

# GOL Reduz Custos Unitários e Lucro Operacional Atinge R\$191,4 milhões, com Margem de 11,1% no Trimestre

*Lucro operacional positivo e crescente pelo sétimo trimestre consecutivo, alta de 82,1% versus o 1T09 e aumento de 4,1 p.p. na margem operacional*

**São Paulo, 5 de maio de 2010** – 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, anuncia hoje os resultados do primeiro trimestre de 2010 (1T10). As informações financeiras e operacionais a seguir, exceto quando indicado o contrário, são apresentadas nas IFRS e em Reais (R\$), e as comparações referem-se ao primeiro trimestre de 2009 (1T09) e quarto trimestre de 2009 (4T09).

## Destaques

● **O Lucro Operacional (EBIT) subiu 82,1%** em relação ao 1T09, totalizando **R\$191,4 milhões, com margem de 11,1%**, 4,1 p.p. acima do 1T09, (margem de 6,9%), e 3,7 p.p. acima do 4T09 (margem de 7,4%). O resultado reflete o crescimento da demanda nos mercados doméstico e internacional e a expansão das vantagens competitivas da GOL: (i) liderança em custos baixos em virtude do aumento da taxa de utilização das aeronaves (ii) maior frequência entre os principais aeroportos domésticos do Brasil; (iii) elevados indicadores de qualidade operacional (pontualidade, regularidade, atendimento ao cliente e segurança); e (iv) crescimento do SMILES, maior programa de fidelidade da América Latina com mais de 6,7 milhões de clientes e 160 parceiros.

● **O aumento da utilização da frota no trimestre foi o principal destaque o crescimento da margem entre custos e receitas unitárias (“spread RASK e CASK”) em 55,7%** para R\$1,71 centavos sobre os R\$1,10 centavos do 1T09, e de 52,3% sobre os R\$1,13 centavos apresentados no 4T09.

● **O EBITDAR do 1T10 atingiu R\$405,0 milhões (margem de 23,4%)**, sendo 12,7% acima dos R\$359,3 milhões do 1T09 (margem de 23,7%), e 39,6% acima dos R\$290,1 milhões registrados no 4T09.

● **O total em disponibilidades (caixa e aplicações financeiras) encerrou o trimestre em R\$1.496,1 milhões**, um aumento de 3,8% em comparação ao final de 2009, e de 279,1% em comparação ao 1T09. **As disponibilidades passaram a representar 24,0% da receita líquida dos últimos 12 meses.**

## Contatos RI

Leonardo Pereira

Vice Presidente/ CFO  
e Diretor de RI

Rodrigo Alves

Raquel Kim

Mario Liao

Relações com Investidores

[ri@golnaweb.com.br](mailto:ri@golnaweb.com.br)

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

+55 (11) 2128-4700

## Teleconferências

Quinta-Feira

6 de maio de 2010

Português

11h30 (Brasil)

10h30 (US ET)

Tel.: +55 (11) 2188-0155

Replay: +55 (11) 2188-0155

Código: GOL

Webcast ao vivo:

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

Inglês

10h00 (Brasil)

9h00 (US ET)

Tel.: +1 (412) 858-4600

(demais países) ou

+1 (800) 860-2442 (EUA)

Código: GOL

Replay: +1 (412) 317-0088

(demais países) ou

+1 (877) 344-7529 (EUA)

Código: 440221#1

Webcast ao vivo:

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



Destaques (R\$MM)	1T10	1T09	% Var.	4T09	% Var.
<b>Receita Líquida</b>	<b>1.729,8</b>	1.517,0	14,0%	1.617,6	6,9%
Custos e Despesas Operacionais	(1.538,4)	(1.411,9)	9,0%	(1.498,5)	2,7%
<b>Lucro Operacional</b>	<b>191,4</b>	105,1	82,1%	119,2	60,6%
<i>Margem Operacional</i>	<b>11,1%</b>	6,9%	+4,1 pp	7,4%	+3,7 pp
EBITDAR	<b>405,0</b>	359,3	12,7%	290,1	39,6%
<i>Margem EBITDAR</i>	<b>23,4%</b>	23,7%	-0,3 pp	17,9%	+5,5 pp
<b>Lucro Líquido</b>	<b>23,9</b>	61,4	-62,1%	397,8	-94,0%

