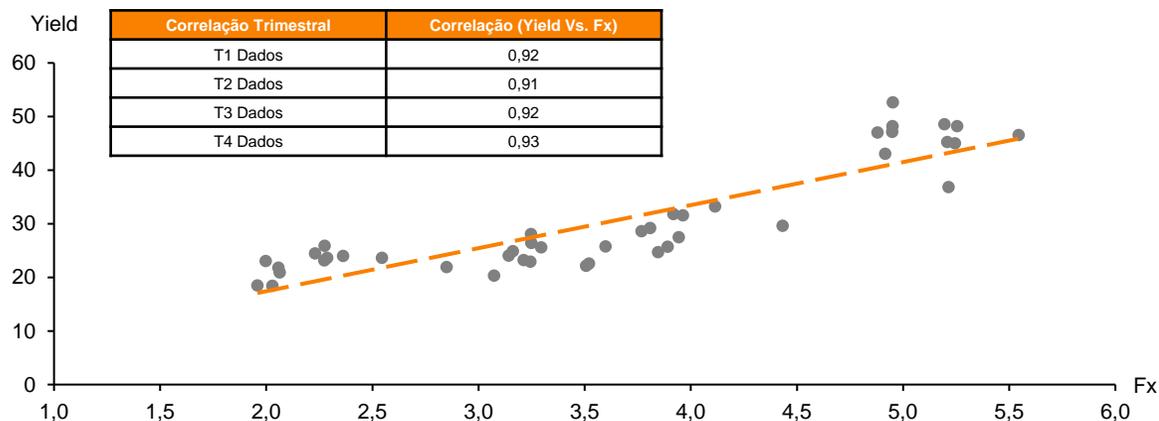
PRASK vs. FX (R\$)



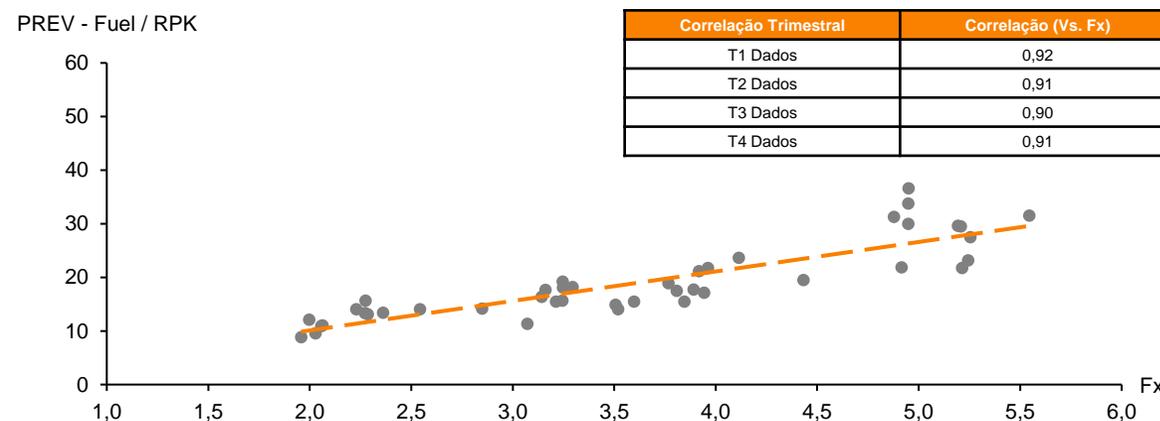
Receita Pax menos Combustível por ASK vs. FX (R\$)



Yield vs. FX (R\$)



Receita Pax menos Combustível por RPK vs. FX (R\$)



Fonte: Planilha GOL Fundamentos
Nota: Exclui Período de Covid (2T 2020 – 4T 2021)



Obrigado!

Apresentação para Contrapartes Públicas

Transações de títulos conduzidas por meio de nossa afiliada, Seabury Securities LLC, Membro: FINRA/SIPC

© Seabury Securities LLC 2025