

# GOL

Relatório de Resultados  
Terceiro Trimestre de 2020



## Dados para conexão às Teleconferências de Resultados

Teleconferências 3T20      Quarta-feira, 4 de novembro de 2020

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

Em Inglês	Em Português
12h00 (horário de Brasília) 10h00 (horário de Nova York)	13h30 (horário de Brasília) 11h30 (horário de Nova York)
Telefone: +1 (412) 317-6382 Código: GOL Replay: +1 (412) 317-0088 Código: 10147838	Telefone: +55 (11) 3181-8565 Código: GOL Replay: +55 (11) 3193-1012 Código: 2000720#

## GOL Expande Voos com a Retomada da Demanda por Viagens Aéreas

**A Companhia mantém sólida posição de liquidez, sem vencimentos significativos de dívida até 2024; Forte disciplina na gestão da capacidade resultou em taxa de ocupação de 79%; Voos diários triplicam para 360 no 3T20 e o Boeing 737 MAX se aproxima da aprovação**

**4 de novembro de 2020 - São Paulo - A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (“GOL” ou “Companhia”) (B3: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior Companhia aérea doméstica do Brasil, anunciou hoje o resultado consolidado do terceiro trimestre de 2020 (3T20) e detalhou suas iniciativas contínuas em resposta à pandemia global de COVID-19.**

Todas as informações são apresentadas em Reais (R\$), de acordo com as normas internacionais de contabilidade (IFRS) e também com métricas ajustadas e estão disponibilizadas para possibilitar a comparabilidade nesse trimestre de queda abrupta na demanda com o mesmo período do ano anterior. Tais indicadores ajustados excluem os gastos relacionados ao percentual da frota não operacional que a GOL manteve em solo nesse período, e estão detalhados na tabela da seção “despesas operacionais” a seguir. As comparações são em relação ao terceiro trimestre de 2019 (3T19), exceto quando especificadas de outra forma.

“Os resultados promissores do terceiro trimestre refletem o retorno dos passageiros aos céus no Brasil e a nossa confiança nos diferenciais competitivos da GOL”, disse Paulo Kakinoff, Diretor-Presidente. “O número de Clientes voando conosco no terceiro trimestre triplicou em comparação ao 2T20, o que é uma recuperação notável considerando o ambiente desafiador de mercado. A GOL prontamente atendeu essa demanda por meio de seu modelo de gestão de frota altamente flexível, ao mesmo tempo em que manteve taxas de ocupação de aproximadamente 80%. Isso comprova a sustentabilidade do modelo GOL de baixo custo com frota de um único tipo de aeronave, aliado aos esforços de nossa equipe de Gestão, desde o início da crise, em preservar o caixa e proteger nosso balanço patrimonial. Acreditamos que a Companhia está agora em uma posição de mercado vantajosa, à medida em que a demanda por viagens deve se acelerar continuamente em 2020 e 2021.”

A GOL manteve uma posição sólida de liquidez e encerrou o trimestre com R\$2,2 bilhões em liquidez. De março a setembro, a Companhia realizou todos os ajustes necessários para atravessar este período de redução de demanda, priorizando o equilíbrio entre as entradas e saídas de seu fluxo de caixa operacional.

Desde o início da pandemia, a GOL tem trabalhado incansavelmente com todos os seus *stakeholders* para garantir que a Companhia mantenha uma liquidez adequada. A Companhia reequilibrou seu cronograma de amortização de dívidas, focou na manutenção dos empregos e fortaleceu a relação comercial com seus principais parceiros de negócios. Os mercados de crédito reconheceram a força e a qualidade dessa execução, aumentando os preços da dívida não garantida de longo prazo da GOL no mercado secundário em mais de 35% desde o início do 3T20.

Kakinoff acrescentou: “Temos sido diligentes com a gestão das operações e da saúde financeira da GOL durante esta crise e agradecemos aos nossos *stakeholders* pelo comprometimento e pelo apoio contínuo.”

Com o retorno contínuo da demanda no 3T20, a GOL ampliou a oferta de voos na região Nordeste e inaugurou o *hub* de Salvador, garantindo assim a mais completa e abrangente malha aérea para atender a retomada das viagens a lazer. Os primeiros indicadores de busca de passagens e o aumento do nível de vendas nos grandes mercados nacionais contribuirão para a contínua ampliação do seu crescimento sustentável no mercado doméstico. A participação atual da GOL no mercado doméstico é de aproximadamente 40%, representando um aumento de dois pontos percentuais desde o início da pandemia. A liderança da GOL no mercado nacional contribuirá ainda mais para seu diferencial de desalavancagem e competitividade.

Essas iniciativas tornam a Companhia muito bem preparada para absorver o contínuo crescimento da demanda de passageiros advinda da continuada recuperação econômica brasileira que se espera para o próximo ano.

### Sumário dos Resultados do 3T20

- O número de Passageiro-Quilômetro Transportado Pago (RPK) diminuiu 72% comparativamente ao 3T19, totalizando 3,2 bilhões de RPKs. Entretanto, registramos um aumento de 63% em RPK de julho a setembro;
- O Assento Quilômetro Ofertado (ASK) reduziu 70% em relação ao 3T19, entretanto cresceu 59% dentro do trimestre;
- A GOL transportou 2,6 milhões de Clientes no trimestre, uma diminuição de 73% versus o 3T19, contudo uma evolução de mais de 300% na comparação com o 2T20. Durante o feriado de Independência, a GOL registrou 55 mil Clientes transportados em um único dia, o que representa 55% do registrado no mesmo período de 2019;

- A receita líquida foi de R\$975 milhões, uma queda de 74% em relação ao 3T19, porém uma expansão de 172% versus o 2T20. A receita mensal iniciou com R\$240 milhões em julho e terminou com R\$465 milhões em setembro, representando um crescimento de 94% dentro do 3T20. As outras receitas (principalmente cargas e fidelidade) totalizaram R\$95,9 milhões, equivalente a 9,8% do total de receitas;
- A Receita Líquida por Assento Quilômetro Ofertado (RASK) foi de 24,42 centavos (R\$), redução de 12% em relação ao 3T19. A Receita de Passageiros Líquida por Assento Quilômetro Ofertado (PRASK) chegou a 22,02 centavos (R\$), queda de 16% em relação ao 3T19;
- O EBITDA ajustado e o EBIT ajustado foram de R\$284 milhões e R\$114 milhões, respectivamente, e refletem o resultado do gerenciamento racional e responsável da oferta em relação à demanda; e
- O prejuízo líquido após participação de minoritários foi de R\$872 milhões (excluindo variações cambiais e monetárias, perdas líquidas não recorrentes, perdas relacionadas a *Exchangeable Notes* e resultados não realizados de *capped calls*).

### **Ajustes à Nossa Malha e Frota**

Os voos diários triplicaram para 360 no 3T20 para servir 134 mercados, representando 39% da frequência diária do 3T19, sendo que 118 desses mercados são operados pela Companhia e 16 via parceiros estratégicos. A Companhia reabriu 15 bases no Brasil: Viracopos e Presidente Prudente (São Paulo), Uberlândia, Montes Claros e Juiz de Fora (Minas Gerais) Santarém e Marabá (Pará), Vitória da Conquista (Bahia), Campina Grande (Paraíba), Caxias do Sul e Passo Fundo (Rio Grande do Sul), Londrina e Cascavel (Paraná), Joinville (Santa Catarina) e Sinop (Mato Grosso).

A GOL permanece disciplinada no equilíbrio entre oferta e demanda. Durante o mês de setembro, a Companhia adicionou 1.383 voos nos principais *hubs* brasileiros nos aeroportos de Guarulhos e Congonhas (São Paulo), Santos Dumont e Galeão (Rio de Janeiro), Brasília (Distrito Federal), Fortaleza (Ceará) e Salvador (Bahia).

Comparado à sua malha reduzida em abril/20, a GOL reabriu 36 bases no Brasil para servir 60 bases, representando 95% de suas bases domésticas operadas no início de 2020. A Companhia planeja a reabertura de outras seis bases no 4T20, encerrando o ano com 66 em operação. Ao final do 1T21, a GOL espera servir 95% dos destinos pré-pandemia.

Como a Companhia segue reativando sua malha, a GOL encerrou setembro com uma frota total de 129 B737s e com 71 aeronaves operando em sua malha (um crescimento de 44 aeronaves comparativamente ao final de junho de 2020).

A Companhia tem um pedido de 95 aeronaves MAX. A administração espera uma recertificação bem-sucedida dessa aeronave e as oportunidades de criação de valor com a integração acelerada à frota da GOL desse modelo de baixo consumo de combustível. Como 100% da frota da Companhia é atualmente financiada por meio de arrendamentos operacionais, a GOL está bem posicionada para aproveitar as atuais condições do mercado de aeronaves para criar valor aos acionistas.

## **Preparação da Companhia para Retomada das Viagens**

Desde o início desta crise, a GOL tem focado a gestão de seus negócios nas seguintes prioridades:

- proteger a Saúde e a Segurança de Colaboradores e Clientes; e
- intensificar a utilização de tecnologia e inovação como pilares estratégicos do negócio.

### **Saúde e a Segurança dos Colaboradores e Clientes**

Atualmente 90% dos processos para viajar com a Companhia acontecem sem contato humano. O aplicativo de reservas de voo da GOL permite que os Clientes comprem passagens, realizem o check-in, despachem a bagagem e embarquem, inclusive por meio da utilização do reconhecimento facial. Também, novos serviços via WhatsApp foram disponibilizados com os quais os Clientes efetuam check-ins sem a necessidade de interação humana, consultam status de voo e gerenciam a reserva.

Todas as aeronaves da GOL dispõem do filtro de ar HEPA, que elimina 99,9% de partículas como bactérias, vírus e outras impurezas a bordo, permitindo a circulação de ar puro. Adicionalmente, cada conjunto de três a sete fileiras tem seu próprio sistema de circulação de ar, que flui verticalmente de cima para baixo, minimizando a circulação de ar entre os passageiros. Estudo recente publicado pela Escola de Saúde Pública T.H. Chan de Harvard verificou um baixo risco de transmissão da COVID-19 em aeronaves e destacou que “a ventilação do ar a bordo reduz a possibilidade de exposição à Covid, a níveis inferiores a outros locais comuns como

supermercados ou restaurantes.”<sup>1</sup> Além disso, um estudo recente da DARPA citou a probabilidade extremamente baixa de infecção em aviões – em 44 casos conhecidos entre 1,2 bilhão de viajantes<sup>2</sup>.

Kakinoff comentou: “Por meio dos nossos valores Servir e Segurança, os nossos Clientes estão cada dia mais confiantes em voar. Estamos atuando em todas as frentes, incluindo venda de bilhetes, atendimento ao Cliente, embarque, experiência a bordo e desembarque, para que nossos viajantes estejam confortáveis com toda a experiência de voo. Acreditamos que os Clientes desejarão voar com a empresa aérea em que mais confiam em Serviço e Segurança, durante e após a pandemia”.

A comunicação tem sido uma ferramenta vital para as operações da GOL. Os Colaboradores nos aeroportos e os membros da Tripulação estão totalmente preparados para orientar os nossos Clientes sobre as medidas de distanciamento social e práticas de segurança a bordo adotadas em decorrência da pandemia. Além disso, a Companhia tem observado um comportamento exemplar dos viajantes em relação à preocupação com a própria segurança e de todos à sua volta.

As aeronaves da GOL são higienizadas criteriosamente antes de cada voo com desinfetantes de grau hospitalar, e máscaras são de uso obrigatório em todos os voos. Luvas são usadas por Colaboradores nas interações com Clientes durante o embarque e o desembarque, assim como no fornecimento do serviço de bordo.

“Poucos são os ambientes abertos ao público que apresentam tal conjunto de iniciativas de saúde e recursos à disposição, o que nos deixa totalmente confortáveis quanto à Segurança de voar,” afirmou Kakinoff.

### **Inovação e Tecnologia como Pilares Estratégicos do Negócio**

Durante os primeiros dias de outubro, a GOL realizou testes bem-sucedidos com o novo robô de telepresença, fabricado pela Pluginbot no aeroporto de Guarulhos, que permitirá um atendimento humanizado, sem qualquer contato físico. Além disso, o novo robô disponibiliza compartilhamento de tela para leitura de *QR codes*.

Comentou Eduardo Bernardes, Diretor Vice-presidente de Vendas & Marketing: “Tecnologia é uma poderosa aliada para o modelo de negócios da GOL, tanto no curto prazo como para nossa competitividade futura. Essa é mais uma iniciativa de inovação para tornar a experiência nos aeroportos ainda mais confortável, flexível e segura, ao mesmo tempo em que assegura o alto nível de Serviço ao Cliente, pelo qual a GOL é reconhecida.”

Sempre atenta aos novos comportamentos de compra de seus Clientes, a GOL está lançando de forma pioneira no Brasil o uso de uma plataforma de *e-commerce* com a opção de pagamento instantâneo por meio do PIX e de outras carteiras digitais (*e-wallets*) já disponíveis no mercado. A inovação está no DNA da Companhia e esse novo meio de pagamento está alinhado com a estratégia da GOL de participar no *open banking*, tornando o transporte aéreo mais acessível a todos.

## **Balanço, Caixa e Liquidez**

**Indicadores operacionais:** As métricas a seguir demonstram o permanente foco da Companhia em manter a liquidez aliada a altos padrões de performance no gerenciamento responsável da capacidade em relação aos patamares da demanda dos Clientes, combinada a uma gestão eficiente de precificação. Esse plano de atuação imediata na gestão da operação fez com que a GOL atingisse:

- (i) *Yield* médio por passageiro de 27,78 centavos (R\$), redução de 12% em comparação com o 3T19, principalmente em função da reconfiguração da malha da Companhia, concentrando e distribuindo as operações via seus *hubs* e, por consequência, aumentando a etapa média do voo;
- (ii) Taxa de ocupação média de 79,3%, uma redução de 3,6 p.p em comparação com o 3T19, porém consistente desde o início da pandemia. A GOL foi a única aérea a manter esse patamar de ocupação. Essa disciplina na gestão da capacidade é um grande diferencial para a Companhia; e
- (iii) Pontualidade de 96,7%, um aumento de 5,5 p.p., de acordo com a Infraero e dados fornecidos pelos principais aeroportos.