● A GOL apresentou melhoria em todos os seus indicadores financeiros nos últimos 12 meses, com os principais destaques para:

- A queda de 43,7% na relação entre a **Dívida bruta ajustada** e o **EBITDAR dos últimos 12 meses** de 5,8x no 1T10 em comparação aos 11,6x apresentados no 1T09 e queda de 9,4% em relação aos 6,4x do 4T09.
- **EBITDA dividido pelas despesas de juros** apresentou aumento de 360,0% atingindo 2,3x no 1T10 em comparação aos 0,5x do 1T09 e aumento de 21,1% em relação aos 1,9x no 4T09.
- **Disponibilidades dividido pelos empréstimos e financiamentos de curto prazo** que apresentou um aumento de 258,8% atingindo 2,7x em comparação aos 0,7x registrado no 1T09 e aumento de 9,0% em relação aos 2,4x do 4T09.

● No dia 18 de março, a Companhia inaugurou a **segunda fase da ampliação de seu Centro de Manutenção de Aeronaves em Confins (MG)**. O projeto recebeu investimentos de R\$65 milhões para a realização de serviços de manutenção pesada e preventiva, pintura de aeronaves e configuração interna de toda a frota da Companhia. O centro, um complexo tecnológico de excelência e o maior e mais avançado na América Latina, aumentou sua capacidade de 60 para até 120 aeronaves por ano.

● A GOL assinou um **novo acordo de code-share (compartilhamento de voos) com a Delta Air Lines**, expandindo seus canais de distribuição internacionais que são um importante indutor de tráfego na malha aérea da GOL. A parceria inclui um compartilhamento dos programas de milhagem a partir de junho desse ano. Após essa nova parceria, a Companhia passou a contar com cinco acordos de code-share, sendo quatro destes, parte das dez maiores companhias aéreas em faturamento do mundo: AirFrance/KLM, Delta Air Lines, American Airlines e Iberia.

*Após a parceria com a Delta, a Companhia passou a contar com cinco acordos de code-share, sendo que quatro fazem parte das dez maiores companhias aéreas em faturamento do mundo.*

● **Durante o trimestre a Companhia inaugurou dois novos destinos: São Paulo – Bauru, no mercado doméstico e Rio de Janeiro e São Paulo para Punta Cana (República Dominicana)**, via Caracas (Venezuela), no mercado internacional. Bauru é o maior município do oeste do Estado de São Paulo e a rota aérea para Congonhas oferece a possibilidade de conexão imediata aos clientes de toda a região com os principais mercados de negócios do país. Punta Cana tem se tornado um importante destino para os brasileiros no Caribe.

● Continuando com o plano de simplificar e oferecer novas oportunidades aos clientes GOL, no final de março, **a GOL reformulou sua família tarifária, simplificando sua estrutura sempre com o foco de atender as necessidades de seus clientes**. Ao mesmo tempo em que a Companhia facilita o transporte aéreo, ela atende tanto o passageiro que preza maior conforto e benefícios em sua viagem, como também o cliente que busca preços mais baixos em promoções na sua compra.

● Em março de 2010, a Companhia anunciou sua **distribuição de dividendos e como ato contínuo, um aumento de capital da Companhia, no montante equivalente aos dividendos declarados**. Os dividendos no montante de R\$185,8 milhões (R\$ 0,70 por ação) foram pagos em 16 de abril de 2010, e o aumento de capital foi concluído em 30 de abril de 2010. Como resultado, 64,1% dos direitos foram exercidos, representando R\$119,1 milhões, sendo praticamente 100% por parte do acionista controlador, ratificando sua confiança na estratégia da Companhia.

