GOL Anuncia Resultados do 2T11 e Ações para Reduções Adicionais de Custos

São Paulo, 11 de agosto de 2011 – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (BM&FBovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), (S&P/Fitch: BB-/BB-, Moody`s: B1), a maior Companhia Aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, anuncia hoje os resultados do segundo trimestre de 2011 (2T11). Todas as informações são apresentadas em IFRS, em Reais (R$) e as comparações referem-se ao segundo trimestre de 2010 (2T10) e ao primeiro trimestre de 2011 (1T11). Os resultados do 1T11 estão ajustados conforme informados no *press release* de resultados do 1T11.

Comentário da Administração

No dia 28 de julho de 2011, a Companhia anunciou a revisão de suas projeções financeiras para o ano 2011, tendo em vista a manutenção ao longo de todo o segundo trimestre, de um cenário competitivo onde um aumento excessivo de oferta no mercado brasileiro provocou redução no preço das tarifas. Com a perspectiva da permanência do custo de combustível em patamares elevados, e considerando que no segundo trimestre alguns custos ficaram acima da expectativa, a Companhia está implementando um plano de ação de reduções adicionais de custos, com foco nos custos ex-combustível.

Essas medidas já foram iniciadas e terão impacto completo nos doze meses de 2012. Após a implantação de todas as iniciativas em curso, estima-se uma redução de cerca de R$650 milhões de despesas, aproximadamente de R$1,10 centavos no CASK ex-combustível, retomando o patamar de custo unitário de R$8,50, e de R$1,25 centavos no CASK total da GOL para o ano de 2012. As ações estão alinhadas com o compromisso da GOL em manter seus custos adequados ao seu modelo de negócio, mantendo os seus compromissos de segurança e qualidade.

A GOL mantém sua estratégia financeira de altos níveis de liquidez e perfil de amortização de dívida adequado, com baixo risco de refinanciamento visando assegurar o crescimento sustentável. Com as medidas em implementação, a Companhia deverá voltar a dar retorno adequado aos seus acionistas, já em 2012.

A Companhia valoriza sua posição estratégica no mercado doméstico brasileiro e acredita que seu modelo de négocio seja o mais adequado para a inclusão econômica e social, quebrando as barreiras culturais existentes no transporte aéreo brasileiro, e explorando um mercado com enorme potencial de crescimento durante as próximas décadas dada sua baixa penetração.

A GOL continua comprometida com a sua estratégia de baixo custo, baixa tarifa e continuará trabalhando para estar sempre alinhada com seu objetivo de ser a melhor companhia para viajar, trabalhar e investir.

Constantino de Oliveira Junior *Fundador e Presidente da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.*

Contatos RI

Leonardo Pereira
Edmar Lopes
Raquel Kim
Gustavo Mendes
Relações com Investidores
ri@golnaweb.com.br
www.voegol.com.br/ri
+55 (11) 2128-4700

Teleconferências

Sexta-Feira
12 de agosto de 2011

Português
12h00 (Brasil)
11h00 (US ET)
Tel: +55 (11) 2188-0155
Código: GOL
Replay: +55 (11) 2188-0155
Código do Replay: GOL
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ri

Inglês
10h30 (Brasil)
09h30 (US ET)
Tel.: +1 (412) 317-6776
(demais países) ou
+1 (877) 317-6776 (EUA)
Código: GOL
Replay: +1 (412) 317-0088
(demais países) ou
+1 (877) 344-7529 (EUA)
Código do Replay: 10002491
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ir

Ações para a Redução Adicional de Custos

As ações desenvolvidas têm alcance amplo, estão diretamente relacionadas ao DNA de baixo custo e baixa tarifa da Companhia e contam com o comprometimento da Administração e colaboradores da GOL para a sua rápida e eficiente implementação. Entre as principais ações destacamos:

- Implementação de uma nova grade de serviços à bordo, que inclui a ampliação dos serviços de venda à bordo e maior padronização dos serviços atualmente existentes;

- Aumento da eficiência das tripulações técnica e comercial, pelo aumento da utilização da frota, e também pela readequação das tripulações de acordo com o capacidade das aeronaves;

- Redução significativa das despesas referentes à devolução de aeronaves B767s, que não fazem parte da operação central ("*core*"). Ao final de 2011, a Companhia ainda terá 3 aeronaves para devolução, mas com a sua situação econômica equacionada;

- Redução de despesas correntes de manutenção pela efetividade total em 2012 das medidas tomadas ao longo de 2011, em especial decorrentes do acordo de manutenção com a Delta Tec Ops;

- Economias adicionais de combustível como resultado de investimentos em tecnologia nas aeronaves a serem recebidas daqui para frente, em especial novas turbinas mais eficientes em cerca de 2% do consumo.

Destaques do Trimestre

- **O Prejuízo Líquido do 2T11 totalizou R$358,7 milhões com margem líquida negativa de 22,9% em comparação a um prejuízo de R$51,9 milhões no 2T10 (margem líquida negativa de 3,3%) e a um lucro líquido de R$110,5 milhões no 1T11 (margem líquida de 5,8%).** O resultado negativo ocorreu principalmente em função do cenário competitivo no mercado brasileiro que acarretou queda de 2,3% na receita de passageiros, e da pressão nos custo operacionais da Companhia durante o 2T11 (combustível, pessoal, tarifas de pouso, despesas com devolução de aeronaves, e outras depesas).

- **No 2T11 a Companhia reforçou sua posição de caixa que atingiu R$ 2.067,2 milhões e representou cerca de 29,0% de sua receita líquida dos últimos 12 meses.** Esse valor representa um aumento de 30,1% e 11,9% em comparação ao 2T10 e 1T11, respectivamente. O Caixa Total representou 6,0 vezes as obrigações financeiras dos próximos 12 meses (2,7 vezes no 2T10 e 5,9 vezes no 1T11).

- **A GOL registrou Receita Líquida de R$1.566,3 milhões no 2T11**, queda de 1,5% diante dos R$1.590,9 milhões registrados no 2T10 e 17,4% diante dos R$1.895,7 do 1T11. Na comparação ano-a-ano, a queda reflete o acirramento da competição no mercado doméstico brasileiro que, em função da agressiva expansão da oferta da indústria em 14,4% (indústria ex-GOL em 21,6%), resultaram na queda do *yield* em 13,8%. Como resultado deste estímulo de tarifas competitivas, houve crescimento da demanda doméstica da indústria total em 26,5% (indústria ex-GOL em 34,7%) no 2T11, e a taxa de ocupação da GOL no mercado doméstico, aumentou em 5,9 pontos percentuais. A menor receita líquida de passageiros do período foi parcialmente compensada pelo crescimento de 4,2% nas receitas auxiliares.

- **O Prejuízo Operacional (EBIT) do 2T11 totalizou R$270,8 milhões, com margem negativa de 17,3%**, em comparação ao lucro operacional de R$57,3 milhões (margem de 3,6%) do 2T10 e dos R$193,1 milhões (margem de 10,2%) do 1T11. Além da queda de 2,3% na receita de passageiros, o resultado reflete a pressão nos custos operacionais da Companhia, principalmente em função de despesas com combustível, pessoal, aumento do custo de prestação de serviços, e

despesas acima do previsto no trimestre. O aumento do custo operacional foi parcialmente compensado por um ganho em eficiência operacional representada pela maior utilização das aeronaves (13,0 horas-bloco no 2T11 comparados às 12,7 horas-bloco do 2T10).

- **O EBITDAR do 2T11 trimestre ficou negativo em R$67,6 milhões (margem negativa de 4,3%) em comparação dos R$274,2 milhões (margem EBITDAR de 17,2%) no 2T10 e dos R$411,5 (margem EBITDAR) de 21,7% no 1T11**. A queda do EBITDAR na comparação anual e trimestral ocorreu em função do resultado operacional negativo do 2T11 conforme destacado no paragráfo acima.

Destaques (R$MM) (*)	2T11	2T10	Var.%	1T11 Ajustado	Var.%
Receita Líquida	**1.566,3**	**1.590,9**	**-1,5%**	**1.895,7**	**-17,4%**
Custos e Despesas Operacionais	(1.837,2)	(1.533,6)	19,8%	(1.702,6)	7,9%
Lucro (Prejuízo) Operacional (EBIT)	**(270,8)**	**57,3**	**nm**	**193,1**	**nm**
Margem Operacional (EBIT)	-17,3%	3,6%	nm	10,2%	nm
EBITDAR	**(67,6)**	**274,2**	**nm**	**411,5**	**nm**
Margem EBITDAR	*-4,3%*	*17,2%*	*nm*	*21,7%*	*nm*
Lucro (Prejuízo) Líquido	(358,7)	(51,9)	591,1%	110,5	nm
Caixa / Receita Líquida (UDM)	**29,0%**	**24,7%**	**+4,3 pp**	**25,9%**	**+3,2 pp**

- **A GOL encerrou o 2T11 com o índice de alavancagem (dívida bruta ajustada/EBITDAR ajustado) de 6,3x** ante 5,8x no 2T10, e 4,8x no 1T11. **A dívida líquida ajustada/EBITDAR ajustado encerrou em 4,6x *versus* 4,3x no 2T10, e 3,6x no 1T11**.

- No dia 22 de junho de 2011, a Companhia **distribuiu dividendos no montante de R$50,9 milhões (R$0,19 por ação)**, constituído sobre o lucro líquido de R$214,2 milhões do exercício findo em 31 de dezembro de 2010, líquido da constituição da reserva legal.

- Em maio de 2011, a GOL assinou um contrato com a **GE Aviation PBN Services para serviços de consultoria visando a economia de combustível e redução da emissão de gases**. Pelo contrato, a GE auxiliará a GOL a obter autorização da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para operar procedimentos com RNP (Performance de Navegação Requerida), que visam reduzir o ruído, economizar combustível e, consequentemente, a emissão de gases poluentes na atmosfera. Com seus serviços, a GOL poderá ampliar suas operações de forma rápida e segura, reduzindo as emissões e o consumo de combustível".

- No segundo trimestre de 2011, a GOL **recebeu sua primeira aeronave 737-800 *Next Generation* configurada com o inovador padrão de interior *Sky Interior***. A GOL foi uma das primeiras companhias no mundo a encomendar o *Sky Interior* e é a primeira na América do Sul a operar com esse equipamento, que oferece o estado-da-arte da tecnologia e uma experiência inigualável aos passageiros.

- A Companhia comunicou no dia 20 de junho, a **conclusão da 5ª emissão de debêntures simples emitidas pela VRG Linhas Aéreas S.A.** com financiamento no prazo total de 6 anos. A emissão foi realizada em série única no valor de R$500 milhões e será remunerada a uma taxa de juros de 120% do CDI. Sua amortização será realizada em 2 pagamentos anuais e consecutivos, com 60 meses de carência e vencimento do último pagamento em 10 de junho de 2017.

- A GOLLOG, unidade de negócio de cargas, continuou sendo destaque no 2T11. Com 10 anos de operações regulares com quase 100 unidades e uma cobertura de mais de dois mil municípios, **o serviço de cargas contribui cada vez mais às receitas auxiliares.** No 2T11 apresentou um crescimento de 2,0% quando comparado com o 2T10. Já a contribuição de cargas na receita líquida passou a representar aproximadamente 4,0% no trimestre, ante aproximadamente 3,0% no 2T10. Até o final de 2011, o serviços será expandido, com o objetivo de chegar a 144 unidades e atender até três mil cidades.