**Custos:** O Custo por Assento Quilômetro Ofertado (CASK) foi de 34,12 centavos (R\$), uma variação de 52% em comparação ao mesmo período do ano anterior. No trimestre, os custos incorridos estritamente relacionados aos voos operados (CASK ajustado), e corresponderam a 21,56 centavos (R\$). Em relação ao trimestre anterior, reflete uma queda de 36,8% e demonstra o contínuo foco da Companhia em readequar sua estrutura de custo aos patamares pré-pandemia, tendo convertido seus principais custos fixos de folha de pagamento e de frota em componentes de custo variáveis.

<sup>1</sup> Relatório da Fase Um “Porta a Porta” da Transmissão SARS-COV-2 e Mitigação de Risco durante o voo – 27/10/2020 (<https://cdn1.sph.harvard.edu/wp-content/uploads/sites/2443/2020/10/APHI-Phase-I-Press-Release.pdf>)

<sup>2</sup> Pontos de Pesquisa para o Baixo Risco de Transmissão de COVID-19 a Bordo – 2/10/2020 (<https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-09-08-012/>)



O Boeing 737 MAX se aproxima da aprovação para iniciar operações, e o seu retorno ao serviço aumentará as economias de custo, uma vez que os MAX-8s consomem 15% menos combustível comparativamente às aeronaves 737-800 NG:

- A Boeing fez significativo progresso nos últimos meses para assegurar o retorno seguro do 737 MAX ao serviço, enquanto ela continua a trabalhar com a Administração Federal de Aviação (FAA) dos EUA e outros reguladores globais no processo estabelecido para a certificação do software 737 MAX e respectivas atualizações de treinamento.
- Durante a semana de 15 de outubro, o órgão regulador do setor aéreo na Europa (EASA) anunciou que a aeronave 737 MAX da Boeing está segura para voar novamente, enquanto que a FAA, por sua vez, publicou a minuta do treinamento proposto a ser aplicado aos pilotos que operarem o MAX. O chefe de administração da FAA, um ex-piloto de empresa aérea, realizou o voo de teste do MAX. Diante disso, a GOL estima que o final de 2020 parece ser o melhor cenário de aprovação para o retorno desse avião às operações.
- A GOL acredita que voar com uma única frota de aviões Boeing, incluindo o 737-800 e o 737 MAX, proporcionará o maior custo-benefício e a melhor experiência do Cliente, permitindo que a Companhia seja ainda mais competitiva em tarifas e serviços do que seus concorrentes.

**Margens:** O EBIT ajustado foi de R\$114,4 milhões, correspondendo à margem de 11,7%, o que demonstra o restabelecimento das margens operacionais necessárias para suportar o crescimento da operação, e uma busca contínua pelo equilíbrio da oferta com a demanda e *yields* que permitem a sustentabilidade.

**Leasing:** A Companhia finalizou renegociações com seus parceiros *lessors* de aeronaves, proporcionando à GOL obter reduções nos valores de arrendamentos atuais e futuros, convertendo uma parcela dos pagamentos mensais de fixos para variáveis (*power-by-the-hour*). Os acordos da GOL são ajustados à recuperação da demanda para o restante de 2020 e para 2021 e, também, representarão uma efetiva economia na estrutura de custos unitários da Companhia. Esses contratos possuem aluguéis mais baixos no médio e no longo prazos, evitando aumento de custos com acordos onerosos de simples diferimento. A economia total estimada de fluxo de caixa nos próximos doze meses, para esses ajustes contratuais com nossos parceiros de arrendamento de aeronaves, deve ultrapassar R\$1,2 bilhão.

- Além das reduções dos aluguéis, a GOL diminuiu sua frota em dez aeronaves B737-800 arrendadas até setembro, e planeja devolver outras quatro aeronaves no 4T20. A maioria das devoluções de aeronaves não requereram alterações contratuais, uma vez que como o plano de frota da Companhia já tinha incorporado a possibilidade para ajustes à volatilidade do mercado de viagens aéreas.
- A Companhia, por meio de sua flexibilidade de contratos, tem a opção de reduzir sua frota em 30 aeronaves adicionais em 2021-2022, se necessário, além de poder devolver um número superior caso as tendências de demanda sejam mais tímidas. Além disso, a Companhia efetivamente reduziu 34 aviões dos recebimentos do Boeing 737 MAX previstos para 2020-2022 passando de 129 para 95 ordens. Estes cancelamentos representam uma redução definitiva nos gastos relativos ao CAPEX de adiantamentos de aquisição de aeronaves (PDPs) e endereça o novo cenário de capacidade para os próximos anos, com opção de financiar totalmente os gastos com aeronaves e revisão de motores remanescentes em 2020.

**Pessoal:** A GOL foi a primeira e única empresa aérea da América do Sul a anunciar acordos para garantir empregos dos seus Colaboradores, além de oferecer Programas de Licença, Demissão e Aposentadoria, sendo todos voluntários, que resultou na redução total do quadro de Colaboradores em aproximadamente 1.000 pessoas. Essas medidas permitiram à Companhia proteger empregos e adequar custos de pessoal às operações, proporcionando flexibilidade significativa de custos variáveis para a recuperação de sua malha aérea com mais eficiência neste ano e em 2021.

**Liquidez:** A GOL atingiu melhores indicadores de consumo de caixa por meio de sua gestão eficaz de capital de giro com o equilíbrio dos níveis de entradas e saídas, que tem sido o principal direcionador na manutenção da liquidez. Com o suporte dos bancos parceiros da Companhia, os principais vencimentos de dívida de capital de giro e financiamentos de *capex* de curto prazo foram reprogramados. Tais iniciativas alcançaram uma manutenção de liquidez em um patamar de R\$2,2 bilhões.

- No 3T20, a GOL efetuou pagamentos de R\$2.583,2 milhões relacionados a dívidas, composto por R\$2.061,4 milhões de principal e R\$265,1 milhões de pagamentos de juros oriundos de empréstimos e financiamentos, amortizações de R\$256,7 milhões de pagamentos de principal e juros relacionados às obrigações com arrendamento. A relação dívida líquida (excluindo as *Exchangeable Notes* e os bônus perpétuos) sobre EBITDA UDM ajustado foi de 4,0x em 30 de setembro de 2020, representando a menor alavancagem entre seus pares. “Alcançamos a neutralidade de consumo de caixa ao final do 3T20. A recuperação da demanda tem se mostrado de forma mais rápida no Brasil, quando comparada aos mercados domésticos de outros países.”, disse Kakinoff.
- Em setembro/20, a Companhia gerou liquidez em monetizações de algumas posições em sua carteira de hedge de combustível que foram preservadas durante todo este período, resultando na disponibilização de cerca de R\$300 milhões de depósitos de margem anteriormente registrados como caixa restrito. Adicionalmente, a GOL conta depósitos judiciais, de manutenção e em garantia para contratos de leasing

que podem ser substituídos por carta de crédito e seguro garantia, bem como demais posições de hedge de petróleo que poderão futuramente serem monetizadas e que resultarão na liberação de caixa restrito.

- Após a amortização do *Term Loan*, a GOL recebeu uma elevação do *rating* de crédito pela Standard & Poor's em 25 de setembro e pela Fitch em 9 de outubro, que elevou os *ratings* de créditos de emissor e de emissão da Companhia, em ambos os casos, de "CCC-" para "CCC+". Mais do que um desenvolvimento positivo, ele representa um passo inicial no objetivo da administração de retornar as classificações de crédito globais da GOL aos mesmos patamares do início de 2020.
- Para o quarto trimestre de 2020, considerando as receitas estimadas, sem reembolsos de TAE, os resultados dos acordos com Colaboradores, *lessores* e fornecedores, e com o pagamento integral de despesas financeiras, a Companhia prevê um consumo líquido de caixa da ordem de R\$3 milhões/dia, principalmente decorrente de investimentos de Capex para trazer aeronaves de volta à operação até o final do ano. O apoio contínuo dos *stakeholders* da GOL é fundamental para assegurar a manutenção dos meses necessários em recursos disponíveis para a Companhia atravessar essa crise.

## Comentários da Administração sobre os Resultados

O terceiro trimestre de 2020 reflete um período de forte recuperação no volume de operações, com recorde de passageiros desde o início da malha essencial em abril. A GOL foi a única empresa aérea no Brasil que conseguiu consistentemente manter suas taxas de ocupação no patamar próximo a 80% na sua malha aérea durante a pandemia.

Somada às medidas de contenção de custos e de preservação de caixa implementadas pela Companhia, a GOL está agora em uma posição vantajosa para capturar a retomada da demanda por viagens. O ambiente operacional permanece desafiador, mas a Companhia está otimista de que as condições continuarão a melhorar no quarto trimestre devido ao crescimento consistente na busca por passagens aéreas GOL para lazer e do planejamento de férias de final de ano. Esse crescimento de demanda está especificamente concentrado no mercado doméstico, que hoje é responsável por 100% das operações da Companhia.

**Time de Águias:** "Temos o imenso orgulho de ser a primeira e única empresa aérea da América do Sul a preservar os empregos dos nossos mais de 14mil Colaboradores além de oferecer Programas Voluntários de Licença, Demissão e Aposentadoria. A dedicação, comprometimento e profissionalismo neste momento extremamente desafiador tem sido crucial para termos chegado até aqui com solidez e com certeza, será um grande diferencial competitivo para a recuperação em 2021. Mais uma vez, gostaríamos de agradecer a nossos Colaboradores pela demonstração de união e proatividade que são características únicas da GOL", reforçou Kakinoff.

**Experiência do Cliente e Segurança pessoal:** O *Net Promoter Score* (NPS) da GOL permaneceu estável em 38 no trimestre e é um indicativo da combinação vencedora do produto *best-in-market* e do elevado engajamento da equipe de atendimento ao Cliente da Companhia. Pelo terceiro ano consecutivo, a GOL foi a marca mais lembrada em sua categoria na 30ª edição do "Folha Top of Mind 2020", com 33% das menções entre os mais de 7.500 brasileiros entrevistados. A estratégia da GOL tem se mostrado efetiva à medida que a Companhia atingiu *market share* de 40% no mercado doméstico brasileiro, segundo dados da ANAC. A GOL, também, detém 42% de participação no segmento de passageiros corporativos, de acordo com dados da ABRACORP.

**Vendas:** O mês de setembro foi marcado pelo crescimento de 43% nos indicadores de busca por passagens aéreas. Como reflexo desse maior interesse, a Companhia registrou um aumento nas vendas de bilhetes de 60%, em todos os seus canais, comparativamente a agosto. No terceiro trimestre, as vendas brutas consolidadas atingiram aproximadamente R\$1,7 bilhão, aumento de 132% em relação ao 2T20. As vendas diárias da GOL superaram R\$20 milhões, as quais representam mais de 50% dos níveis de venda pré-pandemia. Com os voos adicionais durante esse mês, a receita de passageiros transportados aumentou 110% sobre julho.

Ainda em setembro, a GOL lançou um novo serviço de entrega rápida de produtos, o "CHEGOL". O serviço consiste no frete expresso com prioridade de embarque para todo o Brasil, sem necessidade de pesar o produto de acordo com as dimensões da caixa de transporte.

Em 15 de setembro, a Companhia celebrou os 14 anos de seu Centro de Manutenção Aeronáutica. Essa história começou com o antigo Hangar de Campanha, e hoje, graças à contínua busca por inovação e eficiência, em conjunto com o trabalho excepcional do Time de Águias, esse espaço se tornou um campo de negócios amplo para a GOL Aerotech.

**Capacidade:** A Companhia mantém forte posição nos principais aeroportos comerciais brasileiros devido à sua malha irreplicável, com principais *hubs* em GRU, GIG, BSB e FOR. Além disso, estabelece um novo *hub* em Salvador, por meio do qual a GOL poderá explorar novos mercados regionais em conjunto com seus parceiros estratégicos. A adição de capacidade tem critérios claros de rentabilidade para garantir a retomada sustentável das operações. Durante o trimestre, a Companhia não operou voos regulares no mercado internacional, mas já se planeja para a reabertura das bases de forma faseada, de acordo com o posicionamento dos governos em relação à reabertura das fronteiras para o turismo e comportamento da demanda.

Kakinoff complementou: “Nosso modelo operacional de frota única e posição dominante nos principais *hubs* brasileiros de alta densidade nos permite rapidamente adicionar rotas onde são requeridas pela demanda. Nós estamos adequando nossa malha de forma quase simultânea às variações de mercado, enquanto mantemos disciplina para garantir o equilíbrio entre oferta e demanda. Não enfrentamos as mesmas preocupações de nossos competidores com complexidade de frota ou exposição de aeronaves de grande porte exclusivamente destinadas para o mercado internacional. Não desviamos em nenhum momento do que a GOL sempre focou em fazer: entregar um serviço com eficiência com a melhor experiência ao Cliente por meio de um produto diferenciado e manter um balanço resiliente para financiar nossas operações e acelerar o nosso crescimento com rentabilidade. Segurança, nosso valor número 1, é sempre o que pauta todas as nossas decisões.”

**Operações com o 737 MAX:** Em 6 de outubro, a *Federal Aviation Administration* (FAA) publicou um relatório preliminar do *Flight Standardization Board* (FSB) sobre o treinamento proposto para pilotos do Boeing 737 MAX, no qual a agência estabeleceu meia dúzia de etapas processuais que precisarão ser preenchidas antes da FAA conceder a aprovação final para as empresas aéreas novamente voarem nessa aeronave. O relatório incorpora as recomendações do *Joint Operations Evaluation Board* (JOEB), que recentemente se reuniu. O JOEB é composto por autoridades da aviação civil dos Estados Unidos, Canadá, Brasil e União Europeia. Em 26 de outubro, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) confirmou que também está próxima de conceder sua liberação integral.

A GOL espera retomar as operações com o MAX até o final de dezembro de 2020.