● **A GOL continuou seu processo de desenvolvimento organizacional voltado ao aprimoramento contínuo de suas práticas de Governança Corporativa, e alinhamento estratégico focado no aumento da penetração do setor aéreo no Brasil**. Em janeiro de 2010, foi anunciada a nomeação de Paulo Kakinoff como o quarto Conselheiro Independente e em março de 2010, Cláudia Pagnano foi anunciada Diretora Vice-Presidente de Mercado da GOL. A Companhia acredita que ambos poderão contribuir positivamente para o desenvolvimento dos negócios tanto sob o ponto de vista estratégico, quanto operacional.

Durante o primeiro trimestre a GOL recebeu 4 importantes prêmios institucionais:

- **“Best Managed LATAM – 2010**, na categoria Companhias Aéreas pela Revista Euromoney.
- **“Deal of the Year 2009”** pela revista *AirFinance Magazine*, publicada pela *Institutional Investor*, pela operação linha crédito para pré-pagamento de aeronaves (PDP Facility), no valor de US\$150 milhões anunciada em dezembro de 2009.
- **“Melhores Práticas de Governança Corporativa”** e **“Melhor Website de Relações com Investidores”**, pela 12ª edição do *IR Global Rankings 2010* (IRGR).

## Comentário da Administração

No dia 15 de janeiro de 2010, a GOL completou nove anos de operações. Ao longo desses anos, popularizou o transporte aéreo brasileiro, de forma inteligente e inovadora, revolucionando o mercado com tarifas competitivas, através de seu modelo de *low-cost and low-fare* (baixo custo e baixa tarifa), sendo hoje uma das companhias aéreas mais rentáveis do mundo. Com isso, mais de 139 milhões de passageiros foram transportados e muitos puderam voar pela primeira vez, expandindo o mercado de aviação no Brasil e na América Latina (*GOL effect* – Efeito GOL).

Os resultados do trimestre refletem o contínuo reposicionamento da GOL no mercado doméstico e na América Latina, impulsionado pelo crescimento da demanda, serviços inovadores e de alta qualidade oferecidos pela Companhia, gerenciamento inteligente dos *yields*, novas parcerias de *code-share*, novos investimentos na maior plataforma de *e-commerce* do Brasil - [www.voegol.com](http://www.voegol.com) (oferecendo novos serviços aos seus clientes), baixos custos operacionais, entre outros.

O primeiro trimestre deste ano apresentou recorde de tráfego desde o início das operações da Companhia, e foi impulsionado pelo crescimento da demanda no Brasil e aumento da produtividade com gerenciamento de tarifas e maior taxa de utilização das aeronaves. Também apresentou crescimento gradual dos *yields*, em linha com suas perspectivas financeiras.

**O primeiro trimestre deste ano apresentou recorde de tráfego desde o início das operações da Companhia, além de crescimento gradual dos yields, em linha com suas perspectivas financeiras.**

O ano de 2010, o “Ano da GOL”, é o 10º da Companhia, onde o foco será trabalhar para continuar satisfazendo seus clientes, atraindo os passageiros como os de primeira viagem, de negócios, e também os da nova classe média brasileira, que cada vez mais, buscam o transporte aéreo como seu meio de transporte.

A GOL continuará trabalhando no desenvolvimento de maiores vantagens competitivas e nas novas parcerias e investimentos, que contribuirão para uma maior geração de receita e satisfação do cliente. Focará também em suas unidades de negócios de sucesso (Voe Fácil, Gollog, SMILES), os quais contribuirão para geração de receitas adicionais e novos parceiros.

Com baixo custo, inovação, alta produtividade, pontualidade, regularidade, e foco do cliente, a GOL oferece um transporte de pessoas com segurança, inteligência e rentabilidade operacional, conquistando cada vez mais, a preferência de seus clientes, colaboradores e acionistas. Essas conquistas e futuros desafios somente serão possíveis graças ao empenho dos colaboradores (o “Time de Águias”) dedicados que trabalham para a realização dessa história de sucesso.