Eventos Subsequentes

- No dia 8 de julho, a VRG Linhas Aéreas S.A. ("VRG") celebrou com os acionistas controladores da Webjet Linhas Aéreas S.A. ("WebJet") memorando de entendimentos que tem por objetivo a aquisição de 100% do capital social da WebJet pela VRG. Posteriormente, no dia 02 de agosto, a GOL comunicou aos seus acionistas e ao mercado em geral, **que a VRG Linhas Aéreas S.A. ("VRG") celebrou com os acionistas controladores da Webjet Linhas Aéreas S.A. ("WebJet"), o Contrato de Compra e Venda de Ações que tem por objeto a aquisição de 100% do capital social da WebJet pela VRG**. A aquisição está sujeita, entre outras condições, às aprovações das autoridades governamentais pertinentes

O preço a ser pago para a referida aquisição será de R$96.000.000,00 (noventa e seis milhões de reais) sujeito a ajustes até a data em que a operação for concluída. A Webjet foi avaliada pelas Partes (ie. *Enterprise Value*) em R$310.700.000,00 (trezentos e dez milhões e setecentos mil reais). Estima-se que nos 24 meses seguintes a aprovação da compra da WebJet pelos reguladores, cerca de R$100 milhões de sinergias possam ser geradas pela operação coordenada entre as duas companhias.

- **O Conselho de Administração da companhia autorizou a Diretoria a implementar um programa de recompra de ações preferenciais de própria emissão**, a preços de mercado, de até 9.493.188 ações da Companhia, equivalentes a 10% das ações dessa classe em circulação, em conformidade com as disposições da Instrução CVM no 10/80. O objetivo é a aquisição de ações preferenciais da Companhia para manutenção em tesouraria e posterior alienação e/ou cancelamento, sem redução do capital social. O prazo máximo para a realização da operação é de 365 dias a partir de 12 de agosto de 2011.

Essa iniciativa tem como objetivo maximizar a criação de valor para os acionistas em razão da cotação atual das ações da companhia no mercado.

Desempenho Operacional

Sistema Total	2T11	2T10	Var.%	1T11	Var.%
ASK - GOL (bilhões)	**11,4**	**11,1**	**2,9%**	**11,9**	**-4,2%**
ASK - Outros (bilhões)	24,4	20,4	19,9%	24,1	1,2%
ASK - Indústria (bilhões)	35,8	31,4	13,9%	36,0	-0,5%
RPK - GOL (bilhões)	**7,6**	**6,7**	**13,4%**	**8,6**	**-11,9%**
RPK - Outros (bilhões)	18,1	13,9	30,5%	17,9	1,0%
RPK - Indústria (bilhões)	25,7	20,5	25,0%	26,5	-3,2%
Ocupação - GOL (%)	**66,5%**	**60,4%**	**+6,2 pp**	**72,3%**	**-5,8 pp**
Ocupação - Outros (%)	74,2%	68,1%	+6,1 pp	74,4%	-0,2 pp
Ocupação - Indústria (%)	71,7%	65,4%	+6,4 pp	73,7%	-2,0 pp
Mercado Doméstico					
ASK - GOL (bilhões)	**10,4**	**10,0**	**4,2%**	**10,5**	**-1,2%**
ASK - Outros (bilhões)	17,2	14,2	21,6%	17,1	0,5%
ASK - Indústria (bilhões)	27,7	24,2	14,4%	27,7	-0,1%
RPK - GOL (bilhões)	**7,0**	**6,1**	**14,2%**	**7,8**	**-10,0%**
RPK - Outros (bilhões)	12,2	9,1	34,7%	12,4	-1,2%
RPK - Indústria (bilhões)	19,2	15,2	26,5%	20,1	-4,6%
Ocupação - GOL (%)	**67,0%**	**61,1%**	**+5,9 pp**	**73,5%**	**-6,6 pp**
Ocupação - Outros (%)	71,0%	64,1%	+6,9 pp	72,3%	-1,3 pp
Ocupação - Indústria (%)	69,5%	62,9%	+6,6 pp	72,8%	-3,3 pp

Mercado Internacional					
ASK - GOL (bilhões)	**1,0**	**1,1**	**-9,8%**	**1,3**	**-27,7%**
ASK - Outros (bilhões)	7,2	6,2	15,9%	7,0	3,0%
ASK - Indústria (bilhões)	8,1	7,3	12,2%	8,3	-1,9%
RPK - GOL (bilhões)	**0,6**	**0,6**	**4,8%**	**0,8**	**-29,2%**
RPK - Outros (bilhões)	5,9	4,8	22,6%	5,5	5,8%
RPK - Indústria (bilhões)	6,5	5,4	20,7%	6,4	1,3%
Ocupação - GOL (%)	**61,6%**	**53,1%**	**+8,6 pp**	**62,9%**	**-1,3 pp**
Ocupação - outros (%)	81,7%	77,3%	+4,4 pp	79,5%	+2,2 pp
Ocupação - Indústria (%)	79,4%	73,8%	+5,6 pp	76,9%	+2,5 pp

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac): Ajustados com a Nova Metodologia utilizada desde Out/2010.

Sistema Total	1S11	1S10	Var.%
ASK - GOL (bilhões)	**23,3**	**22,2**	**4,7%**
ASK - Outros (bilhões)	48,5	40,7	19,2%
ASK - Indústria (bilhões)	71,8	62,9	14,1%
RPK - GOL (bilhões)	**16,2**	**14,5**	**11,4%**
RPK - Outros (bilhões)	36,0	28,7	25,6%
RPK - Indústria (bilhões)	52,2	43,2	20,8%
Ocupação - GOL (%)	**69,5%**	**65,3%**	**+4,2 pp**
Ocupação - Outros (%)	74,3%	70,5%	+3,8 pp
Ocupação - Indústria (%)	72,7%	68,7%	+4,1 pp
Mercado Doméstico			
ASK - GOL (bilhões)	**21,0**	**20,0**	**4,7%**
ASK - Outros (bilhões)	34,4	28,4	21,2%
ASK - Indústria (bilhões)	55,3	48,4	14,4%
RPK - GOL (bilhões)	**14,7**	**13,2**	**11,4%**
RPK - Outros (bilhões)	24,6	19,2	28,4%
RPK - Indústria (bilhões)	39,4	32,4	21,5%
Ocupação - GOL (%)	**70,3%**	**66,0%**	**+4,3 pp**
Ocupação - Outros (%)	71,6%	67,6%	+4,0 pp
Ocupação - Indústria (%)	71,1%	67,0%	+4,2 pp
Mercado Internacional			
ASK - GOL (bilhões)	**2,3**	**2,2**	**4,5%**
ASK - Outros (bilhões)	14,2	12,3	14,7%
ASK - Indústria (bilhões)	16,5	14,5	13,2%
RPK - GOL (bilhões)	**1,4**	**1,3**	**11,1%**
RPK - Outros (bilhões)	11,4	9,5	20,0%
RPK - Indústria (bilhões)	12,8	10,8	19,0%
Ocupação - GOL (%)	**62,4%**	**58,7%**	**+3,7 pp**
Ocupação - Outros (%)	80,6%	77,1%	+3,6 pp
Ocupação - Indústria (%)	78,1%	74,3%	+3,8 pp

Dados Comparativos Avançados – ANAC

Em outubro de 2010, a ANAC mudou seu método de cálculo das informações mensais sobre o tráfego aéreo (*ofício circular nº11/2010/GEAC/SRE/ANAC*) e republicou as informações dos períodos após janeiro de 2009. Todos os dados operacionais de 2010 refletem a nova metodologia e podem não ser inteiramente comparáveis com os dados de tráfego divulgados àquela época. Segundo a ANAC, as mudanças tiveram o intuito de alinhar os dados aos conceitos adotados pela Organização

da Aviação Civil Internacional (OACI). A mudança foi necessária porque o Brasil passou a integrar o programa estatístico da OACI e a fornecer vários dados sobre o setor que integram o banco de dados da organização. As mudanças na metodologia se referem ao cálculo de oferta de voos (ASK) e à classificação de trechos domésticos dos voos internacionais, que agora são considerados como pertencentes ao mercado doméstico. A ANAC declarou que irá republicar as informações de 2008 em uma data posterior.

Oferta

No período, a Companhia adotou uma estratégia prudente em termos de adição de capacidade. Em função disso a oferta da GOL no mercado doméstico cresceu 4,2% *versus* 21,6% das outras companhias da indústria ("outros") na comparação ano a ano.

A malha aérea total da GOL apresentou crescimento na oferta de 2,9% devido ao: (i) aumento da taxa média de utilização da frota operacional em 2,8% (13,0 horas-bloco diárias no 2T11 *versus* a 12,7 horas-bloco no 2T10); (ii) estratégia de maximizar a ocupação das aeronaves que, como consequência, aumentou a taxa de ocupação da Companhia em 6,2 pontos percentuais e; (iii) aumento no número de destinos atendidos pela Companhia entre os períodos (Montes Claros, Bridgetown e Aeroparque/Argentina). O crescimento na oferta foi parcialmente compensando por: (a) queda na etapa média em 1,0% (893Km no 2T11 e 902Km no 2T10); (b) descontinuidade das operações de fretamento internacionais e devolução de 3 aeronaves B767; e (c) descontinuidade da operação de Bogotá na Colômbia.

No primeiro semestre de 2011, a Companhia apresentou crescimento de 4,7% na oferta de assentos no mercado doméstico mantendo sua prudência na adição de capacidade (ASK), em movimento contrário ao dos demais participantes do mercado ("outros") que acrescentaram 21,2% de oferta durante o 1S11 no mercado doméstico, situação que acarretou na queda de 7,1% no *yield* da GOL na comparação semestral. Essa queda é menor do que a apresentada pela indústria.

Demanda - Mercado Doméstico

A **indústria** apresentou alta de 26,5% principalmente em função do aumento da oferta de assentos no mercado doméstico de 14,4% em relação ao 2T10, situação que proporcionou *yields* mais baixos e estímulou o tráfego de passageiros dentro do território nacional durante um período sazonalmente com menor partcipação de passageiros a lazer no ano. No primeiro semestre de 2011, a demanda na indústria doméstica cresceu em 21,5% devido ao cenário competitivo criado através do forte crescimento da oferta, também observado na comparação trimestral.

A demanda na GOL apresentou alta de 14,2% na comparação com o 2T10 principalmente em função do: (i) acirramento da competição no mercado doméstico, que acarretou na queda em 13,8% do *yield*; e (ii) tráfego adicional no mercado doméstico devido a transferência da capacidade operacional interncional para voos nacionais em função das restrições operacionais no Cone Sul durante o mês de junho.

Em comparação ao 1T11, a demanda teve queda de 10,0% devido à sazonalidade do 1T11 (férias escolares e festas de fim de ano), além da redução na quantidade de fretamentos domésticos realizados pela Companhia.

Demanda – Mercado Internacional

A **indústria** apresentou alta de 20,7% na comparação anual principalmente em função da estabilidade econômica brasileira e da contínua apreciação do Real frente ao dolár, com queda no período em 11,0%, favorecendo a expansão do tráfego internacional de passageiros. No primeiro semestre de 2011, a demanda internacional apresentou crescimento de 19,0% em função dos mesmos fatores que afetaram a comparação anual.

A demanda na malha aérea internacional da GOL apresentou crescimento de 4,8% em relação ao mesmo periodo do ano anterior, principalmente devido a: (i) ampliação no número de destinos internacionais atendidos pela GOL (Barbados e Aeroparque/Buenos Aires); e (ii) operações em parceria com agências de viagens para venda de blocos de assentos nas aeronaves com o objetivo de aumentar a representatividade de passageiros que viajam a lazer. O desempenho da malha aérea internacional foi parcialmente compensado pelas restrições operacionais criadas pelo vulcão chileno

Puyehue em toda a região do Cone Sul, pela decisão da Companhia em descontinuar as operações de fretamento internacional e devolução de 3 aeronaves B767 durante este trimestre.

Em relação ao 1T11, houve queda de 29,2% em função de: (i) sazonalidade do 1T11; (ii) restrições operacionais no Cone Sul durante o mês de junho; (iii) término das operações de fretamento durante o 2T11; e (iv) devolução de 3 aeronaves B767. O desempenho internacional foi positivamente impactado pelo aumento no movimento de passageiros a lazer em função da apreciação do Real frente ao Dólar em 4,3%.

Taxa de Ocupação e Yields

Devido aos fatores descritos acima, a taxa de ocupação na malha aérea GOL no 2T11 atingiu 66,5%, uma evolução de 6,2 pontos percentuais em comparação aos 60,4% no 2T10. Em comparação ao 1T11 a taxa de ocupação foi 5,8 pontos percentuais abaixo dos 72,3% apresentados no período.