“Continuamos em contato com a FAA, a ANAC e a Boeing sobre o processo de certificação e continuaremos atualizando nossos planos com base na data de certificação da aeronave. A aprovação regulamentar do retorno do MAX ao serviço está sujeita ao trabalho contínuo da Boeing com a FAA, que determinará o tempo de retorno. Após a decisão da FAA, trabalharemos em estreita colaboração com a Boeing e com a FAA para treinar nossos pilotos e reiniciar o serviço, sempre com segurança, das sete aeronaves MAX atualmente em nossa frota, e preparar para as entregas futuras de 95 aeronaves MAX adicionais”, comentou Kakinoff. A GOL não oferece garantias de que as estimativas e cronogramas atuais sejam cumpridos.

**Cumprimento das obrigações financeiras e solidez de liquidez:** A Administração da GOL honrou totalmente seus compromissos com o mercado global de capitais, incluindo as amortizações de seus *Senior Notes* de 2022 (US\$78 milhões no 1T20), e o *Term Loan B*, sua principal dívida de curto prazo, no valor de US\$300 milhões no 3T20.

“Não temos vencimentos significativos de títulos no mercado de capitais até 2024”, comentou Richard Lark, Diretor Vice-presidente Financeiro. “Isso é um reflexo do compromisso da GOL em fortalecer seu balanço patrimonial nos últimos quatro anos.”

O prazo médio de vencimento da dívida de longo prazo da Companhia, após a amortização do *Term Loan B*, excluindo arrendamento de aeronaves e notas perpétuas, é de aproximadamente três anos. O desempenho da GOL durante essa pandemia é uma afirmação do trabalho realizado sobre liquidez e seu balanço patrimonial nos últimos quatro anos. A Companhia continua trabalhando em várias iniciativas de liquidez e balanço com Colaboradores, *lessors*, bancos, fornecedores e o governo brasileiro.

**Sustentabilidade como direcionador estratégico:** Em setembro/20, a GOL foi selecionada para integrar o Índice ESG da S&P e B3 alinhado às práticas ambientais, sociais e de governança corporativa. Como empresa responsável e alinhada às boas práticas de sustentabilidade do mercado, a Companhia já integrava o índice ICO<sub>2</sub> da B3 desde 2016. A GOL é membro da *Below50* que reúne entidades com compromisso a utilizarem combustível renovável para reduzir emissões de GEE em 50% ou mais. Ela também aderiu voluntariamente à Coalizão de Liderança em Preços de Carbono (CPLC), uma iniciativa global para precificar adequadamente o carbono para “descarbonizar” a economia, e além disso, reporta informações de ESG relevantes para investidores de acordo com o padrão *Sustainability Accounting Standards Board* (“SASB”).

Em setembro, a Companhia recebeu a Certificação IEnvA (estágio 1), da IATA, e é a primeira do País a alcançar o certificado dentre um seleto grupo de 13 empresas aéreas internacionais. Isso atesta que a GOL desenvolveu uma política ambiental; estabeleceu Liderança ambiental e suas responsabilidades; identificou questões ambientais relevantes; e do cumprimento de obrigações de conformidade. “A GOL está atuando de forma alinhada a essas práticas globais, e reconhece a importância e necessidade das políticas ambientais e de governança corporativa para a manutenção e perpetuidade de um negócio sustentável, criando valor para toda a comunidade,” disse Celso Ferrer, Diretor Vice-presidente de Operações.

No momento em que o turismo vive um de seus maiores desafios, e mesmo com as medidas de distanciamento social requeridas pela pandemia, a GOL lançou uma alternativa para aproximar toda a sociedade das comunidades que dependem dela para se manterem ativas. O projeto, sem fins lucrativos, Aproximando Distâncias foi criado em linha com o propósito da Companhia aérea, de “Ser Primeira para Todos”, e consiste em uma plataforma de conteúdo e uma loja virtual dedicados exclusivamente à promoção do turismo e da cultura brasileira, tendo como objetivo final o apoio às comunidades locais, notadamente as mais atingidas pela crise gerada pela pandemia de COVID-19.

A GOL inovou mais uma vez lançando a comunicação em Libras a bordo por meio do aplicativo VLibras, que traduz texto e áudio para a Língua Brasileira de Sinais (Libras). Isso responde aos anseios de mais de nove



milhões de brasileiros com alguma deficiência auditiva, de acordo com o IBGE. “É por meio de projetos como esses que continuamos reforçando nosso propósito de Ser Primeira para Todos”, concluiu Kakinoff.

### Considerações para o 4T20 e 1T21

A adequação da capacidade à demanda tem sido uma vantagem chave da gestão de frota da Companhia. Com melhor visibilidade quanto à recuperação, o cenário atual de planejamento de capacidade da GOL assume crescimento de 100% no 4T20 em relação ao 3T20, mantendo significativa flexibilidade para responder às tendências preponderantes do mercado.

Em outubro/20, a Companhia operou aproximadamente 376 voos diários (53% do mesmo período de 2019), atingindo picos de 500 voos diários, atendendo 95% do mercado. Ao final de dezembro/20, a GOL espera restabelecer o mercado doméstico operado do período pré-pandemia, o que representa cerca de 80% da capacidade total de 2019. A Companhia espera terminar o mês de dezembro com uma média de 94 aeronaves operando na malha, representando mais de 75% da frota operacional no mesmo período do ano passado, mantendo a consistência de sua taxa de ocupação de aproximadamente 80% no trimestre.

A GOL espera encerrar o 4T20 com R\$2,4 bilhões em liquidez e R\$13,1 bilhões em dívida líquida ajustada. Diversas importantes iniciativas são relevantes para assegurar que a GOL mantenha a liquidez nos patamares esperados no final do 4T20.

A Companhia está fornecendo perspectivas para o 4T20 e 1T21 na página 17 deste documento.

**Indicadores Operacionais e Financeiros**

Dados de Tráfego - GOL (em Milhões)	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	% Var.
<b>RPK GOL - Total</b>	<b>3.164</b>	<b>11.114</b>	<b>-71,5%</b>	<b>13.884</b>	<b>31.056</b>	<b>-55,3%</b>
RPK GOL - Mercado Doméstico	3.164	9.595	-67,0%	12.594	26.760	-52,9%
RPK GOL - Mercado Internacional	-	1.519	NM	1.290	4.295	-70,0%
<b>ASK GOL - Total</b>	<b>3.992</b>	<b>13.406</b>	<b>-70,2%</b>	<b>17.444</b>	<b>37.808</b>	<b>-53,9%</b>
ASK GOL - Mercado Doméstico	3.992	11.463	-65,2%	15.660	32.230	-51,4%
ASK GOL - Mercado Internacional	-	1.943	NM	1.784	5.578	-68,0%
<b>Taxa de Ocupação GOL - Total</b>	<b>79,3%</b>	<b>82,9%</b>	<b>-3,6 p.p.</b>	<b>79,6%</b>	<b>82,1%</b>	<b>-2,5 p.p.</b>
Taxa de Ocupação GOL - Mercado Doméstico	79,3%	83,7%	-4,4 p.p.	80,4%	83,0%	-2,6 p.p.
Taxa de Ocupação GOL - Mercado Internacional	-	78,2%	NM	72,3%	77,0%	-4,7 p.p.
Dados Operacionais	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	% Var.
Passageiros Pagantes - Pax Transportados ('000)	2.604	9.803	-73,4%	11.577	26.939	-57,0%
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	6,7	12,6	-46,8%	9,8	12,4	-21,0%
Decolagens	19.338	68.579	-71,8%	87.440	191.149	-54,3%
Total de Assentos Disponibilizados ('000)	3.360	12.054	-72,1%	15.015	33.434	-55,1%
Etapas Média de Voo (km)	1.172	1.110	5,6%	1.146	1.123	2,0%
Litros Consumidos no Período (mm)	113	387	-70,8%	506	1.092	-53,7%
Funcionários (no Final do Período)	15.083	15.838	-4,8%	15.083	15.838	-4,8%
Frota Média Operacional <sup>(5)</sup>	63	115	-45,2%	65	111	-41,4%
Pontualidade	96,7%	91,2%	5,5 p.p.	93,5%	90,4%	3,1 p.p.
Regularidade	98,1%	98,8%	-0,7 p.p.	97,5%	98,5%	-1,0 p.p.
Reclamações de Passageiros (por 1.000 pax)	1,02	1,02	0,0%	1,08	1,21	-10,7%
Perda de Bagagem (por 1.000 pax)	1,77	2,12	-16,5%	2,11	2,10	0,5%
Dados Financeiros	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	% Var.
YIELD Líquido (R\$ centavos)	27,78	31,50	-11,8%	29,27	30,57	-4,3%
PRASK Líquido (R\$ centavos)	22,02	26,12	-15,7%	23,30	25,11	-7,2%
RASK Líquido (R\$ centavos)	24,42	27,67	-11,7%	25,68	26,61	-3,5%
CASK (R\$ centavos) <sup>(4)</sup>	34,12	22,51	51,6%	24,97	22,17	12,6%
CASK Ex-Combustível (R\$ centavos) <sup>(4)</sup>	26,19	14,56	79,9%	16,64	14,14	17,7%
CASK ajustado <sup>(6)</sup>	21,56	22,51	-4,2%	19,53	22,17	-11,9%
CASK ajustado Ex-Combustível <sup>(6)</sup> (R\$ centavos) <sup>(4)</sup>	15,11	14,56	3,8%	11,98	14,14	-15,3%
Break-even da Taxa de Ocupação <sup>(4)</sup>	110,7%	67,4%	43,3 p.p.	77,4%	68,4%	9,0 p.p.
Taxa de Câmbio Média <sup>(1)</sup>	5,3772	3,9684	35,5%	5,0793	3,8872	30,7%
Taxa de Câmbio no Final do Período <sup>(1)</sup>	5,6407	4,1644	35,5%	5,6407	4,1644	35,5%
WTI (Média por Barril, US\$) <sup>(2)</sup>	40,91	56,44	-27,5%	38,36	57,10	-32,8%
Preço por Litro de Combustível (R\$) <sup>(3)</sup>	2,34	2,81	-16,7%	2,65	2,84	-6,7%
Combustível Golfo do México (Média por Litro, US\$) <sup>(2)</sup>	0,28	0,51	-45,1%	0,28	0,50	-44,0%

(1) Fonte: Banco Central do Brasil; (2) Fonte: Bloomberg; (3) Despesas com combustível excluindo ganhos com hedge e créditos de PIS e COFINS/litros consumidos; (4) Exclui despesas não recorrentes; (5) Frota média excluindo as aeronaves subarrendadas e em MRO. Alguns valores podem divergir das informações trimestrais - ITR devido a arredondamentos. (6) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (3T20).

**Mercado doméstico**

A demanda da GOL no mercado doméstico foi de 3.164 milhões de RPK, o que representa uma redução de 67,0%, enquanto a oferta teve um decréscimo de 65,2% em comparação ao 3T19, e a taxa de ocupação chegou a 79,3% no trimestre. A GOL transportou 2,6 milhões de Clientes no 3T20, uma queda de 73,4% comparado com o mesmo período de 2019. A GOL permanece a líder em transporte de passageiros no Brasil.

**Mercado internacional**

No 3T20, a GOL realizou voos de fretamento não regulares para times de futebol em competições esportivas. Como a maioria das fronteiras encontravam-se fechadas, a Companhia não ofertou voos regulares internacionais.

**Volume de Decolagens e Total de Assentos**

O volume total de decolagens da GOL foi de 19.338, um decréscimo de 71,8% em comparação ao 3T19. O total de assentos disponibilizados ao mercado foi de 3,4 milhões no terceiro trimestre de 2020, uma queda de 72,1% em relação ao mesmo período de 2019.

**PRASK, Yield e RASK**

O PRASK líquido diminuiu 15,7% no 3T20 em relação ao 3T19, atingindo 22,02 centavos (R\$), devido à queda na receita de passageiros e à redução do ASK em 70,2% no trimestre. O RASK líquido da GOL foi de 24,42 centavos (R\$) no 3T20, decréscimo de 11,7% em comparação ao 3T19. O yield líquido diminuiu 11,8% em comparação ao 3T19, chegando a 27,78 centavos (R\$).