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

## Desempenho Operacional

Mercado Doméstico	1T10	1T09	Var. %	4T09	Var. %
<b>ASK - GOL (bilhões)</b>	<b>9,8</b>	<b>8,1</b>	<b>21,4%</b>	<b>9,4</b>	<b>4,5%</b>
ASK - Indústria (bilhões)	23,8	19,8	20,3%	23,0	3,5%
<b>RPK - GOL (bilhões)</b>	<b>7,0</b>	<b>5,1</b>	<b>38,4%</b>	<b>7,0</b>	<b>0,9%</b>
RPK - Indústria (bilhões)	17,0	12,6	35,0%	16,6	2,4%
<b>Ocupação - GOL (%)</b>	<b>71,6%</b>	<b>62,8%</b>	<b>+8,8 pp</b>	<b>74,2%</b>	<b>-2,6 pp</b>
Ocupação - Indústria (%)	71,6%	63,8%	+7,8 pp	72,4%	-0,8 pp

Mercado Internacional	1T10	1T09	Var. %	4T09	Var. %
<b>ASK - GOL (bilhões)</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>-7,3%</b>	<b>1,2</b>	<b>13,4%</b>
ASK - Indústria (bilhões)	7,6	7,6	0,3%	7,5	2,1%
<b>RPK - GOL (bilhões)</b>	<b>1,0</b>	<b>0,7</b>	<b>34,2%</b>	<b>0,8</b>	<b>24,5%</b>
RPK - Indústria (bilhões)	5,8	5,2	12,8%	5,6	4,6%
<b>Ocupação - GOL (%)</b>	<b>73,4%</b>	<b>50,7%</b>	<b>+22,7 pp</b>	<b>66,8%</b>	<b>+6,6 pp</b>
Ocupação - Indústria (%)	76,2%	67,7%	+8,5 pp	74,4%	+1,8 pp

### Yields

Os **yields líquidos da Companhia** apresentaram crescimento gradual ao longo do 1T10, atingindo R\$19,53 centavos, uma redução de 18,0% em comparação aos R\$23,8 centavos no 1T09. Essa queda se deve aos seguintes fatores: (i) menor volatilidade do WTI e da taxa de câmbio, apesar do aumento do preço por litro do combustível em comparação ao 1T09, (ii) aumento da atividade econômica e confiança do consumidor, que se reflete em procura por passagens aéreas no segmento de lazer e por consequência aumentam as vendas de assentos com tarifas programadas; (iii) fim do comissionamento aos agentes de viagem (válido para toda a indústria); e (iv) aumento da etapa média, por conta da maior quantidade de voos entre as regiões Sul e Sudeste para as regiões Norte e Nordeste.

Em comparação ao 4T09, houve aumento de 8,0%, por conta principalmente da recuperação gradual dos *yields* após o período de maior competição observado nos meses de setembro e outubro de 2009.

Apesar da queda do *yield* ano a ano, a Companhia tem registrado aumentos constantes no *spread* RASK-CASK e *yields* crescentes desde o começo do 4T09, sendo que março e abril desse ano atingiam um patamar acima de R\$20 centavos.


### Mercado Doméstico: Demanda

No 1T10, a **indústria** registrou aumento de 35,0% da demanda (RPK) sobre o 1T09, devido ao melhor cenário econômico no Brasil a partir do início do segundo semestre de 2009, principalmente sob o ponto de vista de confiança do consumidor e tarifas médias mais baixas praticadas no mercado que estimularam a demanda. Comparado ao 4T09, houve pequeno aumento de 2,4% na demanda do mercado doméstico.

No 1T10, a **demanda na malha aérea da GOL** apresentou crescimento de 38,4% e 0,9% em relação ao 1T09 e 4T09, respectivamente. Comparado com o 1T09, o primeiro trimestre de 2010 refletiu o gerenciamento dinâmico de tarifas, incentivando a demanda da nova classe média brasileira. A Companhia ofereceu tarifas reduzidas para viagens programadas com antecedência durante os meses de alta temporada de janeiro e fevereiro. Esse efeito foi parcialmente contrabalançado pelo segmento de negócios, que em geral compram com menos antecedência ou possuem menor sensibilidade a preços, tendo preferência por uma gama maior de

**Os yields continuam a apresentar crescimento gradual desde o começo do 4T09, sendo que março e abril atingiram patamares acima de R\$20 centavos.**

**O melhor posicionamento da Companhia no mercado doméstico em relação à indústria, contando com maior frequência e regularidade nos principais aeroportos brasileiros, contribuíram ao aumento da demanda ano a ano.**



benefícios (bônus em milhas, tarifa zero para remarcação, cancelamento de voos, etc), e que tiveram presença mais contundente em março.