No primeiro semestre de 2011 a Companhia atingiu ocupação da malha aérea total de 69,5%, um crescimento de 4,2 pontos percentuais em relação ao mesmo período do ano anterior. A demanda total da GOL cresceu 11,4% no semestre, ao mesmo tempo, que sua oferta apresentou crescimento de 4,7%. Desta forma, a Companhia conseguiu ser mais eficiente no uso de sua frota, tanto pelo aumento da produtividade (13,2 horas bloco no 1S11 vs 12,8 horas bloco no 1S10) quanto pelo aumento em sua taxa de ocupação.

Os *yields* apresentaram queda de 13,8% na comparação com o 2T10 principalmente devido ao crescimento da oferta doméstica da indústria em 14,4% (indústria ex-GOL em 21,6%). Já na comparação trimestral, o *yield* apresentou queda de 8,2% também devido ao acirramento da competição do mercado interno representado pela adição de oferta em 0,5% pela indústria ex-GOL ("outros") durante um trimestre sazonalmente mais fraco que o 1T do ano.

Dados Operacionais GOL	2T11	2T10(*)	Var.%	1T11(*)	Var.%
Passageiros Pagantes ('000)	**8.224**	7.248	13,5%	8.595	-4,3%
Passageiros/Km Transportados (RPK) (mm)	**7.571**	6.675	13,4%	8.591	-11,9%
Assentos/Km Oferecidos (ASK) (mm)	**11.380**	11.060	2,9%	11.875	-4,2%
Taxa de Ocupação	**66,5%**	60,4%	+6,2 pp	72,3%	-5,8 pp
Taxa de Ocupação *Break-Even (BELF)*	**78,0%**	58,2%	+19,9 pp	65,0%	+13,1 pp
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia) (**)	**13,0**	12,7	2,8%	13,3	-2,3%
Tarifa Média (R$)	**167,6**	194,6	-13,9%	198,2	-15,4%
Yield por Passageiro por Km Líq. (cent. R$)	**18,21**	21,13	-13,8%	19,83	-8,2%
Receita por Pax por ASK Líq. (PRASK)(cent. R$)	**12,11**	12,75	-5,0%	14,35	-15,6%
Receita por ASK Líq. (RASK) (cent. R$)	**13,76**	14,38	-4,3%	15,96	-13,8%
Custo por ASK (CASK) (cent. R$)	**16,14**	13,87	16,4%	14,34	12,6%
CASK ex-combustível (cent. R$)	**9,72**	8,70	11,8%	8,70	11,7%
Decolagens	**74.608**	72.970	2,2%	75.614	-1,3%
Distância Média de Voo (km)	**893**	902	-1,0%	930	-4,0%
Número Médio de Aeronaves Operacionais	**109,0**	108,7	0,3%	111,0	-1,8%
Litros consumidos no período (mm)	**358**	351	2,0%	382	-6,1%
Funcionários efetivos no final do período	**18.691**	18.686	0,0%	18.706	-0,1%
Taxa de câmbio média (1)	**1,60**	1,79	-11,0%	1,67	-4,3%
Taxa de câmbio no final do período (1)	**1,56**	1,80	-13,3%	1,63	-4,2%
Inflação (IGP-M) (2)	**3,1%**	2,8%	+0,3 pp	2,4%	+0,7 pp
Inflação (IPCA) (3)	**3,9%**	3,1%	+0,8 pp	2,4%	+1,4 pp
WTI (médio por barril, US$) (4)	**102,34**	77,88	31,4%	94,60	8,2%
QAV - Golfo do México (média por litro, US$) (4)	**0,83**	0,56	46,9%	0,75	10,2%

Fontes: (1) Banco Central do Brasil (2) FGV (3) IBGE (4) Bloomberg

*(*) Os dados operacionais do 2T10 foram recalculados em função da mudança na metodologia de cálculo de estatística conforme o Manual DCA 2010 (ofício circular nº11/2010/GEAC/SRE/ANAC), publicado e vigente a partir de Outubro de 2011; (**)Taxa de utilização do 2T10 corrigida pelo número médio de aeronaves operacionais do período; * Alguns cálculos de variações do relatório podem não bater devido a arredondamento.*

Receita Líquida

A **receita líquida** atingiu R$1.566,3 milhões, uma queda de 1,5% em comparação aos R$1.590,9 milhões no 2T10, e de 17,4% em relação à receita de R$1.895,7 milhões no 1T11, conforme detalhado abaixo:

Composição da Receita Líquida (R$MM)	2T11	2T10	Var.%	1T11 Ajustado	Var.%
Receita Líquida	**1.566,3**	**1.590,9**	**-1,5%**	**1.895,7**	**-17,4%**
Passageiros	1.378,6	1.410,7	-2,3%	1.703,8	-19,1%
Auxiliares	187,8	180,2	4,2%	191,9	-2,1%

A **receita de passageiros** do 2T11 foi de R$1.378,6 milhões, uma queda de 2,3% em comparação aos R$1.410,7 milhões do mesmo período do ano anterior em função da queda do *yield* em 13,8%, compensado pelo aumento da taxa de ocupação da Companhia em 6,2 pontos percentuais. Em relação ao trimestre anterior houve queda de 19,1% em função da sazonalidadede do primeiro trimestre do ano, além da diminuição do *yield* em 8,2% e queda de 5,8 pontos percentuais na taxa de ocupação.

As receitas auxiliares que correspondem ao transporte de cargas, remarcação de voos, excesso de bagagens, venda a bordo, dentre outras, apresentaram aumento de 4,2% em relação ao 2T10 em função de: (i) crescimento das receitas de *no-show* e remarcação de passagens em aproximadamente 20,0% em função do aumento no volume operacional entre os períodos; (ii) aumento na receita de cargas em aproximadamente 2,0%, que passou a representar cerca de 4,0% da receita líquida total (aproximadamente 3,0% no 2T10); e (iii) aumento na receita do programa de milhagem *Smiles* em cerca de 3,0%. As receitas auxiliares representaram 12,0% da receita líquida total do 2T11, um aumento de 0,7 pontos percentuais em comparação aos 11,3% no 2T10, principalmente em função da queda na receita de passageiros em 2,3%.

Em comparação ao 1T11, as receitas auxiliares apresentaram uma queda de 2,1% devido à redução no volume de tráfego de passageiros entre os períodos (sazonalidade do 1T11), que resultou na queda em cerca de 12,5% nas receitas de *no-show* e remarcação de passagens, parcialmente compensada pelo aumento de aproximadamente 17,0% na receita de cargas.

O RASK apresentou queda de 4,3% na comparação anual, saindo dos R$14,38 centavos no 2T10 para R$13,76 centavos no 2T11 devido a queda na receita de passageiros em 2,3% em função da redução do *yield* em 13,8% entre os períodos e pela adição conservadora de oferta em 2,9% na malha aérea total da Companhia. O desempenho do RASK foi compensado pelo: (i) aumento de 6,2 pontos percentuais na taxa de ocupação; e (ii) crescimento de 4,2% nas receitas auxiliares.

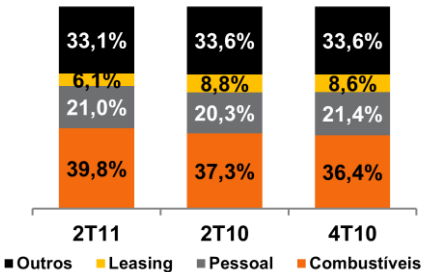
Em comparação ao 1T11, o RASK apresentou queda de 13,8% principalmente devido a: (i) queda de 19,1% na receita de passageiros em função da redução do *yield* em 8,2%; (ii) redução de 5,8 pontos percentuais na taxa de ocupação; e (iii) queda de 2,1% nas receitas auxiliares. O desempenho do RASK na comparação trimestral foi parcialmente compensado pela queda de 4,2% na capacidade.

Custos e Despesas Operacionais

Custos e Despesas Operacionais (R$MM)	2T11	2T10	Var.%	1T11 Ajustado	Var.%
Combustível e Lubrificantes	(730,9)	(571,7)	27,8%	(669,1)	9,2%
Pessoal	(385,3)	(311,6)	23,7%	(359,4)	7,2%
Arrendamento de Aeronaves	(112,5)	(136,5)	-17,6%	(128,2)	-12,3%
Comerciais e Publicidade	(89,4)	(88,1)	1,5%	(91,9)	-2,6%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(96,8)	(77,2)	25,4%	(85,1)	13,7%
Prestação de Serviços	(116,7)	(101,4)	15,1%	(108,6)	7,4%
Material de Manutenção e Reparo	(89,6)	(97,4)	-7,9%	(79,3)	13,0%
Depreciação e Amortização	(90,7)	(80,4)	12,8%	(90,2)	0,6%
Outras Despesas e Custos	(125,2)	(69,3)	80,7%	(90,8)	38,0%
Total de Custos e Despesas Operacionais	**(1.837,2)**	**(1.533,6)**	**19,8%**	**(1.702,6)**	**7,9%**
Total Ex-Combustível	**(1.106,2)**	**(961,9)**	**15,0%**	**(1.033,6)**	**7,0%**

Os **custos operacionais totalizaram** R$1.837,2 milhões no 2T11 ou 19,8% (R$303,6 milhões) acima do 2T10, principalmente devido ao: (i) aumento de 25,4% no custo de combustível no trimestre em função do aumento de 31,4% no preço do barril de petróleo (WTI), e crescimento de 2,0% no consumo em litros (devido ao aumento de 3,1% nas horas voadas entre os períodos); (ii) maiores despesas com pessoal devido à incidência do dissídio salarial de 8,75% e crescimento no volume operacional entre os períodos; (iii) aumento real nos custos operacionais (nova metodologia de cobrança da Infraero); (iv) maiores despesas váriaveis devido ao aumento no volume operacional (tarifas aeroportuárias, hotelaria, serviço de rampa, *handling*, limpeza de aeronaves, tarifas de pousos e auxílio navegação e outras despesas); (v) despesas com devolução de aeronaves B767; e (vi) despesas pontuais em função das restrições internacionais devido ao vulcão Puyehue no Chile.

Distribuição do CASK



Na comparação com o 1T11, houve aumento de 7,9% (R$134,5 milhões) principalmente em função do: (i) aumento nas despesas com combustíveis em 9,2% em função do acréscimo de 16,4% no preço por litro efetivamente desembolsado pela Companhia devido ao aumento de 8,2% no WTI, parcialmente compensado pela queda em 6,1% no consumo; (ii) despesas de manutenção e devolução com aeronaves B767 acima do previsto no planejamento da Companhia; (iii) aumento na despesa com pessoal; (iv) nova metodologia de cobrança de tarifas de pousos e decolagens da Infraero; e (v) despesas pontuais com acomodação, transporte, e refeição de passageiros em função das restrições internacionais geradas pelo vulcão chileno.

Custos e Despesas Operacionais por ASK	2T11	2T10	Var.%	1T11	Var.%
Combustível e Lubrificantes	(6,42)	(5,17)	24,3%	(5,63)	14,0%
Pessoal	(3,39)	(2,82)	20,2%	(3,03)	11,9%
Arrendamento de Aeronaves	(0,99)	(1,23)	-19,9%	(1,08)	-8,5%
Comerciais e Publicidade	(0,79)	(0,80)	-1,3%	(0,77)	1,6%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(0,85)	(0,70)	21,8%	(0,72)	18,6%
Prestação de Serviços	(1,03)	(0,92)	11,8%	(0,91)	12,1%
Materiais de Manutenção e Reparo	(0,79)	(0,88)	-10,5%	(0,67)	17,9%
Depreciação e Amortização	(0,80)	(0,73)	9,6%	(0,76)	4,9%
Outras Despesas	(1,10)	(0,63)	75,6%	(0,76)	43,9%
Total (CASK)	**(16,14)**	**(13,87)**	**16,4%**	**(14,34)**	**12,6%**
CASK Ex-Combustíveis	**(9,72)**	**(8,70)**	**11,8%**	**(8,70)**	**11,7%**

**Custos e despesas operacionais divididos por ASK expresso em centavos de R$ (CASK).*

Os **custos operacionais por ASK (CASK)** totalizaram R$16,14 centavos no 2T11 em comparação R$13,87 centavos registrados no 2T10 e R$14,34 centavos do 1T11 representando um crescimento de 16,4%, e 12,6% no 2T10 e 1T11, respectivamente. O crescimento em 16,4% do CASK na comparação com o 2T10 ocorreu principalmente em função do aumento nos custos por ASK com as despesas com combustíveis, pessoal, tarifas de pouso de decolagem e outras despesas pontuais no trimestre, parcialmente compensado pelo aumento da oferta em 2,9%. Em comparação ao 1T11, houve aumento de 12,6% em função das mesmas despesas por ASK descritas acima e pela queda de 4,2% na oferta entre os períodos.