**Demonstrações dos Resultados**

Demonstrações dos Resultados em IFRS (R\$ MM)	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	% Var.
<b>Receita Operacional Líquida</b>	<b>974,9</b>	<b>3.709,9</b>	<b>-73,7%</b>	<b>4.480,5</b>	<b>10.061,4</b>	<b>-55,5%</b>
Transporte de Passageiros	879,0	3.501,0	-74,9%	4.063,7	9.493,2	-57,2%
Transporte de Cargas e Outros	95,9	208,9	-54,1%	416,8	568,2	-26,6%
<b>Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(1.735,3)</b>	<b>(3.096,9)</b>	<b>-44,0%</b>	<b>(5.113,1)</b>	<b>(8.623,5)</b>	<b>-40,7%</b>
Pessoal	(365,6)	(620,5)	-41,1%	(1.114,1)	(1.714,1)	-35,0%
Pessoal - Operações	(201,2)	(347,7)	-42,1%	(711,4)	(1.216,4)	-41,5%
Pessoal - Outros	(164,4)	(272,8)	-39,7%	(402,7)	(497,7)	-19,1%
Combustível de Aviação	(316,3)	(1.066,6)	-70,3%	(1.453,2)	(3.038,0)	-52,2%
Imposto ICMS Sobre Combustível	(32,4)	(122,8)	-73,6%	(137,6)	(420,8)	-67,3%
Combustível (Ex-ICMS)	(283,9)	(943,8)	-69,9%	(1.315,6)	(2.617,2)	-49,7%
Tarifas de Pousio e Decolagem	(69,6)	(223,6)	-68,9%	(291,7)	(604,7)	-51,8%
Gastos Com Passageiros	(61,5)	(157,0)	-60,8%	(264,7)	(442,3)	-40,2%
Prestação de Serviços	(201,6)	(200,3)	0,6%	(516,4)	(524,1)	-1,5%
Comerciais e Publicidade	(60,5)	(179,6)	-66,3%	(221,5)	(495,6)	-55,3%
Material de Manutenção e Reparo	(62,8)	(91,5)	-31,4%	(280,9)	(412,3)	-31,9%
Depreciação e Amortização	(182,9)	(448,6)	-59,2%	(828,1)	(1.269,4)	-34,8%
Outros	(414,5)	(109,2)	279,6%	(142,5)	(123,0)	15,9%
Ociosidade - Depreciação	(268,3)	-	NM	(615,7)	-	NM
Ociosidade - Pessoal	(72,9)	-	NM	(160,8)	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(73,3)	(109,2)	-32,9%	634,0	(123,0)	NM
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	-	NM	-	0,1	NM
<b>Resultado Operacional (EBIT)</b>	<b>(760,4)</b>	<b>613,0</b>	<b>NM</b>	<b>(632,6)</b>	<b>1.438,0</b>	<b>NM</b>
<i>Margem Operacional</i>	<i>-78,0%</i>	<i>16,5%</i>	<i>NM</i>	<i>-14,1%</i>	<i>14,3%</i>	<i>NM</i>
<b>Resultado Financeiro</b>	<b>(927,1)</b>	<b>(790,4)</b>	<b>17,3%</b>	<b>(5.267,1)</b>	<b>(1.609,7)</b>	<b>227,2%</b>
Juros Sobre Empréstimos e Financiamentos	(395,9)	(325,3)	21,7%	(1.026,8)	(931,5)	10,2%
Ganhos Com Aplicações Financeiras	19,5	42,7	-54,3%	110,8	91,8	20,7%
Variações Cambiais e Monetárias <sup>(1)</sup>	(474,2)	(623,3)	-23,9%	(3.483,8)	(552,6)	NM
Resultado Líquido de Derivativos	(2,1)	(38,8)	-94,6%	(361,3)	(45,6)	NM
Resultados do ESN e Capped Calls	(0,1)	196,7	NM	(298,0)	(81,5)	265,6%
Outras Receitas (Despesas), Líquidas	(74,3)	(42,4)	75,2%	(208,0)	(90,3)	130,3%
<b>(Prejuízo) Antes de IR/CS (LAIR)</b>	<b>(1.687,5)</b>	<b>(177,4)</b>	<b>NM</b>	<b>(5.899,7)</b>	<b>(171,7)</b>	<b>NM</b>
<i>Margem Líquida Antes dos Impostos</i>	<i>-173,1%</i>	<i>-4,8%</i>	<i>-168,3 p.p.</i>	<i>-131,7%</i>	<i>-1,7%</i>	<i>-130,0 p.p.</i>
<b>Imposto de Renda e Contribuição Social</b>	<b>(8,4)</b>	<b>6,3</b>	<b>NM</b>	<b>(54,9)</b>	<b>(85,1)</b>	<b>-35,5%</b>
IR/CS Corrente	(42,1)	(49,6)	-15,1%	(77,9)	(125,2)	-37,8%
IR/CS Diferido	33,7	55,9	-39,7%	23,1	40,1	-42,4%
<b>(Prejuízo) Líquido Antes da Part. Minoritária</b>	<b>(1.695,9)</b>	<b>(171,1)</b>	<b>NM</b>	<b>(5.954,6)</b>	<b>(256,8)</b>	<b>NM</b>
Participação de Acionistas Minoritários	23,8	70,9	-66,4%	50,3	212,2	-76,3%
<b>(Prejuízo) Líquido do Período</b>	<b>(1.719,8)</b>	<b>(242,0)</b>	<b>NM</b>	<b>(6.005,0)</b>	<b>(469,0)</b>	<b>NM</b>
<i>Margem Líquida</i>	<i>-176,4%</i>	<i>-6,5%</i>	<i>-169,9 p.p.</i>	<i>-134,0%</i>	<i>-4,7%</i>	<i>-129,3 p.p.</i>
Resultado Por Ação (LPA) em R\$	(4,83)	(0,68)	NM	(16,88)	(1,32)	NM
Média Ponderada de Ações (Milhões) <sup>(5)</sup>	355,7	355,5	0,1%	355,7	355,5	0,1%
Resultado por ADS Equiv. em US\$	(1,80)	(0,34)	NM	(6,65)	(0,68)	NM
Média Ponderada de ADSs (Milhões) <sup>(5)</sup>	177,8	177,7	0,1%	177,8	177,7	0,1%
Resultado Por Ação (LPA) Diluído em R\$ <sup>(7)</sup>	-	0,68	NM	-	1,04	NM
Média Ponderada de Ações (Milhões) <sup>(6)</sup>	393,2	391,0	NM	393,2	391,0	NM
Resultado por ADS Diluído Equiv. em US\$ <sup>(7)</sup>	-	0,34	NM	-	0,53	NM
Média Ponderada de ADSs (Milhões) <sup>(6)</sup>	196,6	195,5	NM	196,6	195,5	NM
<b>Recorrente (R\$ MM)</b>	<b>3T20</b>	<b>3T19</b>	<b>% Var.</b>	<b>9M20</b>	<b>9M19</b>	<b>% Var.</b>
<b>(Prejuízo) Líquido Antes da Part. Minoritária</b>	<b>(1.695,9)</b>	<b>(171,1)</b>	<b>NM</b>	<b>(5.954,6)</b>	<b>(256,8)</b>	<b>NM</b>
(-) Resultado Financeiro	927,1	790,4	17,3%	5.267,1	1.609,7	227,2%
(-) Despesas com Impostos sobre a Renda	8,4	(6,3)	NM	54,9	85,1	-35,5%
(-) Depreciação e Amortização	182,9	448,6	-59,2%	828,1	1.269,4	-34,8%
(-) Despesas não recorrentes	373,5	78,9	NM	757,9	241,1	214,4%
<b>EBITDA<sup>(3)</sup></b>	<b>(204,0)</b>	<b>1.140,5</b>	<b>NM</b>	<b>953,4</b>	<b>2.948,5</b>	<b>-67,7%</b>
<i>Margem EBITDA<sup>(3)</sup></i>	<i>-20,9%</i>	<i>30,7%</i>	<i>NM</i>	<i>21,3%</i>	<i>29,3%</i>	<i>-8,0 p.p.</i>
<b>EBITDA ajustado<sup>(8)</sup></b>	<b>284,1</b>	<b>1.140,5</b>	<b>-75,1%</b>	<b>1.823,4</b>	<b>2.948,5</b>	<b>-38,2%</b>
<i>Margem EBITDA ajustado<sup>(8)</sup></i>	<i>29,1%</i>	<i>30,7%</i>	<i>-1,6 p.p.</i>	<i>40,7%</i>	<i>29,3%</i>	<i>11,4 p.p.</i>
<b>EBIT<sup>(3)</sup></b>	<b>(386,9)</b>	<b>691,9</b>	<b>NM</b>	<b>125,3</b>	<b>1.679,1</b>	<b>-92,5%</b>
<i>Margem EBIT<sup>(3)</sup></i>	<i>-39,7%</i>	<i>18,6%</i>	<i>NM</i>	<i>2,8%</i>	<i>16,7%</i>	<i>-13,9 p.p.</i>
<b>EBIT ajustado<sup>(8)</sup></b>	<b>114,4</b>	<b>691,9</b>	<b>-83,5%</b>	<b>1.073,0</b>	<b>1.679,1</b>	<b>-36,1%</b>
<i>Margem EBIT ajustado<sup>(8)</sup></i>	<i>11,7%</i>	<i>18,6%</i>	<i>-6,9 p.p.</i>	<i>23,9%</i>	<i>16,7%</i>	<i>7,2 p.p.</i>
<b>LAIR<sup>(2) (3) (4)</sup></b>	<b>(839,8)</b>	<b>328,1</b>	<b>NM</b>	<b>(1.360,0)</b>	<b>703,6</b>	<b>NM</b>
<i>Margem LAIR<sup>(2) (3) (4)</sup></i>	<i>-86,1%</i>	<i>8,8%</i>	<i>NM</i>	<i>-30,4%</i>	<i>7,0%</i>	<i>NM</i>
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido do Período<sup>(2) (3) (4)</sup></b>	<b>(872,0)</b>	<b>263,5</b>	<b>NM</b>	<b>(1.465,3)</b>	<b>406,2</b>	<b>NM</b>
<i>Margem Líquida Após Participação Minoritária<sup>(2) (3) (4)</sup></i>	<i>-89,4%</i>	<i>7,1%</i>	<i>NM</i>	<i>-32,7%</i>	<i>4,0%</i>	<i>NM</i>
<b>Lucro Por Ação (LPA) Diluída em R\$<sup>(2)(3)(4)(6)(7)</sup></b>	<b>-</b>	<b>0,66</b>	<b>NM</b>	<b>-</b>	<b>1,02</b>	<b>NM</b>
<b>Lucro Por ADS Diluída Equivalente em US\$<sup>(2)(3)(4)(6)(7)</sup></b>	<b>-</b>	<b>0,34</b>	<b>NM</b>	<b>-</b>	<b>0,53</b>	<b>200,0%</b>

(1) A diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado nas informações trimestrais - ITR do período findo em 30 de setembro de 2020 está alocado nos resultados de ESN e capped calls. (2) Exclui os ganhos e perdas não realizados de marcação a mercado do ESN/Capped Calls e os ganhos e perdas de variação cambial sobre a dívida. (3) Exclui despesas (receitas) líquidas não recorrentes. (4) Exclui variações cambiais e monetárias, líquidas. (5) Exclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (6) Inclui efeitos de opções e warrants relacionadas com os ESNs. (7) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS). (8) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (3T20).

## Receita líquida

A receita líquida dentro do trimestre, em patamares mensais, apresentou um crescimento de 94%. A receita líquida trimestral foi de R\$974,9 milhões, representando uma queda de 73,7% quando comparada ao 3T19, devido principalmente à redução na demanda no setor aéreo, em decorrência da adoção do comportamento de distanciamento social pelos Clientes e ao fechamento de fronteiras como forma de contenção da contaminação mundial pela COVID-19. Apesar da queda significativa na quantidade de voos realizados, as receitas de transporte de cargas apresentaram uma queda menos acentuada, de 34,9%, devido principalmente ao lançamento no trimestre do CHEGOL, um novo serviço de entregas rápido e eficiente. A receita líquida consolidada do programa de fidelidade reduziu 61,6% em comparação ao 3T19.

## Despesas operacionais

O CASK ajustado foi de 21,56 centavos (R\$), que comparado com CASK recorrente do 3T19 apresentou uma queda de 4,2%, graças às iniciativas e esforços consistentes de redução dos custos e despesas no trimestre e à implementação de um novo e importante programa de redução e controle do CASK. Dada as condições de operações atuais, não foi possível estabelecer patamares de utilização das aeronaves nos níveis pré-crise, o que resultou na redução da utilização em relação ao 3T19 em 46,8%.

O detalhamento dos custos e despesas operacionais da Companhia está apresentado a seguir, onde as métricas ajustadas excluem os gastos relacionados a 50% da frota que a GOL manteve em solo nesse trimestre:

Despesas Operacionais (R\$ MM)	3T20	3T20 Ajustado	3T19	% Var. Ajustado	9M20	9M20 Ajustado	9M19	% Var. Ajustado
<b>Pessoal</b>	<b>(365,6)</b>	<b>(163,8)</b>	<b>(620,5)</b>	<b>-73,6%</b>	<b>(1.114,1)</b>	<b>(823,3)</b>	<b>(1.714,1)</b>	<b>-52,0%</b>
Pessoal – Operações	(201,2)	(90,1)	(347,7)	-74,1%	(711,4)	(525,7)	(1.216,4)	-56,8%
Pessoal – Outros	(164,4)	(73,6)	(272,8)	-73,0%	(402,7)	(297,6)	(497,7)	-40,2%
<b>Combustível De Aviação</b>	<b>(316,3)</b>	<b>(257,2)</b>	<b>(1.066,6)</b>	<b>-75,9%</b>	<b>(1.453,2)</b>	<b>(1.317,6)</b>	<b>(3.038,0)</b>	<b>-56,6%</b>
Imposto ICMS Sobre Combustível	(32,4)	(22,8)	(122,8)	-81,4%	(137,6)	(162,7)	(420,8)	-61,3%
Combustível (Ex-ICMS)	(283,9)	(234,5)	(943,8)	-75,2%	(1.315,6)	(1.154,9)	(2.617,2)	-55,9%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(69,6)	(69,2)	(223,6)	-69,1%	(291,7)	(291,2)	(604,7)	-51,8%
Gastos Com Passageiros	(61,5)	(53,4)	(157,0)	-66,0%	(264,7)	(252,1)	(442,3)	-43,0%
Prestação de Serviços	(201,6)	(36,2)	(200,3)	-81,9%	(516,4)	(239,0)	(524,1)	-54,4%
Comerciais e Publicidade	(60,5)	(6,9)	(179,6)	-96,2%	(221,5)	(129,7)	(495,6)	-73,8%
Material de Manutenção e Reparo	(62,8)	(26,8)	(91,5)	-70,7%	(280,9)	(159,1)	(412,3)	-61,4%
Depreciação e Amortização	(182,9)	(169,7)	(448,6)	-62,2%	(828,1)	(750,4)	(1.269,4)	-40,9%
Outros	(414,5)	(77,3)	(109,2)	-29,2%	(142,5)	554,9	(123,0)	NM
Ociosidade – Depreciação	(268,3)	-	-	NM	(615,7)	-	-	NM
Ociosidade – Pessoal	(72,9)	-	-	NM	(160,8)	-	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(73,3)	(77,3)	(109,2)	-29,2%	634,0	554,9	(123,0)	NM
<b>Despesas Operacionais Totais</b>	<b>(1.735,3)</b>	<b>(860,5)</b>	<b>(3.096,9)</b>	<b>-72,2%</b>	<b>(5.113,1)</b>	<b>(3.407,5)</b>	<b>(8.623,5)</b>	<b>-60,5%</b>
<b>Desp. Oper. Totais Ex-Combustível</b>	<b>(1.419,0)</b>	<b>(603,3)</b>	<b>(2.030,4)</b>	<b>-70,3%</b>	<b>(3.659,9)</b>	<b>(2.089,9)</b>	<b>(5.585,4)</b>	<b>-62,6%</b>
<b>Despesas Não Recorrentes</b>	<b>(373,5)</b>	<b>-</b>	<b>(78,9)</b>	<b>NM</b>	<b>(757,9)</b>	<b>-</b>	<b>(241,1)</b>	<b>NM</b>
Custos e Despesas Operacionais por ASK (R\$ centavos)	3T20	3T20 Ajustado	3T19	% Var. Ajustado	9M20	9M20 Ajustado	9M19	% Var. Ajustado
<b>Pessoal</b>	<b>(9,16)</b>	<b>(4,10)</b>	<b>(4,63)</b>	<b>-11,4%</b>	<b>(6,39)</b>	<b>(4,72)</b>	<b>(4,53)</b>	<b>4,2%</b>
Pessoal – Operações	(5,04)	(2,26)	(2,59)	-12,7%	(4,08)	(3,01)	(3,22)	-6,5%
Pessoal – Outros	(4,12)	(1,84)	(2,03)	-9,4%	(2,31)	(1,71)	(1,32)	29,5%
<b>Combustível de Aviação</b>	<b>(7,92)</b>	<b>(6,44)</b>	<b>(7,96)</b>	<b>-19,1%</b>	<b>(8,33)</b>	<b>(7,55)</b>	<b>(8,04)</b>	<b>-6,1%</b>
Imposto ICMS Sobre Combustível	(0,81)	(0,57)	(0,92)	-38,0%	(0,79)	(0,93)	(1,11)	-16,2%
Combustível (Ex-ICMS)	(7,11)	(5,87)	(7,04)	-16,6%	(7,54)	(6,62)	(6,92)	-4,3%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(1,74)	(1,73)	(1,67)	3,6%	(1,67)	(1,67)	(1,60)	4,4%
Gastos com Passageiros	(1,54)	(1,34)	(1,17)	14,5%	(1,52)	(1,44)	(1,17)	23,1%
Prestação de Serviços	(5,05)	(0,91)	(1,49)	-38,9%	(2,96)	(1,37)	(1,39)	-1,4%
Comerciais e Publicidade	(1,52)	(0,17)	(1,34)	-87,3%	(1,27)	(0,74)	(1,31)	-43,5%
Material de Manutenção e Reparo	(1,57)	(0,67)	(0,68)	-1,5%	(1,61)	(0,91)	(1,09)	-16,5%
Depreciação e Amortização	(4,58)	(4,25)	(3,35)	26,9%	(4,75)	(4,30)	(3,36)	28,0%
Outros	(10,39)	(1,94)	(0,81)	139,5%	(0,81)	3,17	(0,33)	NM
Ociosidade – Depreciação	(6,72)	-	-	NM	(3,53)	-	-	NM
Ociosidade – Pessoal	(1,83)	-	-	NM	(0,92)	-	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(1,84)	(1,94)	(0,81)	139,5%	3,62	3,17	(0,33)	NM
<b>CASK</b>	<b>(43,47)</b>	<b>(21,56)</b>	<b>(23,10)</b>	<b>-6,7%</b>	<b>(29,31)</b>	<b>(19,53)</b>	<b>(22,81)</b>	<b>-14,4%</b>
<b>CASK <sup>(1)</sup></b>	<b>(34,12)</b>	<b>-</b>	<b>(22,51)</b>	<b>NM</b>	<b>(24,97)</b>	<b>-</b>	<b>(22,17)</b>	<b>NM</b>
<b>CASK Ex-Combustível<sup>(1)</sup></b>	<b>(26,19)</b>	<b>-</b>	<b>(14,56)</b>	<b>NM</b>	<b>(16,64)</b>	<b>-</b>	<b>(14,14)</b>	<b>NM</b>
<b>CASK ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>-</b>	<b>(21,56)</b>	<b>(22,51)</b>	<b>-4,2%</b>	<b>-</b>	<b>(19,53)</b>	<b>(22,17)</b>	<b>-11,9%</b>
<b>CASK Ex-Combustível ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>-</b>	<b>(15,11)</b>	<b>(14,56)</b>	<b>3,8%</b>	<b>-</b>	<b>(11,98)</b>	<b>(14,14)</b>	<b>-15,3%</b>

(1) Exclui resultados não recorrentes. (2) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (3T20).



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

**Despesas com combustível de aviação por ASK:** queda de 19,1% em relação ao 3T19, principalmente devido à queda de 16,7% no preço de QAV por litro, parcialmente compensada pela redução de ASKs.

**Tarifas de pouso e decolagem por ASK:** apresentaram aumento de 3,6%, principalmente devido à menor geração de ASKs, juntamente com o reajuste médio nas tarifas de pouso, permanência e navegação no mercado doméstico de 10%, e maior custo com tarifas de permanência.

**Gastos com passageiros por ASK:** aumentaram 14,5% principalmente devido à redução de ASKs, parcialmente compensado por menores gastos com serviços de rampa devido à queda de 71,8% do volume de decolagens e menores gastos diretos com passageiros transportados em relação ao 3T19.

**Prestação de serviços por ASK:** reduziram 38,9% em relação ao 3T19, devido principalmente a reprogramação de despesas no 3T20, parcialmente compensado pela menor produção de ASKs e pela depreciação do real em relação ao dólar em 35,5%.

**Comerciais e publicidades por ASK:** apresentaram redução de 87,3%, alinhado às iniciativas de redução de custos da Companhia, mantendo apenas os serviços considerados essenciais para a operação, juntamente com menores despesas de comissões sobre vendas no período, parcialmente compensados pela redução na quantidade de ASKs.

**Material de manutenção e reparo por ASK:** redução de 1,5% em comparação ao 3T19, principalmente em decorrência de maiores capitalizações de reparos e componentes e rotáveis (incluindo motores) no 3T19, da redução de ASKs e da desvalorização do real frente ao dólar em 35,5%.

**Depreciação e amortização por ASK:** as despesas com depreciação e amortização aumentaram 26,9% em relação ao 3T19, principalmente devido a diminuição dos ASKs no período.

**Outras receitas e despesas por ASK:** as despesas aumentaram para 1,94 centavo (R\$) no 3T20, comparado a 0,81 centavo (R\$) no 3T19 principalmente em função da redução dos ASKs no período e registro de despesas com ociosidade de equipamentos de voo e com pessoal nesse grupo.

## Resultado operacional

O EBIT ajustado registrado no trimestre foi de R\$114,4 milhões. A margem operacional foi de 11,7%. Em uma base por assento-quilômetro disponível, o EBIT ajustado atingiu 2,87 centavos (R\$).

O EBITDA ajustado totalizou R\$284,1 milhões no período. O EBITDA ajustado por assento-quilômetro disponível foi 7,12 centavos (R\$).

Reconciliação de EBIT e EBITDA (R\$ MM)*	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	% Var.
(Prejuízo) Líquido Antes dos Minoritários <sup>(1)</sup>	(1.322,4)	(92,2)	NM	(5.196,7)	(15,7)	NM
(-) Imposto de Renda	8,4	(6,3)	NM	54,9	85,1	-35,5%
(-) Resultado Financeiro	927,1	790,4	17,3%	5.267,1	1.609,7	227,2%
<b>EBIT<sup>(1)</sup></b>	<b>(386,9)</b>	<b>691,9</b>	<b>NM</b>	<b>125,3</b>	<b>1.679,1</b>	<b>-92,5%</b>
Margem EBIT <sup>(1)</sup>	-39,7%	18,6%	NM	2,8%	16,7%	-13,9 p.p.
(-) Depreciação e Amortização	182,9	448,6	-59,3%	828,1	1.269,4	-34,8%
<b>EBITDA<sup>(1)</sup></b>	<b>(204,0)</b>	<b>1.140,5</b>	<b>NM</b>	<b>953,4</b>	<b>2.948,5</b>	<b>-67,7%</b>
Margem EBITDA <sup>(1)</sup>	-20,9%	30,7%	NM	21,3%	29,3%	-8,0 p.p.
<b>EBIT ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>114,4</b>	<b>691,9</b>	<b>-83,5%</b>	<b>1.073,0</b>	<b>1.679,1</b>	<b>-36,1%</b>
Margem EBIT ajustado <sup>(2)</sup>	11,7%	18,6%	-6,9 p.p.	23,9%	16,7%	7,2 p.p.
<b>EBITDA ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>284,1</b>	<b>1.140,5</b>	<b>-75,1%</b>	<b>1.823,4</b>	<b>2.948,5</b>	<b>-38,2%</b>
Margem EBITDA ajustado <sup>(2)</sup>	29,1%	30,7%	-1,6 p.p.	40,7%	29,3%	11,4 p.p.
Cálculo do EBITDA (R\$ centavos/ASK)	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	% Var.
Receita Líquida	24,42	27,67	-11,7%	25,68	26,61	-3,5%
Despesas Operacionais <sup>(1)</sup>	(34,12)	(22,51)	51,6%	(24,97)	(22,17)	12,6%
<b>EBIT<sup>(1)</sup></b>	<b>(9,70)</b>	<b>5,16</b>	<b>NM</b>	<b>0,71</b>	<b>4,44</b>	<b>-84,0%</b>
Depreciação e Amortização	(4,58)	(3,35)	36,7%	(4,75)	(3,36)	41,4%
<b>EBITDA<sup>(1)</sup></b>	<b>(5,12)</b>	<b>8,51</b>	<b>NM</b>	<b>5,46</b>	<b>7,80</b>	<b>-30,0%</b>
<b>EBIT ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>2,87</b>	<b>5,16</b>	<b>-44,4%</b>	<b>6,15</b>	<b>4,44</b>	<b>38,5%</b>
<b>EBITDA ajustado<sup>(2)</sup></b>	<b>7,12</b>	<b>8,51</b>	<b>-16,3%</b>	<b>10,45</b>	<b>7,80</b>	<b>34,0%</b>

(1) Exclui resultados não recorrentes. \*De acordo com a Instrução CVM nº527, a Companhia apresenta a reconciliação do EBIT e do EBITDA, segundo o qual: EBIT = lucro (prejuízo) líquido (+) impostos sobre rendimentos e contribuições sociais (+) resultado financeiro líquido; e EBITDA = lucro (prejuízo) líquido (+) impostos sobre rendimentos e contribuições sociais (+) resultado financeiro líquido (+) depreciação e amortização. Alguns valores do relatório podem divergir das informações trimestrais - ITR devido a arredondamentos. (2) Considera as despesas estritamente relacionadas aos níveis de operação atuais (3T20).



## Resultado financeiro

A despesa financeira líquida foi de R\$927,1 milhões, um aumento de R\$136,6 milhões na comparação com o 3T19, principalmente em decorrência das perdas com ESN e *capped call* que variaram R\$196,7 milhões em relação ao 3T19, das despesas com juros de empréstimos e financiamentos que aumentaram R\$70,6 milhões e da queda de ganhos com aplicações financeiras de R\$23,2 milhões na comparação trimestral, parcialmente compensados pela variação cambial do período, que foi R\$149,1 milhões menor em relação ao 3T19 e pelas despesas líquidas com derivativos que foram R\$36,7 milhões inferiores em relação ao 3T19.

Juros sobre empréstimos e financiamentos: aumentaram 21,7%, de R\$325,3 milhões para R\$395,9 milhões, principalmente devido a um passivo financeiro médio de aproximadamente R\$3,8 bilhões superior ao do período anterior e a uma desvalorização do câmbio de 35,5%, parcialmente compensado pela redução na taxa média de juros de 6,1% para 6,0%.

Ganhos com aplicações financeiras: reduziram R\$23,2 milhões, principalmente devido ao menor volume aplicado no período e pela queda nas taxas básicas de juros que impactou o CDI.

Variação cambial e monetária: totalizou perdas de R\$474,2 milhões, uma queda de R\$149,1 milhões no 3T20 em relação ao 3T19, essencialmente pelos efeitos do *hedge accounting* de moeda estrangeira registrados para as receitas operacionais em dólar, parcialmente compensado pela apreciação do dólar frente ao real de 3,0% no trimestre atual, de R\$5,48/USD em 30 de junho de 2020 para R\$5,64/USD em 30 de setembro de 2020.

Resultado líquido de derivativos: registrou R\$2,1 milhões de perdas no 3T20, ante R\$38,8 milhões de perdas no 3T19, principalmente devido às monetizações de operações de *hedge* de petróleo para liberar caixa restrito.

Resultados do ESN e capped call: totalizaram perdas de R\$0,1 milhão, compostas por R\$103,7 milhões de ganhos não realizados da marcação a mercado da parcela conversível, R\$46,8 milhões de despesas com juros, R\$54,8 milhões de perdas com variação cambial e R\$2,2 milhões de perdas realizadas na marcação a mercado da permuta e os *capped calls*.

Outras receitas (despesas) financeiras líquidas: totalizaram despesas de R\$74,3 milhões no 3T20, versus R\$42,4 milhões de despesas no 3T19.

## Resultado das operações de hedge

A Companhia utiliza *hedge accounting* para fins de contabilização de alguns de seus instrumentos derivativos. No 3T20, a GOL reconheceu perdas líquidas de R\$61,1 milhões em suas operações de *hedge*, dos quais R\$59,0 milhões foram perdas contabilizadas no resultado operacional e R\$2,1 milhões de perdas foram aferidas no resultado financeiro. A Companhia possui todos os valores requeridos de margens iniciais e de marcação a mercado (m-t-m) sobre suas operações de derivativos depositados junto com suas contrapartes na rubrica de caixa restrito, e não converteu nenhum valor em dívida. Mediante liquidação destas operações com base em sua data de vencimento, tais valores depositados como margem inicial são liberados e convertidos de caixa restrito para caixa disponível.

Combustível: as operações de *hedge* de combustível feitas por meio de contratos derivativos resultaram em perdas no resultado operacional de R\$59,0 milhões e de R\$1,4 milhão no resultado financeiro.

Juros: as operações de *swap* para proteger o fluxo de caixa de *leasings* contratados futuros, cujas parcelas estão expostas à volatilidade da taxa Libor até o recebimento de aeronaves, resultaram em perdas de R\$0,7 milhão no resultado financeiro no 3T20.

Câmbio: a Companhia não reconheceu resultados com operações de *hedge* de câmbio no 3T20.

## Imposto de renda

As despesas com imposto de renda e a contribuição social no trimestre foram representadas por um total de R\$8,4 milhões, em comparação ao resultado positivo de R\$6,3 milhões no 3T19. A controlada direta GLA possui prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social na apuração do lucro tributável, a compensar com 30% dos lucros tributáveis anuais, sem prazo para prescrição, no montante de R\$8.411,9 milhões, e tal valor não está registrado no balanço patrimonial da Companhia.