Em comparação ao 4T09, a demanda ficou praticamente estável, por conta principalmente do volume acima do esperado de passageiros transportados em outubro, por conta dos yields mais baixos praticados nesse período. .

### **Mercado Doméstico: Oferta e Taxa de Ocupação**

A **oferta** de assentos (ASK) na **indústria aérea** no mercado doméstico cresceu 20,3 % entre o 1T10 e 1T09, e 3,5% sobre o 4T09. A taxa de ocupação média do mercado atingiu 71,6%, ou 7,8 pontos percentuais acima dos 63,8% apresentados no 1T09. O aumento em ambos os trimestres, é resultado do crescimento da demanda nos voos domésticos, levando também a uma maior taxa de ocupação nas principais companhias aéreas da indústria.

A **GOL** adicionou 21,4% em **capacidade** devido principalmente ao: (i) aumento da taxa média de utilização de sua frota, que em virtude da retomada da demanda, passou de 11,3 horas bloco/dia no 1T09 para aproximadamente 13 horas bloco/dia; (ii) aumento da etapa média em 2,1%; e (iii) aumento da participação das aeronaves 737-800 (com cerca de 190 assentos) em relação aos modelos 737-300 e 737-700 (com aproximadamente 150 assentos), de 33% no 1T09 para 45% da frota operacional no 1T10.

Como resultado do aumento da demanda em praticamente duas vezes o aumento da oferta, a taxa de ocupação na malha aérea GOL no 1T10 atingiu 71,6%, 8,8 pontos percentuais acima dos 62,8% divulgados no 1T09. Em relação ao 4T09, o aumento da capacidade foi de 4,5%, com a taxa de ocupação 2,6 pontos percentuais abaixo dos 74,2% apresentados no 4T09.

### **Mercado Internacional**

A **demanda na indústria** apresentou alta de 12,8% entre o 1T10 e 1T09, e de 4,6% em relação ao 4T09, por conta principalmente do cenário macroeconômico mais favorável com a retomada do crescimento da economia Brasileira e da América do Sul, e a queda do Dólar comparado ao mesmo período de 2009.

A **oferta na indústria** permaneceu praticamente estável, por conta principalmente do cenário econômico adverso no primeiro semestre de 2009, e remodelagem da malha aérea internacional da GOL (conforme analisado abaixo), o que levou a um aumento das **taxas de ocupação na indústria** no 1T10 atingindo 76,2% ou 8,5 pontos percentuais se comparado ao 1T09, e de 1,8 ponto percentual em relação ao 4T09.

Já nesse segmento, a **demanda na malha aérea da GOL**, apresentou alta de 34,2% na comparação entre o 1T10 e 1T09, devido aos mesmos fatores que influenciaram a indústria, mas principalmente pelo ajuste na malha aérea internacional da Companhia que tiveram as seguintes iniciativas como principais destaques: (i) cancelamento dos voos de baixa rentabilidade; (ii) alteração nas frequências para Santiago e Bogotá visando aumentar as taxas de ocupação; e (iii) introdução de novas rotas internacionais que ligam o Brasil ao Caribe (Aruba, Curaçao e Punta Cana).

Ao mesmo tempo, a **GOL reduziu sua capacidade no mercado internacional** em 7,3% na comparação entre o 1T10 e 1T09, devido aos ajustes ocorridos na malha visando melhorar a rentabilidade nesse segmento. Como consequência desse reposicionamento, aliado ao aumento da demanda, a **taxa de ocupação internacional da Companhia** cresceu 22,7 pontos percentuais na comparação entre o 1T10 (73,4%) e 1T09 (50,7%). Por conta dos mesmos motivos, mas principalmente da maior demanda em Caracas por meio de Aruba e Punta Cana, em comparação ao 4T09, a GOL apresentou crescimento de demanda de 24,5% no mercado internacional e teve aumento na taxa de ocupação de 6,6 pontos percentuais.