O **CASK excluindo as despesas com combustível (CASK ex-combustíveis)** encerrou o 2T11 em R$9,72 centavos, um aumento de 11,8% na comparação com o 2T10 que atingiu R$8,70. O aumento ocorreu principalmente em função do crescimento de 20,2% no custo por ASK das despesas com pessoal, 21,8% no custo por ASK de tarifas aeroportuárias, e 75,6% no custo por ASK de outras despesas, parcialmente compensadas pelo aumento de 2,9% na oferta. Em relação ao 1T11, houve um aumento de 11,7% também em função do aumento das mesmas despesas por ASK que afetaram a comparação anual, adicionalmente a uma redução de 4,2% na oferta entre os períodos.

Excluindo as despesas pontuais do 2T11 incorridas com: (i) R$43,0 com despesas com devolução de aeronaves B767; (ii) R$10,0 milhões por conta de rescisão contratual com fornecedor de serviços visando economias futuras; e (iii) R$5,0 milhões em função das restrições operacionais criadas pelo vulcão chileno, **o CASK ex-combustíveis ficaria em R$9,21**, um aumento de 5,9% na comparação com o 2T10. Em relação ao 1T11, houve um aumento de 5,8%.

Os custos com **combustíveis e lubrificantes** passaram a representar cerca de 39,8% do total dos custos operacionais da Companhia atingindo R$730,9 milhões no 2T11 (37,3% no 2T10). Na comparação com o mesmo período do ano anterior houve aumento de 27,8% (R$159,2 milhões) devido ao: (i) aumento no custo médio do barril de petróleo (WTI) em 31,4%; e (ii) crescimento de 2,0% no consumo de combustível por conta do aumento de 3,1% nas horas voadas da Companhia. A despesa foi parcialmente compensada pela queda de 11,0% no Dólar médio entre os períodos.

Em comparação com o 1T11, houve aumento de 9,2% em função do aumento no WTI médio em 8,2%, parcialmente compensado por: (i) redução no consumo de combustível em 6,1% por conta da redução nas horas voadas em 3,0%; e (ii) queda de 4,3% no Dólar médio entre períodos. Por ASK, houve aumentos de 24,3% e 14,0% na comparação com o 2T10 e 1T11, respectivamente.

A Companhia ressalta que o preço por litro efetivamente pago pela Companhia é resultado de uma média móvel do câmbio e do QAV (querosene de aviação) comercializado em meses anteriores ao preço negociado do período, e devido a isto, o 2T11 absorveu os piores índices de preços deste insumo obervado nos meses anteriores. Como resultado da metodologia descrita acima, houve aumento de 25,4% e 16,4% no preço por litro do combustível consumido em relação ao 2T10 e 1T11.

Os **custos com pessoal** apresentaram um aumento de 23,7% (R$73,7 milhões) em relação ao 2T10, totalizando R$385,3 milhões no 2T11 em função do: (i) impacto do dissídio salarial de 8,75% sobre a folha de pagamento do ano de 2011; (ii) aumento na remuneração váriavel dos tripulantes devido ao crescimento de 3,1% nas horas voadas pela Companhia; e (iii) despesas de aproximadamente R$5,0 millhões com treinamento da tripulação técnica por conta do aumento em aproximadamente 400 co-pilotos. Esses co-pilotos gradualmente estão se tornando ativos na operação da Companhia, visando atender o crescimento sustentável para os próximos anos. Adicionalmente, houve um aumento temporário na representatividade da parcela variável da folha de pagamento; e (iv) despesas com rescisões contratuais ocorridas no 1T11 devido a conclusão do projeto de otimização operacional no valor aproximado de R$ 5,5 milhões.

Em comparação ao 1T11, houve um aumento de 7,2% devido as despesas com treinamento de pilotos e as despesas pontuais de rescisão contratual informadas acima, parcialmente compensado pela redução na remuneração variável dos tripulantes por conta da queda em 3,1% nas horas voadas entre os períodos. Por ASK, houve aumentos de 20,2% e 11,9% em comparação ao 2T10 e 1T11, respectivamente.

Os **custos com arrendamento de aeronaves** totalizaram R$112,5 milhões, uma queda de 17,6% (R$24,0 milhões) na comparação com o mesmo período do ano anterior devido a: (i) menor quantidade de aeronaves classificadas em regime de *leasing* operacional na proporção total da frota (80 aeronaves no 2T11 e 87 aeronaves no 2T10), dentre elas, 3 aeronaves B767 devolvidas entre o final do mês de março/2011 e junho/2011; e (ii) queda de 11,0% no Dólar médio entre os períodos.

Em comparação ao 1T11, houve redução de 12,3% por conta da: (i) menor quantidade de aeronaves sob o regime de *leasing* operacional na proporção da frota (80 aeronaves no 2T11 e 86 aeronaves no 1T11); e (ii) apreciação do Real frente ao Dólar médio do período em 4,3%. Por ASK houve redução de 19,9% e 8,5% em relação ao 2T10 e 1T11, respectivamente.

As **despesas comerciais e com publicidade** ficaram praticamente estáveis na comparação com o 2T10 (aumento de 1,5% ou R$1,3 milhões), atingindo R$89,4 milhões no 2T11. Por ASK, as despesas comerciais tiveram redução de 1,3% em relação ao 2T10 e aumento de 1,6% na comparação com o 1T11.

As **tarifas de pouso e decolagem** totalizaram R$96,8 milhões, um crescimento de 25,4% (R$19,6 milhões) acima dos R$77,2 milhões no 2T10, em função do: (i) impacto de R$15,0 milhões da nova metodologia de cobrança de tarifas de pousos e decolagens instituída pela Infraero nos principais aeroportos sob sua concessão no país ao final do 1T11; e (ii) aumento de 2,2% no número de decolagens entre os dois períodos. O resultado foi parcialmente compensado pela queda de 11,0% no Dólar médio entre os dois períodos com efeito nas tarifas de pousos internacionais.

Em comparação ao 1T11, houve aumento de 13,7% em função do início da cobrança das tarifas de pousos de acordo com a nova metodologia da Infraero durante a segunda quinzena do mês de março/2011. A despesa foi compensada pela redução no volume de pousos e decolagens entre os períodos em 1,3%, e pela queda do Dólar médio entre os períodos em 4,3%. Por ASK, essas tarifas apresentaram aumento de 21,8% e 18,6% na comparação com o 2T10 e 1T11, respectivamente.

Os **custos com prestação de serviços** apresentaram aumento de 15,1% (R$15,3 milhões), em relação ao 2T10, totalizando R$116,7 milhões, devido a: (i) maior número de prestação de serviços relacionados ao volume das operações (aumento de 2,2% em pousos e decolagens), principalmente por conta de maiores gastos com serviço de rampa, serviço de coleta e redespacho no valor de aproximadamente R$6,5 milhões; (ii) despesas adicionais de informática em função do aprimoramento de tecnologias como os sistemas de *check-in* não presencial e novo sistema *Smiles* no valor aproximado de R$ 5,5 milhões; e (iii) despesas pontuais com consultoria e assessoria jurídica referente ao processo de aquisição da Webjet.

Em comparação ao 1T11, os custos com prestação de serviços apresentaram um aumento de 7,4% principalmente em função dos mesmos motivos destacados na comparação anual, compensados pela queda no volume operacional em 1,3% (representado pelo número de pousos). Por ASK, esses custos tiveram aumento de 11,8% e 12,1% em relação ao 2T10 e 1T11, respectivamente.

As **despesas com materiais de manutenção e reparos** apresentaram redução de 7,9% totalizando R$89,6 milhões no trimestre (R$97,4 milhões do 2T10). A redução deve-se principalmente a concentração das despesas relacionadas ao programa de renovação e unificação da frota incorridas no 2T10, com a devolução de 6 aeronaves B737-300 e a reativação de 5 aeronaves B767 para operações de fretamento. As despesas com manutenção foram parcialmente compensadas por: (i) despesas acima do previsto com a devolução de 3 aeronaves modelo B767 no valor aproximado de R$18,0 milhões; e (ii) queda do Dólar médio do período em 11,0%, tendo em vista, que a maior parte destas despesas é em moeda estrangeira.

Na comparação com o trimestre anterior, houve aumento de 13,0% devido às despesas com devoluções descritas acima, parcialmente compensado pela queda em 4,3% do Dólar médio entre os períodos. Por ASK, esses custos tiveram redução de 10,5% na comparação com o 2T10 e aumento de 17,9% na comparação com o 1T11.

A **depreciação e amortização** apresentou aumento de 12,8% totalizando R$90,7 milhões em comparação aos R$80,4 milhões no 2T10 em função do maior número de aeronaves classificadas

sob regime de *leasing* financeiro (de 41 aeronaves no 2T11 e 35 aeronaves no 2T10); e (ii) aumento da depreciação dos custos estimados de reconfiguração das aeronaves sem opção de compra que irão incorrer no momento de sua devolução e custos incorridos com benfeitorias relativas a grandes manutenções em motores estabelecidos em contratos.

Na comparação com o 1T11, a despesa manteve-se praticamente linear devido a similiaridade do perfil da frota entre os períodos (41 e 39 aeronaves sob regime de *leasing* financeiro no 2T11 e 1T11, respectivamente). Por ASK, houve aumento de 9,6% e 4,9% em comparação ao 2T10 e 1T11, respectivamente.

Outros custos e despesas operacionais (compostas principalmente por diárias, despesas de viagem e hospedagem de tripulação, despesas diretas com passageiros, locação de equipamentos, seguros de aeronaves, despesas gerais e administrativas, e multas) totalizaram R$125,2 milhões no 2T11, um crescimento de 80,7% em comparação ao 2T10, em função principalmente da: (i) multa contratual de aproximadamente R$24,1 milhões referente a devolução antecipada de 3 aeronaves modelo B767; (ii) aumento de aproximadamente R$9,0 milhões com despesas váriaveis ao volume operacional da Companhia (diárias, hospedagem, refeição, transporte e despesa direta com passageiro) devido ao crescimento de 2,2% na quantidade de pousos; (iii) despesas pontuais de R$ 5,0 milhões em função de cancelamentos e atrasos em voos superiores a 4 horas conforme resolução 141 da ANAC. Tais despesas são provenientes principalmente das restrições internacionais na região do Cone Sul incorridas em grande parte do mês de junho em função das cinzas do vulcão chileno Puyehue; (iv) despesa não recorrente com rescisão contratual no valor de R$10,0 milhões com prestador de serviço de rampa visando vantagens comerciais e economias operacionais futuras com o novo prestador de serviço; e (v) aumento de 90% na despesa com resgate de milhas para utilização nas companhias parceiras internacionais entre os períodos.

Na comparação com o trimestre anterior, houve aumento de 38,0% devido aos mesmos motivos que afetaram a comparação anual, parcialmente compensados pela queda de aproximadamente 5,0% nas despesas variváveis relacionadas ao volume operacional da Companhia em função da queda de 2,2% nas decolagens entre os períodos. Por ASK, houve aumento de 75,6% e 43,9% em comparação ao 2T10 e 1T11, respectivamente.