## Programa de Fidelidade - Smiles Fidelidade S.A.

As receitas no 3T20 reduziram 52,1% para R\$133,9 milhões. O resultado operacional no 3T20 reduziu R\$143,3 milhões, para R\$55,3 milhões, principalmente devido à redução no volume de milhas trocadas pelos participantes do Programa de Fidelidade devido principalmente às restrições a viagens causadas pela pandemia da COVID-19. A margem operacional foi de 41,3%, e o lucro líquido no 3T20 foi de R\$50,2 milhões, uma redução de R\$99,4 milhões em relação ao 3T19.

Informações Financeiras (R\$ MM)	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	% Var.
Receita Líquida	133,9	279,4	-52,1%	361,8	797,9	-54,7%
<b>Resultado Operacional</b>	<b>55,3</b>	<b>198,6</b>	<b>-72,2%</b>	<b>120,2</b>	<b>539,0</b>	<b>-77,7%</b>
Margem Operacional	41,3%	71,1%	-29,8 p.p.	33,2%	67,6%	-34,4 p.p.
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido</b>	<b>50,2</b>	<b>149,6</b>	<b>-66,4%</b>	<b>106,1</b>	<b>447,2</b>	<b>-76,3%</b>
Margem Líquida	37,5%	53,5%	-16,0 p.p.	29,3%	56,0%	-26,7 p.p.

## Lucro Líquido e Lucro por Ação

No 3T20, a Companhia apurou prejuízo líquido no período de R\$872,0 milhões (excluindo as perdas com variação cambial e monetária de R\$474,2 milhões, despesas líquidas não recorrentes de R\$373,5 milhões, e a despesa de R\$0,1 milhão relacionada aos resultados não realizados do *Exchangeable Notes* e *capped calls*), comparado ao lucro de R\$263,5 milhões (excluindo despesas não recorrentes de R\$78,9 milhões e a variação cambial e monetária negativa de R\$623,3 milhões e resultados não realizados do *Exchangeable Notes* e *capped calls* de R\$196,7 milhões) durante o 3T19, uma queda de R\$1,1 bilhão.

Resultado Líquido (R\$ MM)	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	% Var.
<b>(Prejuízo) Líquido do Período</b>	<b>(1.719,8)</b>	<b>(242,0)</b>	<b>NM</b>	<b>(6.005,0)</b>	<b>(469,0)</b>	<b>NM</b>
(-) Resultados não realizados do ESN e <i>Capped Calls</i>	0,1	(196,7)	NM	298,0	81,5	265,6%
(-) Variações Cambiais, Líquidas <sup>(1)</sup>	474,2	623,3	-23,9%	3.483,8	552,6	NM
(-) Resultado Não Recorrente	373,5	78,9	NM	757,9	241,1	214,4%
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido do Período<sup>(4)</sup></b>	<b>(872,0)</b>	<b>263,5</b>	<b>NM</b>	<b>(1.465,3)</b>	<b>406,2</b>	<b>NM</b>
Resultado Por Ação e por ADS	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	% Var.
Média Ponderada de Ações <sup>(2)</sup>	355,7	355,5	0,1%	355,7	355,5	0,1%
Média Ponderada de ADS <sup>(3)</sup>	177,8	177,7	0,1%	177,8	177,7	0,1%
<b>(Prejuízo) Líquido por Ação em R\$</b>	<b>(4,83)</b>	<b>(0,68)</b>	<b>NM</b>	<b>(16,88)</b>	<b>(1,32)</b>	<b>NM</b>
<b>(Prejuízo) Líquido por ADS em US\$</b>	<b>(1,80)</b>	<b>(0,34)</b>	<b>NM</b>	<b>(6,65)</b>	<b>(0,68)</b>	<b>NM</b>
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido por Ação em R\$<sup>(4)</sup></b>	<b>(2,45)</b>	<b>0,74</b>	<b>NM</b>	<b>(4,12)</b>	<b>1,14</b>	<b>NM</b>
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido por ADS em US\$<sup>(4)</sup></b>	<b>(0,91)</b>	<b>0,37</b>	<b>NM</b>	<b>(1,62)</b>	<b>0,59</b>	<b>NM</b>

Resultado Diluído por Ação e por ADS	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	% Var.
Média Ponderada de Ações <sup>(2)</sup>	393,2	391,0	0,6%	393,2	391,0	0,6%
Média Ponderada de ADS <sup>(3)</sup>	196,6	195,5	0,6%	196,6	195,5	0,6%
<b>Lucro Líquido por Ação Diluída em R\$<sup>(5)</sup></b>	<b>-</b>	<b>0,68</b>	<b>NM</b>	<b>-</b>	<b>1,04</b>	<b>NM</b>
<b>Lucro Líquido por ADS Diluída em US\$<sup>(5)</sup></b>	<b>-</b>	<b>0,34</b>	<b>NM</b>	<b>-</b>	<b>0,53</b>	<b>NM</b>

(1) A diferença entre o valor apresentado e o valor divulgado na demonstração do resultado das informações trimestrais - ITR do período findo em 30 de setembro de 2020 está alocado nos resultados de ESN e *capped calls*. (2) Considera a razão de 35 ações ordinárias por ação preferencial. O número de ações diluídas utilizadas para o cálculo foi de 393,2 milhões no 3T20, incluindo os efeitos adicionais de conversão dos ESNs em ações. (3) Considera a razão de 2 ações preferenciais por ADS. (4) Lucro por ação exclui os resultados de (i) variação cambial líquida; (ii) *Exchangeable* e *capped calls*; e (iii) não recorrentes. (5) Não aplicável, não há previsão de diluição de prejuízo nas normas internacionais de contabilidade (IFRS).

## Fluxo de Caixa

Em 30 de setembro de 2020, a liquidez total (caixa e equivalentes de caixa, aplicações financeiras, caixa restrito e contas a receber e títulos) totalizou R\$2,2 bilhões, R\$1,1 bilhão inferior se comparado a 30 de junho de 2020, e R\$1,9 bilhão menor em relação a 30 de setembro de 2019.

As atividades operacionais consumiram R\$35,5 milhões no 3T20, contra uma geração de caixa operacional de R\$1,1 bilhão no 3T19. A variação ocorre pela redução no volume de capital de giro da Companhia, parcialmente compensada pelas liquidações de operações de derivativos de petróleo que contribuíram para a liberação de caixa restrito.

As atividades de investimento consumiram R\$107,2 milhões líquidos no trimestre, essencialmente devido a manutenção de motores no período.

O caixa utilizado pelas atividades de financiamento no 3T20 foi de R\$920,5 milhões, que contempla a total amortização do Term Loan B e as amortizações de dívidas de capital de giro, bem como pagamentos de arrendamentos.

Resumo do Fluxo De Caixa Consolidado (R\$ MM)	3T20	3T19	% Var.	2T20	% Var.
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido do Período antes Part. Minoritários</b>	(1.695,9)	(171,1)	NM	(1.997,1)	-15,1%
Ajuste de Itens Não-Caixa	1.412,3	1.450,7	-2,6%	1.973,1	-28,4%
<b>Lucro (Prejuízo) Líquido Após Ajuste de Itens Não-Caixa</b>	<b>(283,6)</b>	<b>1.279,6</b>	<b>NM</b>	<b>(24,0)</b>	<b>NM</b>
Caixa Líquido Fornecido para (Utilizado em) Atividades Operacionais	(35,5)	1.075,7	NM	(915,9)	-96,1%
Caixa Líquido Utilizado em Atividades de Investimento	(107,2)	(264,7)	-59,5%	(94,4)	13,6%
<b>Fluxo de Caixa Líquido</b>	<b>(142,7)</b>	<b>811,0</b>	<b>NM</b>	<b>(1.010,1)</b>	<b>-85,9%</b>
Caixa Líquido Gerado (Utilizado em) Atividades Financeiras	(920,5)	(441,3)	108,6%	84,7	NM
<b>Acréscimo (Decréscimo) Líquido em Disponibilidades<sup>(1)</sup></b>	<b>(1.063,2)</b>	<b>369,7</b>	<b>NM</b>	<b>(925,6)</b>	<b>14,9%</b>
<b>Liquidez Total no Início do Período</b>	<b>3.305,5</b>	<b>3.664,9</b>	<b>-9,8%</b>	<b>4.231,1</b>	<b>-21,9%</b>
<b>Contas a Receber no Início do Período</b>	<b>536,1</b>	<b>1.282,3</b>	<b>-58,2%</b>	<b>791,8</b>	<b>-32,3%</b>
<b>Contas a Receber no Final do Período</b>	<b>790,9</b>	<b>1.178,0</b>	<b>-32,9%</b>	<b>536,1</b>	<b>47,5%</b>
<b>Liquidez Total no Final do Período</b>	<b>2.242,3</b>	<b>4.034,6</b>	<b>-44,4%</b>	<b>3.305,5</b>	<b>-32,2%</b>

(1) Compreende os saldos de caixa, equivalentes de caixa, aplicações financeiras, caixa restrito, contas a receber e títulos e valores a receber.

## Liquidez e Endividamento

Em 30 de setembro de 2020, a Companhia manteve uma posição resiliente de liquidez, no total de R\$2,2 bilhões, redução de R\$1,1 bilhão em relação a 30 de junho de 2020, principalmente em função da amortização de dívidas no trimestre, com destaque ao Term Loan B, e R\$1,8 bilhão menor comparado a 30 de setembro de 2019, principalmente em função da queda no volume das operações em relação ao ano anterior.

Em 30 de setembro de 2020, a Companhia registrou um total de empréstimos e financiamentos de R\$18,3 bilhões (incluindo arrendamentos), uma queda de 3,6% quando comparado com o 2T20, principalmente em função da amortização do Term Loan B, parcialmente compensado pela valorização de 3,0% do Dólar Americano no trimestre. Ainda durante o trimestre, a Companhia realizou R\$2.583,2 milhões de pagamentos relacionados a dívidas, composto por R\$2.061,4 milhões de principal e R\$265,1 milhões de pagamentos de juros oriundos de empréstimos e financiamentos, e amortizações de R\$256,7 milhões de pagamentos de principal e juros relacionados às obrigações com arrendamento.

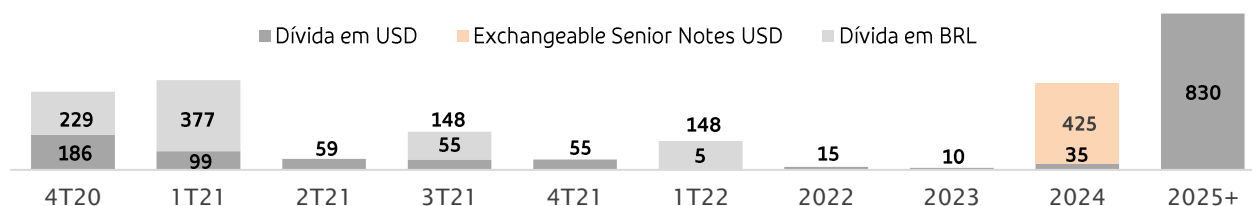
Em agosto de 2020, a Companhia captou junto a Delta Air Lines um financiamento bilateral com a garantia de ações Smiles e outros ativos no valor de U\$250 milhões e vencimento em dez/21.

A relação dívida líquida (excluindo os bônus perpétuos e o *Exchangeable Notes*) sobre EBITDA operacional UDM foi de 4,0x em 30 de setembro de 2020, 1,2x maior quando comparada a 30 de junho de 2020, em um trimestre que o Dólar registrou uma apreciação frente ao Real de 3,0%. Incluindo os bônus perpétuos e o *Exchangeable Notes*, a relação dívida líquida sobre EBITDA operacional UDM atingiu 4,8x em 30 de setembro de 2020. O prazo médio de vencimento da dívida de longo prazo da Companhia no 3T20, excluindo os *leasings* e financiamentos de aeronaves e os bônus perpétuos, é de 2,9 anos. A taxa média da dívida nas obrigações em Reais diminuiu para 4,5%, e a das obrigações em Dólares, excluindo *leasings* e financiamentos de aeronaves e bônus perpétuos, aumentou para 6,2%.

Liquidez (R\$ MM)	3T20	3T19	% Var.	2T20	% Var.
Caixa Total (Caixa, Aplicações Financeiras e Caixa Restrito)	1.451,4	2.856,6	-49,2%	2.769,3	-47,6%
Contas a Receber e Títulos e Valores a Receber	790,9	1.178,0	-32,9%	536,1	47,5%
<b>Liquidez Total</b>	<b>2.242,3</b>	<b>4.034,6</b>	<b>-44,4%</b>	<b>3.305,5</b>	<b>-32,2%</b>
<i>Liquidez Total Como % da Receita Líquida UDM</i>	27,1%	30,4%	-3,3 p.p.	30,0%	-2,9 p.p.
Dívida (R\$ MM)	3T20	3T19	% Var.	2T20	% Var.
Empréstimos Bancários	1.642,6	1.247,8	31,6%	2.265,0	-27,5%
Financiamento e Manutenção de Aeronaves e Motores	1.757,9	1.234,6	42,4%	1.763,3	-0,3%
Arrendamentos a Pagar	7.983,4	6.218,1	28,4%	8.057,0	-0,9%
Emissões de Dívida	4.212,9	3.568,9	18,0%	4.164,6	1,2%
<i>Exchangeable Notes</i>	1.905,2	1.679,8	13,4%	1.947,7	-2,2%
Bônus Perpétuo	765,1	564,9	35,4%	742,8	3,0%
<b>Total de Empréstimos e Financiamentos</b>	<b>18.267,1</b>	<b>14.514,1</b>	<b>25,9%</b>	<b>18.940,4</b>	<b>-3,6%</b>
<b>Dívida de Curto Prazo</b>	<b>5.338,1</b>	<b>3.811,3</b>	<b>40,1%</b>	<b>6.080,7</b>	<b>-12,2%</b>
Dívida em Dólar (US\$)	808,1	840,6	-3,9%	944,8	-14,5%
Dívida em Moeda Local (BRL)	779,9	310,9	150,9%	907,1	-14,0%
<b>Dívida de Longo Prazo</b>	<b>12.929,0</b>	<b>10.702,8</b>	<b>20,8%</b>	<b>12.859,8</b>	<b>0,5%</b>
Dívida em Dólar (US\$)	2.263,2	2.495,2	-9,3%	2.291,8	-1,2%
Dívida em Moeda Local (BRL)	163,2	311,7	-47,6%	309,8	-47,3%
Dívida e Alavancagem <sup>(1)</sup> (R\$ MM)	3T20	3T19	% Var.	2T20	% Var.
Dívida Bruta	15.596,8	12.269,4	27,1%	16.249,9	-4,0%
(-) Caixa Total	1.451,4	2.856,6	-49,2%	2.769,3	-47,6%
<b>Dívida Líquida</b>	<b>14.145,4</b>	<b>9.412,8</b>	<b>50,3%</b>	<b>13.480,6</b>	<b>4,9%</b>
<i>% da dívida bruta em moeda estrangeira</i>	96,5%	96,0%	0,5 p.p.	96,7%	-0,2 p.p.
<i>% da dívida no curto prazo</i>	29,2%	26,3%	2,9 p.p.	32,1%	-2,9 p.p.
<i>% da dívida no longo prazo</i>	70,8%	73,7%	-2,9 p.p.	67,9%	2,9 p.p.
EBITDA ajustado UDM <sup>(2)</sup>	3.507,9	3.861,7	-9,2%	4.845,8	-27,6%
<b>Dívida Líquida / EBITDA ajustado UDM<sup>(2)</sup></b>	<b>4,0x</b>	<b>2,4x</b>	<b>1,6x</b>	<b>2,8x</b>	<b>1,2x</b>
Dívida Bruta / EBITDA ajustado UDM <sup>(2)</sup>	4,4x	3,2x	1,2x	3,4x	1,0x

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

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



1- Na moeda de emissão/contratação.