<b>Dados Operacionais GOL</b>	<b>1T10</b>	<b>1T09</b>	<b>Var.%</b>	<b>4T09</b>	<b>Var.%</b>
Passageiros Pagantes ('000)	<b>7.212</b>	6.133	17,6%	8.381	13,9%
Passageiros/Km Transportados (RPK) (mm)	<b>8.027</b>	5.821	37,9%	7.771	3,3%
Assentos/Km Oferecidos (ASK) (mm)	<b>11.172</b>	9.548	17,0%	10.592	5,5%
Taxa de Ocupação	<b>71,8%</b>	61,0%	+10,8pp	73,4%	-1,6pp
Taxa de Ocupação <i>Break-Even</i> (BELF)	<b>63,9%</b>	56,7%	+7,2pp	68,0%	-4,1pp
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	<b>13,0</b>	11,3	14,3%	12,2	6,6%
Tarifa Média (R\$)	<b>219,5</b>	231,8	-5,3%	171,0	28,4%
<i>Yield</i> por Passageiro por Quilômetro (cent. R\$)	<b>19,53</b>	23,82	-18,0%	18,08	8,0%
Receita por Passageiro por (cent. R\$)	<b>14,03</b>	14,52	-3,4%	13,27	5,8%
Receita por ASK (RASK) (cent. R\$)	<b>15,48</b>	15,89	-2,5%	15,27	1,4%
Custo por ASK (CASK) (cent. R\$)	<b>13,77</b>	14,79	-6,9%	14,15	-2,7%
CASK ex- combustível (cent. R\$)	<b>8,84</b>	10,12	-12,6%	9,88	-10,6%
Decolagens	<b>72.531</b>	66.224	9,5%	71.187	1,9%
Distância Média de Voo (km)	<b>895</b>	877	2,1%	894	0,1%
Número Médio de Aeronaves Operacionais	<b>107,9</b>	107,3	0,6%	108,7	-0,7%
Litros consumidos no período (mm)	<b>360</b>	306	17,5%	346	4,0%
Funcionários efetivos no final do período	<b>18.235</b>	16.799	8,5%	17.963	1,5%
Taxa de câmbio média <sup>(1)</sup>	<b>1,80</b>	2,31	-22,1%	1,74	3,5%
Taxa de câmbio no final do período <sup>(1)</sup>	<b>1,78</b>	2,32	-23,1%	1,74	2,3%
Inflação (IGP-M) <sup>(2)</sup>	<b>2,8%</b>	-0,9%	nm	-0,1%	nm
Inflação (IPCA) <sup>(3)</sup>	<b>2,1%</b>	1,2%	+0,8pp	1,1%	+1,0pp
WTI (médio por barril, US\$) <sup>(4)</sup>	<b>78,88</b>	43,18	82,7%	76,03	3,8%
QAV - Golfo do México (média por litro, US\$) <sup>(4)</sup>	<b>0,54</b>	0,35	54,4%	0,52	4,5%

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

## Receita Líquida

A **receita líquida** atingiu R\$1.729,8 milhões no 1T10, aumento de 14,0% em comparação a R\$1.517,0 milhões no 1T09, e aumento de 6,9% em relação à receita de R\$1.617,6 milhões no 4T09, conforme detalhado abaixo:

<b>Composição da Receita Líquida (R\$MM)</b>	<b>1T10</b>	<b>1T09</b>	<b>Var. %</b>	<b>4T09</b>	<b>Var. %</b>
<b>Receita Líquida</b>	<b>1.729,8</b>	<b>1.517,0</b>	<b>14,0%</b>	<b>1.617,6</b>	<b>6,9%</b>
<i>Passageiros</i>	<b>1.567,9</b>	<b>1.386,4</b>	<b>13,1%</b>	<b>1.405,1</b>	<b>11,6%</b>
<i>Auxiliares</i>	<b>161,9</b>	<b>130,6</b>	<b>24,0%</b>	<b>212,5</b>	<b>-23,8%</b>