Resultado Operacional

Resultados Operacionais (R$MM)	2T11	2T10	Var.%	1T11 Ajustado	Var.%
EBIT	**(270,8)**	**57,3**	**nm**	**193,1**	**nm**
Margem	*-17,3%*	*3,6%*	*nm*	*10,2%*	*nm*
por ASK	*(2,38)*	*0,52*	*nm*	*1,63*	*nm*
EBITDA	**(180,1)**	**137,6**	**nm**	**283,3**	**nm**
Margem	*-11,5%*	*8,7%*	*nm*	*14,9%*	*-nm*
por ASK	*(1,58)*	*1,24*	*nm*	*2,39*	*nm*
EBITDAR	**(67,6)**	**274,2**	**nm**	**411,5**	**nm**
Margem	*-4,3%*	*17,2%*	*nm*	*21,7%*	*nm*
por ASK	*(0,59)*	*2,48*	*nm*	*3,47*	*nm*

O prejuízo operacional (EBIT) do 2T11 totalizou R$270,8 milhões com margem operacional negativa de 17,3% abaixo dos R$57,3 milhões (margem de 3,6%) registrado no 2T10, e R$193,1 milhões (margem de 10,2%) no 1T11. O resultado negativo ocorreu em função do acirramento da competição no mercado doméstico brasileiro que acarretou na queda em 1,5% na receita líquida na comparação anual, adicionalmente ao cenário de pressão dos custos operacionais da Companhia no período, que em termos nominais apresentaram um aumento de 19,8% em comparação ao 2T10, principalmente pelo aumento no custo do combustível e a decisão de realizar em 2011, despesas que gerarão economias no futuro.

Resultado das Operações de *Hedge*

A Companhia contabiliza instrumentos financeiros derivativos de acordo com o IAS 39 — Contabilização de Instrumentos Derivativos e Atividades de *Hedge*.

Resultados de Hedge (R$MM) 1T11	OIL	Câmbio	Juros	Total
Subtotal – Designados para *Hedge Accounting*	(26,4)	(14,6)	-	(41,0)
Subtotal – Não designados para *Hedge Accounting*	-	(13,0)	(8,9)	(21,9)
Total	**(26,4)**	**(27,5)**	**(8,9)**	**(62,9)**
OCI (líquido de impostos)	9,0	-	(11,4)	(2,4)

**OCI: OTher Comprehensive Income ou Demonstração do Resultado Abrangente, é uma conta de caráter transitório onde se registram os ajustes de valor justo, positivos e negativos, de operações de competências futuras. O objetivo de demonstrar o resultado o mais próximo da realidade da empresa. A medida que os resultados das operações ocorrem em suas devidas competências estes vão sendo incorporados aos resultados da empresa. Na Gol são registrados os valores justos dos hedges vencíveis em períodos futuros.*

No segundo trimestre de 2011, a Companhia reconheceu uma perda líquida de R$62,9 milhões nas operações designadas de *hedge* (mais detalhes também na seção resultado financeiro) e o efeito caixa destas operações, no mesmo período, foi uma saída de R$26,9 milhões.

Combustível: as operações de *hedge* de consumo de combustível são feitas por meio de contratos de derivativos de petróleo cru (WTI e Brent) e representaram perdas de R$26,4 milhões no trimestre. Desse total, foram considerados inefetivos para fins de *hedge accounting:* ganhos de R$21,3 milhões com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 2T11, e perdas de R$47,7 milhões com contratos de exercícios futuros, reconhecidos antecipadamente no resultado financeiro.

Câmbio: as operações de *hedge* para taxa de câmbio totalizaram perdas de R$27,5 milhões reconhecidos no resultado financeiro. Deste total, R$14,6 milhões referem-se a perdas em contratos designados para *hedge accounting,* sendo R$0,6 milhão de perdas com contratos de exercícios futuros, reconhecidas antecipadamente, e R$13,9 milhões de perdas referente a contratos de futuro de Dólar designados para *hedge* de valor justo (*Fair Value Hedge*). A Companhia também apresentou uma perda de R$13,0 milhões registrada em despesa financeira referente a operações não designadas para *hedge accounting*.

Juros: durante o primeiro e segundo trimestre de 2011, a Companhia contratou *swaps*, para proteger as entregas futuras de aeronaves. Os contratos que foram designados como *hedge accounting* de fluxo de caixa tiveram, ao final dos trimestres, os valores de mercado contabilizados em OCI. Os contratos não designados tiveram valor de mercado negativo, R$8,9 milhões, contabilizado no resultado financeiro.

Valor Nocional de Contratos por período	3T11	4T11	1T12	2T12	Total
Combustíveis					
Volume Nocional em Barris ('000)	2.165	1.713	1.180	663	5.721
Preço por Barril (US$)*	111,63	123,99	130,54	133,15	121,73
*****Total em R$MM***	**377.284**	**331.581**	**240.475**	**137.814**	**1.087.154**
Câmbio					
Valor Nocional em US$ MM	19.750	10.500	-	-	30.250
Taxa Média dos Contratos	1,7247	1,8000	-	-	1,7508
Total em R$MM	**34,1**	**18,9**	**-**	**-**	**52,9**

** Média ponderada entre os strikes dos derivativos. Médias apenas dos preços das opções de compra.*
*** Taxa de câmbio em 30/06/2011: R$1,5611 / US$1,00.*

A GOL adota uma política de *hedge* que visa proteger a Companhia de flutuações nos preços de combustíveis, câmbio e juros e que possam vir a afetar significativamente a competitividade de suas operações. Para cumprir com essa finalidade, a Companhia possui um Comitê de Política Financeiras e Risco composto por alguns membros do Conselheiro de Administração, consultoria independente e gestores da Companhia. O Comitê se reúne trimestralmente com a finalidade

principal de traçar os objetivos em um horizonte contínuo de 24 meses e acompanhar sua implementação. O Comitê também pode se reunir extraordinariamente, caso um de seus membros faça uma convocação. Baseados nessas decisões, os gestores da Companhia executam as estratégias de proteção determinadas.

Os instrumentos financeiros utilizados nesse trimestre foram, em sua totalidade, aquisições de opções de compra de WTI e de Brent, *swaps* de WTI, contratos de *zero cost collar* de WTI e de *Heating Oil*, opções de Dólar, futuro de Dólar, *swap* de taxa de câmbio e CDI e *swaps* de taxas de juros pré e pós-fixadas. A GOL foca em estruturas simplificadas de derivativos visando reduzir seus riscos operacionais e preservar ao máximo as metas estabelecidas em seu orçamento anual.

As tabelas abaixo demonstram a análise de sensibilidade em 30 de junho de 2011 e de 2010, e seus impactos nas variações das cotações dos instrumentos financeiros sobre os resultados do exercício da Companhia, ai incluidos o resultado de *hedge* e das despesas afetadas pelas respectivas variações, e sobre o seu patrimônio líquido, com base nos cenários abaixo descritos:

Combustível: Aumento e queda de 10 pontos percentuais no preço do combustível, mantendo-se constante todas as demais variáveis;

(Em R$MM)	30 de junho de 2011		30 de junho de 2010	
	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL
+10p.p.	**(72,5)**	**(42,4)**	(56,4)	(31,4)
-10p.p.	**72,5**	**45,0**	56,4	37,1

Câmbio - Dólar: Aumento e queda de 10 pontos percentuais na taxa de câmbio do Dólar, mantendo-se constante todas as demais variáveis;

(Em R$MM)	30 de junho de 2011		30 de junho de 2010	
	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL
+10p.p.	**(93,9)**	**(62,0)**	(81,5)	(36,0)
-10p.p.	**93,9**	**62,0**	81,5	40,8

Taxa de Juros – Libor: Aumento e queda de 10 pontos percentuais na taxa de juros Libor, mantendo-se constante todas as demais variáveis;

(Em R$MM)	30 de junho de 2011		30 de junho de 2010	
	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL
+10p.p.	**-**	**6,1**	(0,01)	(0,19)
-10p.p.	**-**	**(6,1)**	0,01	0,21

Resultado Financeiro Líquido

No 2T11, o resultado financeiro líquido totalizou uma despesa de R$87,0 milhões, diante de uma despesa de R$113,2 milhões no 2T10, e uma despesa de R$21,3 milhões no 1T11.

Resultado Financeiro (R$MM)	2T11	2T10	Var.%	1T11 Ajustado	Var.%
Despesas com Juros	(86,7)	(81,3)	6,6%	(89,0)	-2,6%
Leasing Financeiro	*(20,0)*	*(22,9)*	*-12,3%*	*(21,6)*	*-7,2%*
Despesas com Juros	*(66,6)*	*(58,4)*	*14,0%*	*(67,4)*	*-1,1%*
Variação Cambial e Monetária	27,0	(29,9)	nm	65,1	-58,5%
Receita Financeira	33,4	28,6	16,8%	36,6	-8,8%
Resultado de *Hedge*	(62,9)	(25,7)	144,3%	(30,6)	105,3%
Outras Receitas (despesas) Financeiras	2,1	(4,9)	nm	(3,4)	nm
Resultado Financeiro Líquido	**(87,0)**	**(113,2)**	**-23,1%**	**(21,3)**	**308,5%**

As **despesas com juros** totalizaram R$86,7 milhões com um aumento de 6,6% em relação ao 2T10, principalmente em função de: (i) despesas de juros das debêntures de R$600 milhões emitida no final do 2T10 (set/2010); (ii) maiores despesas de juros com os bônus seniores de vencimento em 2020 emitido em jul/10; (iii) despesas de juros das debêntures de R$500 milhões emitida em junho/2011; e (iv) maior quantidade de aeronaves classificadas em regime de *leasing* financeiro (41 no 2T11 *versus* 35 no 2T10). A despesa foi parcialmente compensados pela apreciação do Real em 13,3% versus o Dólar.

Na comparação com o 1T11, houve redução de 2,6% principalmente em função da valorização do Real em 4,2% que impactou positivamente os pagamentos de juros sobre o endividamento em moeda estrangeira que ao final do 2T11 correspondiam a cerca de 67% da dívida total da Companhia.

A **variação cambial e monetária** registrou um ganho de R$27,0 milhões no 2T11 em comparação a uma perda de R$29,9 milhões no 2T10, devido a valorização da taxa de câmbio do final período em 13,3%, que impacta diretamente sobre os passivos e ativos financeiros em moeda estrangeira. O resultado foi compensado pela: (i) redução na exposição da dívida da Companhia à moeda norte-americana (67% no 2T11 *versus* 81,0% no 2T10); e (ii) lançamento pontual de uma despesa de variação cambial de R$76,5 milhões em função da mudança na classificação dos depósitos de manutenção de "ativo não monetário" para "ativo monetário".

Em 30 de junho de 2011, a Companhia alterou a classificação dos depósitos de manutenção de ativo não monetário para monetário e, portanto, sujeitos à variação cambial e/ou atualização monetária. A realização desses ativos a partir de 2011 passou a ser reconhecida por meio de fluxo de recursos financeiros, de acordo com as renegociações efetuadas com seus arrendadores. Em 30 de junho de 2011, a Companhia registrou o montante de R$76,5 milhões de despesa com variação cambial. Desta forma, eventos subsequentes de depósitos de manutenção e as suas correspondentes variações cambiais e/ou atualização monetária, podem incidir de forma positiva ou negativa no resultado financeiro.

Na comparação com o 1T11, houve uma queda de 58,5% em função da mudança na classificação dos depósitos de manutenção conforme citado acima, compensado pela apreciação da taxa de câmbio final no 2T11 de 4,2% *versus* 2,3% do trimestre anterior.

A **receita financeira** atingiu R$33,3 milhões no 2T11, com um aumento de 16,8% em comparação a uma receita de R$28,6 milhões no 2T10, devido a: (i) aumento nos ganhos financeiros atrelados ao volume médio de caixa aplicado que representou 29,0% da receita líquida dos últimos doze meses; e (ii) aumento em cerca de 5,9% na taxa média do CDI incidentes sobre as aplicações em renda fixa no período. Na comparação com o 1T11, houve uma queda de 8,8% comparado aos R$36,6 milhões, em função do maior volume de caixa aplicado durante o 1T11, parcialmente compensando pelo aumento de 5,9% da taxa média do CDI no período.