## Frota

Ao final do 3T20, a frota total da GOL era de 129 aeronaves Boeing 737, sendo 122 NGs e sete (7) MAX (não operacionais). No 3T19, a Companhia contava com 125 aeronaves, sendo sete (7) MAX (não operacionais). A idade média da frota da empresa foi de 10,8 anos ao final do 3T20.

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

Frota Total ao Final do Período	3T20	3T19	% Var.	2T20	% Var.
<b>B737s</b>	<b>129</b>	<b>125</b>	<b>+4</b>	<b>130</b>	<b>-1</b>
B737-7 NG	22	24	-2	23	-1
B737-8 NG	100	94	+6	100	0
B737-8 MAX	7	7	0	7	0

Em 30 de setembro de 2020, a GOL possuía 95 pedidos firmes para aquisição de aeronaves Boeing 737 MAX, sendo 73 de 737 MAX-8 e 22 pedidos de 737 MAX-10. O plano de frota da Companhia apresenta uma redução de mais quatro (4) aeronaves operacionais até o final de 2020, com a flexibilidade de retornar ainda mais aeronaves se necessário.

Plano de Frota	2020E	2021E	2022E	>2023E	Total
<b>Frota Operacional Final do Exercício</b>	<b>126</b>	<b>122</b>			
Compromissos com Aquisição de Aeronaves (R\$ MM)	-	-	-	25.091,1	25.091,1

Ao final do 3T20, a Companhia concluiu renegociações de parte de seus contratos de arrendamentos de aeronaves e motores operacionais, sem opção de compra, que resultaram em modificações contratuais relacionadas a extensões de prazo e novos valores de prestação mensais em comparação aos termos originais dos contratos. A remensuração do passivo de arrendamento considerou os novos fluxos de pagamentos, a taxa de desconto e a taxa de câmbio da data das modificações contratuais. Os efeitos apurados foram contabilizados como redução do passivo de arrendamento no montante de R\$180 milhões com contrapartida de redução no ativo imobilizado de R\$171 milhões e ganho de R\$9 milhões no resultado operacional.

## Perspectivas para 4T20 e 1T21

No 4T20, a Companhia estima operar uma frota média de 92 aeronaves, que representará 78% da frota média operada no mesmo trimestre do ano passado. Espera-se que a receita do trimestre a findar-se em 31 de dezembro de 2020 aumente aproximadamente 130% comparada com o trimestre findo em setembro de 2020. As despesas totais no 4T20 devem diminuir em cerca de 16%, decorrentes das iniciativas de redução de custos, menores capacidade e consumo de combustível.

A GOL espera encerrar o 4T20 com R\$2,4 bilhões em liquidez e R\$13,1 bilhões em dívida líquida ajustada. Diversas iniciativas são críticas para assegurar que a Companhia mantenha a liquidez nos patamares esperados no 4T20.

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

Indicadores	3T20A	4T20E	1T21E
Crescimento Trimestral PIB Brasil <sup>1</sup> (%)	+5,4%	+3,7%	+3,0%
Rotas Domésticas Atendidas (média)	122	~146	~167
% de 2019	75%	90%	85%
Frota Operacional Média	63	~92	~102
% de 2019	55%	78%	92%
ASK - Total (em milhões)	4.000	~8.000	~9.400
% de 2019	30%	60%	76%
Taxa de Ocupação (%)	80%	~80%	~78%
Receita Operacional Líquida (R\$bi)	1,0	~2,3	~2,4
% de 2019	26%	60%	66%
CAPEX (R\$ MM)	110	~180	~290
Consumo Líquido de Caixa (R\$MM/dia)	0	~3	~2
Liquidez Total <sup>2</sup> (R\$bi)	2,2	~2,4	~2,5
Dívida Líquida <sup>3</sup> (R\$bi)	14,1	~13,1	~13,1
Relação Dívida Líquida / EBITDA UDM <sup>3,4</sup> (x)	4x	~6x	~8x

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

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

(3) Excluindo os bônus perpétuos e Exchangeable Notes.

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



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

A GOL busca ser líder mundial na transformação da aviação mais sustentável.

A GOL gerencia a emissão de gases de efeito estufa (“GEEs”) de seus voos, por meio da eficiência de combustível e administração da malha. Desde 2016, a Companhia faz parte do Índice ICO2, aderindo voluntariamente à Coalizão de Liderança em Preços de Carbono (CPLC), uma iniciativa global para precificar adequadamente o carbono para mitigar as mudanças climáticas e “descarbonizar” a economia. Além disso, a empresa é membro da Below50, que reúne entidades que se comprometem a utilizar combustível renovável que reduza as emissões de GEE em 50% ou mais, se comparado ao combustível fóssil equivalente.

Ao fornecer dados ESG para investidores, a GOL visa incentivar a indústria de aviação como um todo a tornar-se mais sustentável, verde e transparente. A Companhia reporta informações ESG relevantes para investidores de acordo com o padrão *Sustainability Accounting Standards Board* (“SASB”) para o setor aéreo (TR0201).

A GOL procura ativamente aumentar sua sustentabilidade por meio da adoção de novas tecnologias da aviação que reduzem o consumo de combustível e as emissões de GEE. Como parte dessa estratégia, a Companhia opera uma frota padronizada e está migrando para as aeronaves 737 MAX-8s, que consomem 15% menos combustível comparativamente às aeronaves 737-800 NG. A estimativa é que o 737 MAX retorne à operação em dezembro de 2020, baseada nas mais recentes projeções da Boeing, e que ele seja a aeronave da GOL no futuro que transportará os Clientes com a máxima segurança e eficiência de combustível.

Meio Ambiente	9M20	2019	2018	2017
<b>Combustível</b>				
Combustível Total Consumido (GJ X 1.000)	18.241	51.492	48.935	45.891
% Combustível Renovável	0	0	0	0
Combustível Total Consumido (Litros X 1.000 / ASK)	30,0	28,9	29,2	29,5
<b>Emissões globais brutas do escopo 1</b>				
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) (toneladas CO <sup>2</sup> )	1.382.205	3.743.873	3.394.307	3.316.590
Emissões de gases de efeito estufa (GEE)/hora de voo (toneladas CO <sup>2</sup> )	9,4	8,7	8,3	8,1
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) eliminadas (toneladas CO <sup>2</sup> )	37.909	92.221	70.606	138.910
Emissões de gases de efeito estufa (GEE) compensadas (toneladas CO <sup>2</sup> )	0	0	0	0
<b>Frota</b>				
Idade Média da Frota	10,8	9,9	9,5	9,2
<b>Social</b>	<b>9M20</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Relações Trabalhistas</b>				
Gênero dos Colaboradores (% Masculino/Feminino)	56/44	55/45	55/45	55/45
Idade: Menor de 30 Anos (%)	27	26	29	26
Entre 30 e 50 Anos (%)	63	62	60	63
Acima de 50 Anos (%)	11	12	11	11
Força de Trabalho Ativa Coberta por Acordos de Negociação Coletiva (%)	100	100	100	100
Número e Duração de Greves e Bloqueios (# Dias)	0	0	0	0
<b>Comportamento do Cliente e da Empresa</b>				
Índice de Satisfação do Cliente (Pontuação SMS)	8,18	8,28	8,39	8,33
Pontualidade (%)	93,5	88,98	91,82	94,61
Regularidade (%)	97,5	98,10	98,49	98,50
Perda de Bagagem (Por 1.000 Pax)	2,11	2,09	2,03	2,06
<b>Segurança</b>				
Número de Fatalidades	0	0	0	0
Número de Ações Governamentais de Fiscalização e de Segurança	0	0	0	0
<b>Governança</b>	<b>9M20</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Administração</b>				
Conselheiros Independentes (%)	55	50	44	44
Participação de Mulheres em Posições de Liderança (%)	62	33	38	37
<b>Comitês e Políticas</b>				
Número de Comitês: Todos com Membros Independentes Incluídos	5	5	5	5
Política de <i>Compliance</i> (Disponível no Site de RI da Companhia)	✓	✓	✓	✓
Divulgação de Informações e Política de Negociação de Valores Mobiliários	✓	✓	✓	✓
<b>Assembleias de Acionistas</b>				
Representação no Capital Votante das Assembleias Gerais (%)	100	100	100	100

**Demonstrações do Resultado Consolidado**

(R\$ Milhares)	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	3T20
<b>Receita Operacional Líquida</b>	<b>974.920</b>	<b>3.709.937</b>	<b>-73,7%</b>	<b>4.480.495</b>	<b>10.061.361</b>	<b>-55,5%</b>
Transporte de Passageiros	879.026	3.500.987	-74,9%	4.063.662	9.493.188	-57,2%
Transporte de Cargas e Outros	95.894	208.950	-54,1%	416.833	568.173	-26,6%
<b>Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(1.735.367)</b>	<b>(3.096.965)</b>	<b>-44,0%</b>	<b>(5.113.121)</b>	<b>(8.623.378)</b>	<b>-40,7%</b>
Pessoal	(365.642)	(620.474)	-41,1%	(1.114.097)	(1.714.063)	-35,0%
Combustível de Aviação	(316.314)	(1.066.603)	-70,3%	(1.453.237)	(3.038.027)	-52,2%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(69.584)	(223.610)	-68,9%	(291.657)	(604.747)	-51,8%
Gastos com Passageiros	(61.481)	(156.999)	-60,8%	(264.705)	(442.305)	-40,2%
Prestação de Serviços	(201.643)	(200.345)	0,6%	(516.363)	(524.068)	-1,5%
Comerciais e Publicidade	(60.454)	(179.644)	-66,3%	(221.496)	(495.554)	-55,3%
Material de Manutenção e Reparo	(62.829)	(91.497)	-31,3%	(280.896)	(412.253)	-31,9%
Depreciação e Amortização	(182.891)	(448.635)	-59,2%	(828.161)	(1.269.438)	-34,8%
Outros	(414.529)	(109.158)	279,8%	(142.509)	(122.923)	15,9%
Ociosidade - Depreciação	(268.318)	-	NM	(615.667)	-	NM
Ociosidade - Pessoal	(72.894)	-	NM	(160.802)	-	NM
Outras Receitas (Despesas)	(73.317)	(109.158)	-32,8%	633.960	(122.923)	NM
Resultado de Equivalência Patrimonial	-	2	NM	-	79	NM
<b>Resultado Operacional</b>	<b>(760.447)</b>	<b>612.974</b>	<b>NM</b>	<b>(632.626)</b>	<b>1.438.062</b>	<b>NM</b>
Resultado Financeiro, Líquido	(927.108)	(790.451)	17,3%	(5.267.102)	(1.609.650)	227,2%
<b>Prejuízo antes de IR/CS</b>	<b>(1.687.555)</b>	<b>(177.477)</b>	<b>NM</b>	<b>(5.899.728)</b>	<b>(171.588)</b>	<b>NM</b>
IR/CS Corrente	(42.093)	(49.560)	-15,1%	(77.946)	(125.203)	-37,7%
IR/CS Diferido	33.723	55.917	-39,7%	23.059	40.053	-42,4%
<b>Prejuízo Líquido Antes da Participação Minoritária</b>	<b>(1.695.925)</b>	<b>(171.120)</b>	<b>NM</b>	<b>(5.954.615)</b>	<b>(256.738)</b>	<b>NM</b>
Participação de Acionistas Minoritários da Smiles	23.845	70.932	-66,4%	50.337	212.244	-76,3%
<b>Prejuízo Líquido do Período Após Participação Minoritária</b>	<b>(1.719.770)</b>	<b>(242.052)</b>	<b>NM</b>	<b>(6.004.952)</b>	<b>(468.982)</b>	<b>NM</b>
Prejuízo por Ação Preferencial Depois da Participação Minoritária	(22,340)	(1,228)	NM	(19,964)	(1,338)	NM
Prejuízo por Ação Ordinária Depois da Participação Minoritária	(0,163)	(0,020)	NM	(0,570)	(0,038)	NM
<b>Quantidade de Ações ao Final do Período (em Milhões)</b>	<b>355,7</b>	<b>355,5</b>	<b>0,1%</b>	<b>355,7</b>	<b>355,5</b>	<b>0,1%</b>