As **outras despesas financeiras** atingiram uma receita de R$2,1 milhões no 2T11 *versus* a despesa de R$4,9 milhões no mesmo período do ano anterior em função da receita de

aproximadamente R$6,0 milhões referente ao benefício concedido pela Lei 11.941/99 por conta da utilização de parte de seus créditos fiscais relativos a prejuízo fiscal e base negativa de contribuição social para liquidação dos valores referente a juros e multas de débitos federais parcelados (REFIS), parcialmente compensados pelas comissões bancárias incorridas pela emissão do bônus sênior com em jul/10 e das debêntures emitas em set/2010 e jun/2011 (as emissões são reconhecidas no resultado ao longo do prazo de vigência da dívida). Na comparação com o trimestre anterior, com despesa de R$3,4 milhões no 1T11 *versus* uma receita de R$2,1 no 2T11, a variação ocorreu em função dos mesmos motivos descritos na comparação anual.

Imposto de Renda

Imposto de Renda (R$MM)	2T11	2T10	Var.%	1T11 Ajustado	Var.%
Imposto de renda corrente	3,8	11,9	-68,1%	(4,1)	nm
Imposto de renda diferido	(4,7)	(7,9)	-40,7%	(57,2)	-91,9%
Imposto de Renda	**(0,9)**	**4,0**	**nm**	**(61,3)**	**-98,6%**

O total de imposto de renda registrado no 2T11 foi uma despesa de R$0,9 milhões em comparação a um benefício de R$4,0 milhões no 2T10. Esta variação ocorreu principalmente, em função da reversão do imposto de renda corrente constituído no 1T11 por conta da menor base tributável auferida no 2T11

Na comparação com o trimestre anterior que registrou uma despesa de R$61,3 milhões, a redução foi principalmente devido à queda de 91,9% na linha de imposto de renda e contribuição social diferidos por conta da: (i) menor adição de aeronaves em modalidade de leasings financeiros no trimestre (2 no 2T11 versus 4 no 1T11); e (ii) a reversão de parte dos impostos de renda e contribuição social diferidos anteriormente reconhecidos para utilização no pagamento de multas e juros incidentes sobre a consolidação dos débitos federais incluídos no REFIS. Também contribuiu para a redução no total do imposto de renda, a queda de despesa de imposto de renda corrente em função da redução do lucro tributável.

Lucro (Prejuízo) Líquido

A GOL apresentou prejuízo líquido no 2T11 de R$358,7 milhões, ante um prejuízo líquido de R$51,9 milhões no 2T10. O prejuízo do trimestre na comparação ano-a-ano ocorreu principalmente em função do resultado operacional negativo do período por conta da permanência da competição no mercado doméstico, cenário de pressão nos custos operacionais da Companhia, influenciado principalmente em função do aumento nas despesas com combustível. Adicionalmente, durante o 2T11 a Companhia decidiu realizar despesas adicionais em virtude da devolução de aeronaves com baixa perfomance e com alto custo de manutenção que gerarão economias no médio e longo prazo. O prejuízo líquido também foi impactado pelo lançamento pontual de R$76,5 milhões no resultado financeiro em função de ajustes contábeis de variação cambial dos depósitos de manutenção realizados pela Companhia.

Liquidez e Endividamento

Liquidez Total (R$MM)	2T11	2T10	Var.%	1T11	Var.%
Em Reais	**2.348,3**	**1.839,8**	**27,6%**	**2.107,6**	**11,4%**
Caixa, Equivalentes de Caixa e Aplicações Financeiras	2.067,2	1.589,3	30,1%	1.847,1	11,9%
Recebíveis de Curto Prazo	281,1	250,5	12,2%	260,5	7,9%
Liquidez Total	**2.348,3**	**1.839,8**	**27,6%**	**2.107,6**	**11,4%**

O total em caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras encerrou o trimestre em R$2.067,2 milhões, um aumento de 30,1% e 11,9% em comparação ao 2T10 e 1T11, respectivamente. O aumento na comparação com o trimestre anterior ocorreu principalmente em

função da 5º emissão de debêntures (emissão em junho/2011), no valor total de R$500,0 milhões com vencimento em 2017. Este aumento foi parcialmente compensando pela geração de caixa operacional negativa e aumento nos desembolsos referentes ao programa de *Hedge* da Companhia que a partir de abril/2011, aumentou o seu percentual de proteção de combustível para cerca de 50% do consumo projetado para os próximos 36 meses *versus* o programa anterior de 20% do consumo para os próximos 12 meses.

A GOL permanece com sua política em manter um balanço patrimonial forte para suportar a alta competividade no mercado doméstico e situações macroeconômicas mundiais adversas através de um saldo de caixa de pelo menos 25% das receitas líquidas dos últimos 12 meses. No 2T11 este indicador representou 29,0%. O caixa e equivalentes de caixa apresentaram aumento de 11,9% na comparação com o 1T11, e o caixa total representou 6,0 vezes as obrigações dos próximos 12 meses (2,7 vezes no 2T10 e 5,9 vezes no 1T11), compostos da seguinte forma: (i) saldo de caixa de R$1.643,5 milhões; e (ii) R$423,7 milhões em investimentos de liquidez imediata. O índice de liquidez corrente (divisão das disponibilidades totais e recebíveis pelo passivo circulante) ficou em 1,3 vezes no 2T11 (0,9 vezes no 2T10 e 1,4 vezes no 1T11).

Os **recebíveis de curto prazo** são compostos por vendas de passagens por meio de cartão de crédito, recebíveis do programa de parcelamento de passagens (Voe Fácil), e contas a receber de agências de viagem e cargas. Ao final de 2T11, esses recebíveis correspondiam a R$281,1 milhões, um saldo 12,2% maior ao valor de R$250,5 milhões registrados no 2T10 e 7,9% dos R$260,5 milhões do 1T10, principalmente por conta do aumento no volume de vendas antecipadas entre os períodos.

Compromissos Financeiros (R$MM)	2T11	2T10	Var.%	1T11	Var.%
Financiamento de Aeronaves	**1.590,9**	**1.767,0**	**-10,0%**	**1.609,7**	**-1,2%**
Leasings Financeiros	*1.590,9*	*1.661,0*	*-4,2%*	*1.609,7*	*-1,2%*
PDP Facility	*-*	*106,0*	*-100,0%*	*-*	*nm*
Empréstimos e Financiamentos	**2.390,2**	**1.480,9**	**61,4%**	**1.963,8**	**21,7%**
Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)	*2.110,8*	*1.159,4*	*82,1%*	*1.672,3*	*26,2%*
Bônus Perpétuo	*279,4*	*321,5*	*-13,1%*	*291,5*	*-4,2%*
Juros Acumulados	61,0	22,5	171,1%	31,7	92,4%
Dívida Bruta	**4.042,2**	**3.270,4**	**23,6%**	**3.605,2**	**12,1%**
Leasings Operacionais a Pagar (fora do balanço)*	*1.817,7*	*2.588,9*	*-29,8%*	*1.967,2*	*-7,6%*
Total de Compromissos Financeiros	**5.859,9**	**5.859,3**	**0,0%**	**5.572,4**	**5,2%**

** correspondem à soma dos empréstimos e financiamentos e à projeção do valor total dos contratos de leasings operacionais a pagar, de acordo com as demonstrações financeiras; * Alguns cálculos de variação do relatório podem não bater devido ao arredondamento.*

Em linha com a estratégia de fortalecimeto do balanço patrimonial, a GOL permanece com um cenário confortável em relação à amortização das dívidas a vencer no horizonte de 3 anos. Em 30 de junho de 2011, o total de **empréstimos e financiamentos** da Companhia somavam R$4.042,2 milhões, sendo que as dívidas de longo prazo, excluindo os bônus perpétuos que não possuem vencimento, tinham um prazo médio de 7,9 anos**,** com taxa média de 12,2% nas obrigações em moeda local, e 6,3% nas obrigações em Dólar. Excluindo o Bônus Perpétuo, o endividamento total da Companhia seria de R$3.762,7 milhões, cerca de 27,6% maior do que no 2T10 em função principalmente da: (i) 4º e 5º emissão de debêntures; e (ii) emissão dos bônus seniores em jul/10 no valor de US$300 milhões. Na comparação com o trimestre anterior, o endividamento total excluindo o Bônus Perpétuo foi de R$3.313,7 milhões, 13,9% superior principalmente em função da 5º emissão de debêntures no valor de R$500 milhões.

O total de compromissos financeiros, que somam a dívida bruta registrada no balanço patrimonial, e a projeção de pagamentos dos contratos de *leasing* operacionais vigentes entre 2011 e 2021, totalizou R$5.859,9 milhões no trimestre, praticamente linear em comparação ao 2T10 principalmente em função de: (i) menor participação de aeronaves sob regime de *leasing* operacional; e (ii) apreciação do Real perante o Dólar em 13,3,% entre os períodos. O saldo foi parcialmente compensado pelas novas emissões feitas entre os períodos conforme destacado no parágrafo acima. Já na comparação com o 1T11, houve aumento de 5,2% em função da 5º emissão

de debêntures, parcialmente compensado pela menor quantidade de aeronaves sob regime de *leasing* operacional e apreciação da taxa final de período do Real frente ao Dólar em 4,2%.

Financiamento de Aeronaves (R$MM)	2T11	2T10	Var.%	1T11	Var.%
Curto Prazo (em Moeda Estrangeira)	**127,2**	**252,6**	**-49,6%**	**139,6**	**-8,9%**
PDP Facility	*-*	*106,0*	*-100,0%*	*-*	*nm*
Leasings Financeiros	*127,2*	*146,6*	*-13,2%*	*139,6*	*-8,9%*
Longo Prazo (em Moeda Estrangeira)	**1.463,8**	**1.514,5**	**-3,3%**	**1.470,0**	**-0,4%**
Leasings Financeiros	*1.463,8*	*1.514,5*	*-3,3%*	*1.470,0*	*-0,4%*
Total de Financiamento de Aeronaves	**1.590,9**	**1.767,0**	**-10,0%**	**1.609,6**	**-1,2%**

Os financiamentos de aeronaves totalizaram R$1.590,9 milhões no final do 2T11, compostos pelos financiamentos de aeronaves sob a modalidade de *leasing* financeiro, que correspondem a obrigações financeiras pagas periodicamente aos lessores dos aviões, por meio da própria geração de caixa operacional da Companhia ou via empréstimos de longo prazo, também com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos. Em comparação ao 2T10, houve redução de 10,0% em função da: (i) quitação da linha de financiamento *PDP Facility*; (ii) das amortizações do período; e (iii) pela redução de 13,3% na taxa de câmbio final em Dólar. Parcialmente compensado pela adição de 6 aeronaves sob a modalidade de *leasing* financeiro entre os períodos. Na comparação com o 1T11, a redução foi de 1,2% em função da apreciação da taxa de câmbio, compensado pela adição de 2 aeronaves sob regime de leasing financeiro na frota.

Cronograma da Dívida Financeira (R$MM)	2011	2012	2013	2014	2015	> 2015	Total
Em Moeda Nacional	**42,2**	**19,0**	**35,3**	**19,3**	**598,9**	**500,4**	**1.215,0**
BDMG I e II	*3,4*	*4,4*	*6,4*	*4,3*	*4,3*	*7,6*	*30,5*
BNDES	*13,6*	*1,2*	*-*	*-*	*-*	*-*	*14,8*
BNDES-Safra	*25,2*	*13,4*	*28,9*	*15,0*	*-*	*-*	*82,5*
Debêntures		*-*	*-*	*-*	*594,5*	*492,7*	*1.087,3*
Em Moeda Estrangeira	**111,7**	**-**	**-**	**-**	**-**	**1.063,5**	**1.175,2**
Capital de Giro	*79,2*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*79,2*
IFC	*32,4*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*32,4*
FINIMP	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*
Senior Notes	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*784,1*	*784,1*
Bônus Perpétuos	*-*	*-*	*-*	*-*	*-*	*279,4*	*279,4*
Total	**153,9**	**19,0**	**35,3**	**19,3**	**598,9**	**1.563,9**	**2.390,2**
% Total em moeda estrangeira	73%	0%	0%	0%	0%	68%	49%

Indicadores Financeiros	2T11	2T10	Var.%	1T11	Var.%
% da Dívida Bruta em Moeda Estrangeira	**67,3%**	80,6%	-13,3 pp	77,2%	-9,9 pp
Caixa / Receita Líquida (UDM)	**29,0%**	24,7%	+4,3 pp	25,9%	+3,2 pp
Dívida Líquida (R$MM)	**1.975,0**	1.681,2	17,5%	1.758,1	12,3%
Dívida Líquida Excl. PDP e Perpétuo (R$MM)	**1.695,6**	1.253,6	35,3%	1.466,6	15,6%
Compromissos Financeiros Líquidos[1] (R$MM)	**3.792,7**	4.270,0	-11,2%	3.725,3	1,8%
Dívida Bruta Ajustada[2] (R$MM)	**7.612,5**	7.352,5	3,5%	7.343,7	3,7%
Dívida Líquida Ajustada (R$MM)	**5.545,3**	5.763,1	-3,8%	5.496,6	0,9%
Dívida Bruta Ajustada[2]/ EBITDAR	**6,3x**	5,8x	8,6%	4,8x	31,3%
Dívida Bruta Ajustada[2]/ EBITDAR +Rec Fin.	**5,7x**	5,5x	3,6%	4,4x	29,5%
Dívida Líquida Ajustada[3] / EBITDAR	**4,6x**	4,5x	2,2%	3,6x	27,8%
Dívida Liquida Ajustada[2] / EBITDAR +Rec. Financeira	**4,2x**	4,3x	-2,3%	3,3x	27,3%
Dívida Bruta Aj.[2] / Capitalização Ajustada (contábil)	**0,7x**	0,7x	0,0%	0,7x	0,0%
Dívida Bruta Aj.[2] / Capitalização Ajustada (mercado) [3]	**0,6x**	0,7x	-14,3%	0,7x	-14,3%
EBITDA / Despesas Financeiras	**1,9x**	2,3x	-17,4%	2,9x	-34,5%

Compromissos Financeiros Líq.*/EBITDAR	**3,2x**	3,4x	-5,9%	2,4x	33,3%	

[1]*Compromissos financeiros (dívida bruta + contratos de leasings operacionais, conforme nota 25 da demonstrações financeiras consolidadas) menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras)*
[2]*Dívida Bruta + Despesas de Leasings Operacionais dos últimos 12 meses x 7*
[3]*Dívida Bruta Ajustada menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras);* [3]*Considera cotação de R$ 18,63 por ação.*
** Alguns cálculos de variação do relatório podem não bater devido ao arredondamento.*

Empréstimos (R$MM)	2T11	2T10	Var.%	1T11	Var.%
Curto Prazo	**342,1**	**596,8**	**-42,7%**	**312,6**	**9,4%**
Em Reais	**70,3**	**209,6**	**-66,5%**	**131,8**	**-46,7%**
Capital de Giro	-	125,0	nm	82,7	nm
BNDES	13,6	14,4	-5,2%	14,0	-2,7%
BNDES-Safra	25,2	13,4	88,7%	28,4	-11,1%
Debêntures	-	46,3	nm	-	nm
BDMG	3,4	3,2	6,3%	3,5	-1,3%
Juros	28,0	7,4	280,4%	3,2	770,5%
Em Moeda Estrangeira	**271,8**	**387,2**	**-29,8%**	**180,9**	**50,3%**
Capital de Giro	79,2	101,5	-21,9%	-	#DIV/0!
PDP Facility	-	106,0	nm	-	nm
Empréstimo IFC	32,4	15,0	115,9%	10,1	221,5%
FINIMP	-	2,9	nm	2,7	nm
Leasings Financeiros	127,2	146,6	-13,3%	139,6	-8,9%
Juros	33,0	15,2	117,8%	28,5	16,1%
Longo Prazo	**3.420,6**	**2.352,2**	**45,4%**	**3.001,0**	**14,0%**
Em Reais	1.172,8	425,6	175,6%	689,9	70,0%
BNDES	1,2	15,5	-92,3%	4,8	-75,0%
BNDES-Safra	57,3	54,1	5,9%	63,7	-10,1%
BDMG	27,0	28,7	-5,7%	27,3	-1,2%
Debêntures	1.087,3	327,3	232,2%	594,0	83,0%
Em Moeda Estrangeira	**2.247,9**	**1.926,6**	**16,7%**	**2.311,2**	**-2,7%**
Empréstimo IFC	-	37,5	nm	23,8	nm
Leasing Financeiro	1.463,8	1.514,5	-3,3%	1.470,0	-0,4%
Senior Notes	784,1	374,6	109,3%	817,4	-4,1%
Endividamento Financeiro, ex-perp.	**3.762,7**	**2.948,9**	**27,6%**	**3.313,7**	**13,6%**
Bônus Perpétuos	279,4	321,5	-13,1%	291,5	-4,2%
Dívida Bruta	**4.042,2**	**3.270,4**	**23,6%**	**3.605,2**	**12,1%**

** Alguns cálculos do relatório podem não bater devido ao arredondamento.*

Frota e Plano de Frota

Em 30 de junho de 2011, a Companhia encerrou o trimestre com uma frota operacional padronizada de 115 aeronaves B737-700 e 800 NGs com idade média de 6,9 anos e uma frota total de 121 aeronaves. Nesse trimestre, houve a devolução de 3 aeronaves B767-300.

Frota Operacional	Assentos[1]	2T11	2T10	Var.%	1T11	Var.%
Voos Regulares						
B737-300	141	-	-	-	-	-
B737-700 NG	144	43	42	1	40	3
B737-800 NG	177	17	17	-	15	2
B737-800 NG SFP	187	55	52	3	56	(1)
Subtotal	**18.887**	***115***	***111***	***4***	***111***	***4***
Fretamentos	**Assentos[1]**	**2T11**	**2T10**	**Var.%**	**1T11**	**Var.%**
B767-300 ER	218	-	4	(4)	4	(4)
Total Operacional[2]	**19.759**	**115**	**115**	-	**115**	-
Não Operacional	**Assentos[1]**	**2T11**	**2T10**	**Var.%**	**1T11**	**Var.%**
B737-300	141	-	5	(5)	3	(3)
B737-700 NG	144	-	-	-	2	(2)
B737-800 NG	177	-	-	-	3	(3)

B737-800 NG SFP [4]	187	3	-	3	-	3
B767-300 ER [3]	218	3	2	1	2	1
***Sub Total*[4]**	**1.501**	**6**	**7**	**(1)**	**10**	**(4)**
Total	**21.437**	**121**	**122**	**(1)**	**125**	**(4)**

(1) Total de assentos no 2T11

(2) Inclui aeronaves da malha aérea regular (B737) e de fretamento (B767).

(3) Durante o 2T11 foram devolvidas 3 aeronaves B767. Essas aeronaves já não se encontram mais na frota total da Companhia em 2011. As demais encontram-se fora da operação da Companhia.

(4) 3 aeronaves B737-800 NG SFP, encontram-se sub-arrendada (*sub-lease*) para uma empresa Européia.

A frota é atualmente 100% arrendada em uma combinação de *leasings* financeiros e operacionais. Do total de 121 aeronaves, 80 estavam sob o regime de arrendamento operacional e 41 em arrendamentos financeiros, sendo que destas, 35 aeronaves possuem opção de compra ao final do contrato.

Plano de Frota Operacional	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
B737-700 NG	40	40	40	40	40
B737-800 NG*	75	79	81	85	91
Total	**115**	**119**	**121**	**125**	**131**

** inclui aeronaves SFP (Short Field Performance)*

Previsão de Desembolsos de Aeronaves(R$MM)	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**>2015**	**Total**
Pre Delivery Deposits	164,8	392,9	468,0	434,1	352,8	65,4	1.878,0
Compromissos com aquisição de aeronaves*	885,1	377,3	2.060,0	3.304,6	2.878,4	6.574,8	16.080,2
Total	**1.049,9**	**770,2**	**2.528,0**	**3.738,7**	**3.231,2**	**6.640,2**	**17.958,2**

** Preços de lista*

Investimentos

Os investimentos (Capex) do trimestre totalizaram aproximadamente R$100,0 milhões, sendo 63% desse total relacionado ao plano de aquisição de aeronaves (*Pre Delivery Deposits*) para serem entregues em 2011 a 2013. As aquisições de peças representaram 24%; e investimentos em bases, TI e na expansão do centro de manutenção (construção da Oficina de Rodas e Freios) em Confins (Minas Gerais), totalizaram cerca de 14%. A expectativa de investimentos para o ano de 2011 é de aproximadamente R$500 a R$550 milhões.

Composição Acionária

	ON	**%**	**PN**	**%**	**Total**	**%**
Fundo de Investimento em Participações Volluto	137.032.718	100,0	35.963.279	27,0	172.995.997	64,0
Conselho	16	-	2.004.542	1,5	2.004.558	0,7
Ações em Tesouraria	-	-	454.425	0,3	454.425	0,2
Mercado	-	-	94.931.886	71,2	94.931.886	35,1
Total	**137.032.734**	**100,0**	**133.354.132**	**100,0**	**270.386.866**	**100,0**

Sumário das Projeções Financeiras 2011

A GOL revisou em suas projeções financeiras de 2011 tendo em vista o atual cenário competitivo no mercado doméstico, a permanência do custo de combustível em altos patamares e despesas acima do previstas para 2011.

Projeções Financeiras 2011	Cenário Anterior		Cenário Revisado	
	Pior	Melhor	Pior	Melhor
Crescimento do PIB Brasileiro	4,0%	5,0%	4,0%	5,0%
Crescimento da Demanda no Mercado Doméstico (% RPKs)	10,0%	15,0%	**12,0%**	**18,0%**
Passageiros Transportados GOL (milhões)	34	36	34	36
Capacidade (Oferta) GOL (ASKs bilhões)	48,0	50,0	48,0	50,0
Frota Operacional (fim do período)	115	115	115	115
Yield (R$ centavos)	19,5	21,0	**18,5**	**19,8**
RPK, Sistema (bilhões)	33,0	35,0	**34,0**	**36,0**
Decolagens (000)	315	340	315	340
CASK ex-combustível (R$ centavos)	8,7	8,3	**9,4**	**9,0**
Litros Consumidos (bilhões)	1,55	1,65	1,55	1,65
Preço do Combustível (R$/litro)	2,10	2,00	2,10	2,00
WTI Médio (US$/barril)	115	100	115	100
Taxa de Câmbio Média (R$/US$)	1,68	1,58	**1,65**	**1,55**
Margem Operacional (EBIT)	6,5%	10,0%	**1,0%**	**4,0%**

Contatos

Relações com Investidores
Leonardo Pereira
Edmar Lopes
Raquel Kim
Gustavo Mendes
Tel.: (11) 2128-4700
E-mail: ri@golnaweb.com.br
Website: www.voegol.com.br/ri

Comunicação Corporativa
Tel.: (11) 2128-4413
E-mail: comcorp@golnaweb.com.br

Assessoria de Imprensa
Edelman (EUA e Europa):
Meaghan Smith e Robby Corrado
Tel.: 1 (212) 704-8196 / 704-4484
E-mail: meaghan.smith@edelman.com
ou robby.corrado@edelman.com

Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior Companhia Aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina opera, com as marcas GOL e VARIG, cerca de 940 voos diários para 63 mercados domésticos e 13 internacionais na América do Sul e Caribe, utilizando uma frota jovem e moderna de aeronaves Boeing 737-700 e 737-800 *Next Generation*, as mais seguras, eficientes e econômicas da classe. Por meio de acordos com empresas regionais, a companhia oferece aos clientes acesso a outros 12 destinos brasileiros. Além disso, o programa de relacionamento SMILES, o maior do Brasil, permite que seus participantes acumulem milhas e resgatem bilhetes para mais de 560 localidades em todo o mundo, por meio de voos realizados por parceiras estrangeiras. A companhia possui também o serviço logístico Gollog, que capta e distribui cargas e encomendas em mais 1.800 municípios brasileiros e oito internacionais. Com seu portfolio de produtos e serviços inovadores, a GOL Linhas Aéreas Inteligentes oferece a melhor relação custo-benefício do mercado.