**Balanços Patrimoniais Consolidados**

(R\$ Milhares)	30/09/2020	31/12/2019	% Var.
<b>ATIVO</b>	<b>12.820.829</b>	<b>15.298.446</b>	<b>-16,2%</b>
<b>Circulante</b>	<b>2.894.761</b>	<b>4.927.377</b>	<b>-41,3%</b>
Caixa e Equivalentes de Caixa	498.754	1.645.425	-69,7%
Aplicações Financeiras	399.624	953.762	-58,1%
Caixa Restrito	372.668	304.920	22,2%
Contas a Receber	790.911	1.229.530	-35,7%
Estoques	199.717	199.213	0,3%
Impostos a Recuperar	240.372	309.674	-22,4%
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	277.222	142.338	94,8%
Direitos com Operações de Derivativos	-	3.500	NM
Outros Créditos	115.493	139.015	-16,9%
<b>Não Circulante</b>	<b>9.926.068</b>	<b>10.371.069</b>	<b>-4,3%</b>
Caixa Restrito	180.388	139.386	29,4%
Depósitos	2.294.792	1.968.355	16,6%
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	31.770	48.387	-34,3%
Impostos a Recuperar	322.172	174.142	85,0%
Impostos Diferidos	57.762	59.809	-3,4%
Outros Créditos	35.653	991	NM
Direitos com Operações de Derivativos	50.055	143.969	-65,2%
Investimentos	1.254	1.254	0,0%
Imobilizado	5.197.231	6.058.101	-14,2%
Intangível	1.754.991	1.776.675	-1,2%
<b>Passivo e Patrimônio Líquido (Negativo)</b>	<b>12.820.829</b>	<b>15.298.446</b>	<b>-16,2%</b>
<b>Circulante</b>	<b>12.007.286</b>	<b>10.362.600</b>	<b>15,9%</b>
Empréstimos e Financiamentos	3.090.339	2.543.039	21,5%
Arrendamentos a Pagar	2.247.758	1.404.712	60,0%
Fornecedores	1.634.527	1.286.275	27,1%
Fornecedores - Risco Sacado	52.120	554.467	-90,6%
Obrigações Trabalhistas	338.989	396.010	-14,4%
Impostos a Recolher	71.151	116.523	-38,9%
Taxas e Tarifas Aeroportuárias	780.426	728.339	7,2%
Transportes a Executar	1.805.930	1.966.148	-8,1%
Programa de Milhagem	1.253.020	1.009.023	24,2%
Adiantamento de Clientes	19.989	16.424	21,7%
Provisões	355.346	203.816	74,3%
Obrigações com Operações de Derivativos	100.962	9.080	NM
Outras Obrigações	256.729	128.744	99,4%
<b>Não Circulante</b>	<b>14.950.489</b>	<b>12.041.263</b>	<b>24,2%</b>
Empréstimos e Financiamentos	7.193.379	5.866.802	22,6%
Arrendamentos a Pagar	5.735.626	4.648.068	23,4%
Fornecedores	44.749	10.142	341,2%
Provisões	1.386.432	1.053.240	31,6%
Programa de Milhagem	307.592	171.651	79,2%
Impostos Diferidos	218.621	244.041	-10,4%
Impostos e Contribuições a Recolher	34.536	84	NM
Obrigações com Operações de Derivativos	-	11.270	NM
Outras Obrigações	29.554	35.965	-17,8%
<b>Patrimônio Líquido (Negativo)</b>	<b>(14.136.946)</b>	<b>(7.105.417)</b>	<b>99,0%</b>
Capital Social	3.009.132	3.008.178	0,0%
Ações a Emitir	304	584	-47,9%
Ações em Tesouraria	(62.215)	(102.543)	-39,3%
Reservas de Capital	202.574	225.276	-10,1%
Ajustes de Avaliação Patrimonial	(906.941)	188.247	NM
Prejuízos Acumulados	(17.002.055)	(10.996.413)	54,6%
Participação de Acionistas Não Controladores	622.255	571.254	8,9%

**Fluxo de Caixa Consolidado**

(R\$ Milhares)	3T20	3T19	% Var.	9M20	9M19	% Var.
<b>Prejuízo Líquido do Período</b>	<b>(1.695.925)</b>	<b>(171.120)</b>	<b>NM</b>	<b>(5.954.615)</b>	<b>(256.738)</b>	<b>NM</b>
<b>Ajustes para Reconciliar o Prejuízo Líquido ao Caixa Gerado Pelas Atividades Operacionais</b>						
Depreciação e Amortização	451.209	448.635	0,6%	1.469.790	1.269.438	15,8%
Provisão (Reversão) para Créditos de Liquidação Duvidosa	(842)	7.863	NM	598	1.005	-40,5%
Provisão para Processos Judiciais	105.591	52.545	101,0%	219.160	145.288	50,8%
Provisão para Obsolescência de Estoques	535	1	NM	608	32	NM
Recuperação de Créditos Extemporâneos	-	-	0,0%	(126.675)	-	NM
Ajuste a Valor Presente de Ativos e Passivos	21.160	-	NM	48.603	-	NM
Impostos Diferidos	(33.723)	(55.917)	-39,7%	(23.059)	(40.053)	-42,4%
Equivalência Patrimonial	-	(2)	NM	-	(79)	NM
Remuneração Baseada em Ações	6.579	25.075	-73,8%	16.984	32.135	-47,1%
Sale-Leaseback - Retroarrendamentos	-	-	0,0%	(112.591)	-	NM
Perdas Atuariais de Benefício Pós-Emprego	2.019	-	NM	8.024	-	NM
Variações Cambiais e Monetárias, Líquidas	392.467	766.447	-48,8%	3.922.820	667.930	NM
Juros Ativos	-	6.790	NM	-	6.790	NM
Juros Sobre Empréstimos e Arrendamentos	415.537	283.019	46,8%	1.075.638	797.014	35,0%
Varição de Aplicações Financeiras	(19.457)	-	NM	(110.796)	-	NM
Provisão e Amortização para Devolução de Aeronaves e Motores	9.656	24.875	-61,2%	90.883	269.434	-66,3%
Provisão Para Reserva de Manutenção	(5.138)	(55.346)	NM	-	(55.346)	NM
Baixa de Depósitos para Garantia de Arrendamento e Manutenção	47.172	-	NM	117.310	-	NM
Resultado de Derivativos Reconhecidos no Resultado	(22.196)	138.901	NM	668.447	138.901	NM
Resultados Não Realizados de Derivativos - ESN	(103.740)	(398.195)	-73,9%	(512.876)	(151.169)	239,3%
Extinção de Obrigação por Redução de Prazo Contratual	-	(129.320)	NM	-	(262.569)	NM
Provisão para Obrigações Trabalhistas	78.403	195.564	-59,9%	131.494	205.834	-36,1%
Baixa de Imobilizado e Intangível	58.128	101.329	-42,6%	91.617	135.723	-32,5%
Outras Provisões	8.921	38.420	-76,8%	54.500	(12.038)	NM
<b>Resultado Líquido Ajustado</b>	<b>(283.644)</b>	<b>1.279.564</b>	<b>NM</b>	<b>1.075.864</b>	<b>2.891.532</b>	<b>-62,8%</b>
<b>Variações nos Ativos e Passivos Operacionais:</b>						
Contas a Receber	(254.094)	100.426	NM	451.337	(325.005)	NM
Aplicações Financeiras	110.221	(29.666)	NM	231.223	27.962	NM
Caixa restrito	-	(19.490)	NM	-	200.841	NM
Estoques	17.917	(3.393)	NM	(1.112)	(14.526)	-92,3%
Depósitos	158.855	(12.951)	NM	(30.995)	(158.851)	-80,5%
Depósito em Garantia de Contratos de Arrendamento	(33.629)	(34.408)	-2,3%	(33.629)	(34.408)	-2,3%
Impostos a Recuperar	51.598	100.883	-48,9%	47.947	100.883	-52,5%
Fornecedores	121.004	50.850	138,0%	336.321	(233.971)	NM
Fornecedores - Risco Sacado	9.152	206.267	-95,6%	(143.010)	193.807	NM
Transportes a Executar	223.661	21.397	NM	(160.218)	311.563	NM
Programa de Milhagem	26.625	(31.039)	NM	379.938	79.940	NM
Adiantamento de Clientes	5.966	(2.773)	NM	3.565	(155.427)	NM
Obrigações Trabalhistas	(91.840)	(114.377)	-19,7%	(188.515)	(155.254)	21,4%
Taxas e Tarifas Aeroportuárias	91.221	(512)	NM	52.087	132.099	-60,6%
Impostos a Recolher	37.906	42.001	-9,7%	40.142	111.297	-63,9%
Obrigações com Operações de Derivativos	545.300	61.580	NM	-	(25.855)	NM
Liquidações de Operações de Derivativos	(749.915)	(17.627)	NM	(749.915)	(17.627)	NM
Adiantamento a Fornecedores e Terceiros	(69.680)	(284.460)	-75,5%	(139.149)	(284.460)	-51,1%
Pagamento de Processos Judiciais e Devolução de Aeronaves	(94.950)	(142.809)	-33,5%	(198.914)	(208.902)	-4,8%
Outros Créditos (Obrigações)	176.922	144.406	22,5%	125.246	(92.326)	NM
Juros Pagos	(265.207)	(199.748)	32,8%	(546.360)	(428.255)	27,6%
Imposto de Renda Pago	(21.884)	(42.411)	-48,4%	(51.060)	(176.290)	-71,0%
<b>Caixa Líquido Gerado (Aplicado) pelas Atividades Operacionais</b>	<b>(288.495)</b>	<b>1.071.710</b>	<b>NM</b>	<b>500.793</b>	<b>1.738.767</b>	<b>-71,2%</b>
Caixa Restrito	421.124	-	NM	(108.750)	-	NM
Aplicações Financeiras da Subsidiária Smiles	980.889	(162.877)	NM	497.777	(542.261)	NM
JSCP e Dividendos Recebidos	-	(471)	NM	-	-	0,0%
Adiantamento para Aquisição De Imobilizado, Líquido	(34.657)	(10.886)	NM	(91.439)	(39.418)	132,0%
Recebimento de Venda de Aeronaves	-	-	NM	-	348.389	NM
Devolução de Adiantamento a Fornecedores	-	-	0,0%	136.962	-	NM
Aquisição de Imobilizado	(56.953)	(228.149)	-75,0%	(507.095)	(561.307)	-9,7%
Aquisição de Intangível	(15.544)	(25.226)	-38,4%	(47.910)	(53.513)	-10,5%
<b>Caixa Líquido Gerado (Aplicado) nas Atividades de Investimentos</b>	<b>1.294.859</b>	<b>(427.609)</b>	<b>NM</b>	<b>(120.455)</b>	<b>(848.110)</b>	<b>-85,8%</b>
Captação de Empréstimos e Arrendamentos	1.403.092	514.005	173,0%	1.852.154	1.950.040	-5,0%
Custos de Captação de Empréstimos e de Recompra de Títulos	(6.041)	(13.335)	-54,7%	(6.041)	(77.082)	-92,2%
Pagamentos de Empréstimos	(2.061.446)	(272.610)	NM	(2.761.194)	(570.413)	NM
Pagamento Antecipado de Bônus Sênior	-	50.320	NM	-	-	0,0%
Pagamentos de Arrendamentos	(256.531)	(463.266)	-44,6%	(784.433)	(1.223.685)	-35,9%
Recebimento (Pagamento) de Derivativos	-	(287.094)	0,0%	21.800	(403.022)	NM
Dividendos e JSCP Pagos a Acionistas Não Controladores	-	247	NM	(14.811)	(209.150)	-92,9%
Bônus de Subscrição	-	2.273	NM	-	9.134	NM
Aumento de Capital	-	293	NM	-	2.576	NM
Aumento de Capital de Acionistas Não Controladores	-	(172)	NM	-	-	0,0%
Ações a Emitir	396	28.043	-98,6%	674	28.343	-97,6%
<b>Caixa Líquido Utilizado Nas Atividades de Financiamento</b>	<b>(920.530)</b>	<b>(441.296)</b>	<b>108,6%</b>	<b>(1.691.851)</b>	<b>(493.259)</b>	<b>243,0%</b>
Varição Cambial do Caixa de Subsidiárias no Exterior	(2.972)	60.175	NM	164.842	35.880	NM
<b>Acréscimo (Decréscimo) Líquido de Caixa e Equivalentes de Caixa</b>	<b>82.862</b>	<b>262.980</b>	<b>-68,5%</b>	<b>(1.146.671)</b>	<b>433.278</b>	<b>NM</b>
<b>Caixa e Equivalentes de Caixa no Início do Período</b>	<b>415.892</b>	<b>996.485</b>	<b>-58,3%</b>	<b>1.645.425</b>	<b>826.187</b>	<b>99,2%</b>
<b>Caixa e Equivalentes de Caixa no Final do Período</b>	<b>498.754</b>	<b>1.259.465</b>	<b>-60,4%</b>	<b>498.754</b>	<b>1.259.465</b>	<b>-60,4%</b>

## Glossário de Termos do Setor Aéreo

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

## Contato

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

Telefone: +55 (11) 2128-4700

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

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

A GOL é uma companhia brasileira e transporta mais de 36 milhões de passageiros anualmente. Com a maior malha de transporte aéreo no país, a GOL oferece aos seus Clientes mais de 750 voos diários para mais de 100 destinos no Brasil, América do Sul, Caribe e Estados Unidos. A **GOLLOG** é líder no negócio de logística e transporte de cargas, e atende mais de 3.400 municípios brasileiros e chega a mais que 200 destinos internacionais em 95 países. Por sua vez, a controlada **SMILES** permite que mais de 16 milhões de participantes cadastrados acumulem milhas e resgatem passagens aéreas para mais de 700 localidades em todo o mundo na malha de parceiros da GOL. Com sede em São Paulo, a GOL conta com uma equipe de mais de 15 mil profissionais altamente qualificados, e opera uma frota padronizada de 129 aeronaves Boeing 737, sendo a companhia aérea líder no mercado doméstico e com um histórico de segurança de 19 anos. A GOL investiu bilhões de reais em instalações, produtos e serviços e tecnologia para melhorar a experiência do cliente no ar e em terra. As ações da GOL são negociadas na B3 (GOLL4) e na NYSE (GOL). Para mais informações, visite [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri).



## Aviso Legal

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

## Medidas Não Contábeis

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