Este comunicado contém considerações futuras referentes às perspectivas do negócio, estimativas de resultados operacionais e financeiros, e às perspectivas de crescimento da GOL. Estas são apenas 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 e estão, portanto, sujeitas a mudanças sem aviso prévio.

Balanço Patrimonial (R$`000) IFRS	2T11	1T11	2T10
Ativo	**9.165.926**	**9.021.205**	**8.601.342**
Circulantes	***2.659.531***	***2.538.562***	***2.258.750***
Disponibilidades	1.643.472	1.797.616	1.517.990
Aplicações financeiras	313.431	21.900	39.467
Caixa restrito	-	-	31.879
Contas a receber	281.087	260.528	250.460
Estoques	141.746	166.029	166.672
Impostos a recuperar	117.644	115.247	101.699
Depósitos	-	-	-
Despesas antecipadas	88.727	92.490	109.098
Outros créditos e valores	73.424	84.752	39.548
Ativos Não-Circulantes	***4.918.498***	***4.837.554***	***4.567.622***
Imobilizado	3.659.079	3.581.871	3.307.274
Intangível	1.259.419	1.255.683	1.260.348
Outros Ativos Não-Circulante	***1.617.897***	***1.645.089***	***1.774.970***
Despesas antecipadas	49.515	51.858	58.887
Depósitos	611.435	692.701	821.939
Impostos diferidos	831.022	823.260	852.446
Aplicações financeiras	110.264	27.598	-
Caixa restrito	8.608	33.184	33.082
Outros créditos e valores	7.053	16.488	8.616
Passivo e Patrimônio Líquido	**9.165.926**	**9.021.205**	**8.601.342**
Circulante	***1.725.982***	***1.546.138***	***2.123.207***
Empréstimos e financiamentos	342.102	312.628	596.759
Fornecedores	235.215	198.914	465.661
Obrigações trabalhistas	252.682	224.652	205.465
Obrigações fiscais	50.403	46.285	43.239
Taxas e tarifas aeroportuárias	140.344	136.509	71.203
Transportes a executar	492.763	404.431	429.837
Provisões	15.708	23.182	28.039
Programa de milhagem	55.744	52.012	71.621
Adiantamento de clientes	29.023	16.212	116.103
Dividendos a pagar	593	51.450	576
Outras obrigações	111.405	79.863	94.704
Passivos não circulantes	***4.865.295***	***4.490.132***	***3.764.215***
Empréstimos e financiamentos	3.700.052	3.292.586	2.673.656
Programa de milhagem	162.586	151.703	208.895
Adiantamento de clientes	-	23.840	46.859
Impostos diferidos	670.276	672.692	561.129
Provisões	181.295	186.329	65.485
Obrigações fiscais	121.833	130.926	96.764
Outras obrigações	29.253	32.056	111.427
Patrimônio líquido	***2.604.649***	***2.984.935***	***2.713.920***
Ações emitidas	2.316.462	2.316.462	2.181.801
Reservas de capital	60.263	60.263	60.263
Ações em tesouraria	(11.887)	(11.887)	(11.887)
Outras Reservas	(76.280)	26.356	32.192
Lucros (prejuízos) retidos	316.091	593.741	451.551

Demonstrações do Resultado (R$'000) IFRS	2T11	2T10	% Var.	1T11 Ajustado	% Var.	2010	2009	% Var.
Receita Operacional Líquida	**1.566.341**	**1.590.854**	**-1,5%**	1.895.722	-17,4%	**6.979.447**	**6.025.382**	**15,8%**
Transporte de passageiros	1.378.585	1.410.679	-2,3%	1.703.848	-19,1%	6.277.657	5.306.530	18,3%
Transporte de cargas e outros	187.756	180.175	4,2%	191.874	-2,1%	701.790	718.852	-2,4%
Custos e Despesas Operacionais	**(1.837.155)**	**(1.533.584)**	**19,8%**	**(1.702.627)**	**7,9%**	**(6.281.652)**	**(5.612.090)**	**11,9%**
Pessoal	(385.304)	(311.568)	23,7%	(359.438)	7,2%	(1.252.402)	(1.100.953)	13,8%
Combustível de aviação	(730.913)	(571.697)	27,8%	(669.050)	9,2%	(2.287.410)	(1.813.104)	26,2%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(112.512)	(136.541)	-17,6%	(128.244)	-12,3%	(555.645)	(650.683)	-14,6%
Comerciais e publicidade	(89.444)	(88.115)	1,5%	(91.870)	-2,6%	(367.757)	(364.551)	0,9%
Tarifas de pouso e decolagem	(96.762)	(77.191)	25,4%	(85.132)	13,7%	(331.883)	(312.637)	6,2%
Prestação de serviços	(116.691)	(101.424)	15,1%	(108.630)	7,4%	(427.853)	(381.721)	12,1%
Material de manutenção e reparo	(89.633)	(97.371)	-7,9%	(79.331)	13,0%	(422.950)	(417.212)	1,4%
Depreciação	(90.668)	(80.370)	12,8%	(90.157)	0,6%	(281.604)	(142.853)	97,1%
Outros	(125.228)	(69.307)	80,7%	(90.775)	38,0%	(306.390)	(372.052)	-17,6%
Resultado Operacional (EBIT)	**(270.814)**	**57.270**	**nm**	**193.095**	**nm**	**697.795**	**413.292**	**68,8%**
Margem EBIT	-17,3%	3,6%	nm	*10,2%*	*nm*	*10,0%*	*6,9%*	*+3,1pp*
Outras Receitas (despesas)	**(87.026)**	**(113.204)**	**-23,1%**	**(21.302)**	**308,5%**	**(311.299)**	**342.844**	**-190,8%**
Despesas com juros	(86.670)	(81.282)	6,6%	(88.986)	-2,6%	(338.609)	(288.112)	17,5%
Receitas Financeiras de Investimentos	33.376	28.566	16,8%	36.577	-8,8%	116.172	42.798	171,4%
Variações monetárias e cambiais	27.013	(29.865)	nm	65.073	-58,5%	46.023	710.725	-93,5%
Resultado líquido de derivativos	(62.853)	(25.733)	144,3%	(30.616)	105,3%	(117.022)	(80.332)	45,7%
Outras despesas, líquidas	2.108	(4.890)	nm	(3.350)	nm	(17.863)	(42.235)	-57,7%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	**(357.840)**	**(55.934)**	**539,8%**	**171.793**	**nm**	**386.496**	**756.136**	**-48,9%**
Imposto de renda	(863)	4.027	nm	(61.260)	-98,6%	(172.299)	134.696	-227,9%
Lucro (prejuízo) líquido	**(358.703)**	**(51.907)**	**591,1%**	**110.533**	**nm**	**214.197**	**890.832**	**-76,0%**
Margem Líquida	*-22,9%*	*-3,3%*	*-19,6 pp*	*5,8%*	*nm*	*3,1%*	*14,8%*	*-11,7pp*
EBITDA	**(180.146)**	**137.640**	**nm**	**283.252**	**nm**	**979.399**	**556.145**	**76,1%**
Margem EBITDA	*-11,5%*	*8,7%*	*-20,2 pp*	*14,9%*	*nm*	*14,0%*	*9,2%*	*+4,8pp*
EBITDAR	**(67.634)**	**274.181**	**nm**	**411.496**	**nm**	**1.535.044**	**1.206.828**	**27,2%**
Margem EBITDAR	*-4,3%*	*17,2%*	*-21,6 pp*	*21,7%*	*nm*	*22,0%*	*20,0%*	*+2,0pp*

Fluxo de caixa (R$`000) IFRS	2T11	2T10
Prejuízo líquido do período	**(326.769)**	**(27.985)**
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:		
Depreciações e amortizações	180.824	144.131
Provisão para devedores duvidosos	4.480	4.588
Provisão para processos judiciais	2.837	6.971
Provisão para contratos onerosos	12.329	358
Provisão para obsolescência de estoque	19	-
Impostos diferidos	21.325	9.173
Remuneração baseada em ações	14.957	14.377
Variações cambiais e monetárias, líquidas	(111.237)	59.779
Juros sobre empréstimos	176.193	138.877
Resultados não-realizados de hedge liquido de imp.	26.485	43.774
Provisão para devolução de aeronaves	(1.508)	13.151
Programa de milhagem	10.674	(33.439)
Baixa do imobilizado e Intangivel	5.073	-
Provisão para participação no resultado	28.283	-
Variações nos ativos e passivos operacionais:		
Contas a receber	17.487	264.261
Estoques	29.225	(28.713)
Depósitos	26.329	31.693
Despesas antecipadas e impostos a recuperar	2.639	27.216
Outros ativos	5.367	6.900
Fornecedores	19.423	103.279
Transportes a executar	22.046	(131.510)
Adiantamento de clientes	(28.820)	(27.184)
Obrigações trabalhistas	46.536	42.303
Provisão para participação de resultado	(56.727)	(70.000)
Taxas e tarifas aeroportuárias	8.915	(5.128)
Obrigações fiscais	7.918	(5.017)
Seguros	(30.168)	(40.420)
Provisões	(48.345)	(29.629)
Outras obrigações	(7.074)	15.355
Caixa gerado pelas atividades operacionais	**58.716**	**527.161**
Juros pagos	(73.404)	(68.154)
Imposto de renda pago	(308)	(20.558)
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais	**(14.996)**	**438.449**
Atividades de investimentos		
Aplicações financeiras	(401.089)	415
Caixa restrito	25.892	(46.464)
Pagamentos de imobilizado	(118.306)	(220.710)
Aumento de intangível	(13.270)	(41.356)
Caixa líquido utilizado nas atividades de investimentos	**(506.773)**	**(308.115)**
Atividades de financiamentos		
Empréstimos		
Captações	548.458	301.516
Pagamentos	(290.491)	(220.666)
Dividendos pagos	(50.857)	(185.839)
Aumento de Capital	807	119.529
Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento	207.917	14.540
Variação cambial do caixa de subsidiárias no exterior	1.466	(9.292)
Acréscimo (decréscimo) líquido de caixa	**(312.386)**	**135.582**
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	**1.955.858**	**1.382.408**
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	**1.643.472**	**1.517.990**

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 vôo pela distância da etapa.

Barril de WTI (*West Texas Intermediate*): petróleo intermediário do Texas, região que serve de referencia 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.

Custo operacional por assento disponível por quilômetro (CASK): é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

Custo operacional por assento disponível por quilômetro 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.

EBITDAR (*earnings before interest, taxes, depreciation, amortization and rent*): lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação, amortização e custos com *leasing* de aeronaves. Companhias Aéreas apresentam o EBITDAR, já que o *leasing* de aeronaves representa uma despesa operacional significativa para o negócio.

Fretamento de aeronaves (*charter*): o voo operado por uma Companhia aérea 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 taxeamento.

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 (RPK): é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de passageiros pagantes em uma etapa de vôo pela distância da etapa.

PDP Facility: 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 (RASK PAX): 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 deles.

Slot: é o direito de decolar ou pousar uma aeronave em determinado aeroporto durante determinado período de tempo.

Sub-lease* (sub-arrendamento)*: é uma sublocação; um arranjo onde o locatário em um aluguel, atribui esse a um terceiro, fazendo desse modo, o antigo locatário, um sublessor.

Wet-lease: é um *leasing* onde uma companhia Aérea (lessor) providencia uma aeronave, manutenção, seguro (ACMI) e tripulação completa, para outra Companhia Aérea (locatário), a qual paga pelas horas operadas.

***Yield* por passageiro quilômetro:** representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.