A **receita de passageiros** apresentou aumento de 13,1% *versus* o 1T09, de R\$1.386,4 milhões para R\$1.567,9 milhões no 1T10. O aumento ano a ano, decorreu da maior demanda devido ao cenário macroeconômico mais favorável ao crescimento da demanda, e expansão das vantagens competitivas da Companhia como: (i) maior frequência entre os principais aeroportos domésticos do Brasil; (ii) liderança em custos baixos; (iii) elevados indicadores de qualidade operacional (pontualidade, regularidade, atendimento ao cliente e segurança); e (iv) crescimento do SMILES, maior programa de fidelidade de América Latina com mais de 6,7 milhões de clientes e 160 parceiros. Esse efeito foi parcialmente contrabalançado pela redução do *yield* em 18,0%, conforme detalhado na seção "Desempenho Operacional". Em comparação ao 4T09, a receita de passageiros aumentou 11,6% sobre os R\$1.405,1 milhões registrados no 4T09 em virtude do aumento do *yield* 8,0% entre os dois trimestres.

**As receitas auxiliares** que correspondem ao transporte de cargas, remarcação de voos, excesso de bagagens, venda a bordo, parte das receitas relacionadas ao SMILES, dentre outras, cresceram 24,0% em relação ao 1T09, ou 9,4% da receita líquida. O aumento deve-se aos seguintes fatores: (i) aumento da receita de cargas que está em fase de expansão no número de cidades atendidas; (ii) crescimento de receitas provenientes de excesso de bagagens; (iii) maior receita com taxas de *no show* e cancelamentos; e (iv) vendas de seguro. Em comparação ao 4T09 que totalizou R\$212,5 milhões, as receitas auxiliares apresentaram redução de 23,8%. A redução ocorreu principalmente devido a: (i) redução de serviços de transportes de cargas por conta da

sazonalidade, uma vez que cargas no mercado doméstico detêm alta correlação com o segmento de negócios, que por sua vez tem sua retomada mais significativa a partir de março; (ii) diminuição de taxas de *no show*, cancelamentos, remarcação e reembolso; e (iv) venda de peças sobressalentes registradas no 4T09 de aproximadamente R\$ 12 milhões, referentes as aeronaves Boeing 737-300 que deixaram a frota operacional da Companhia em dezembro/09.

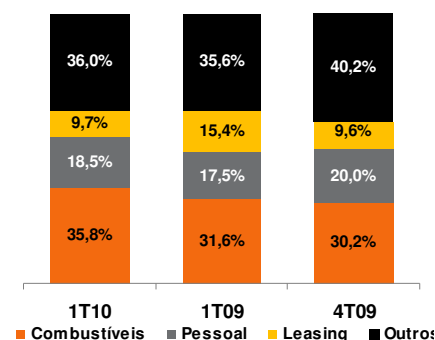
Por conta dos fatores acima discutidos e pelo aumento da capacidade em 17,0% entre o 1T10 e 1T09, o RASK (receita por quilômetro voado) apresentou queda de 2,5% em comparação ao mesmo período de 2009, passando de R\$15,89 centavos no 1T09 para R\$15,48 centavos no 1T10. Em comparação ao RASK de R\$15,27 centavos do 4T09, houve aumento de 1,4%, uma vez que o aumento da capacidade em 5,5% foi apenas parcialmente compensando pelo aumento de 8,0% do *yield*.

## Custos e Despesas Operacionais

Custos e Despesas Operacionais (R\$MM)	1T10	1T09	Var. %	4T09	Var. %
Combustível e Lubrificantes	(551,0)	(446,1)	23,5%	(451,9)	21,9%
Pessoal	(284,4)	(246,4)	15,4%	(299,8)	-5,1%
Arrendamento de Aeronaves	(149,8)	(217,5)	-31,1%	(144,4)	3,7%
Seguro de Aeronaves	(13,3)	(18,2)	-27,0%	(11,8)	12,4%
Comerciais e Publicidade	(82,1)	(82,1)	0,1%	(94,1)	-12,7%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(78,1)	(80,7)	-3,2%	(74,6)	4,7%
Prestação de Serviços	(99,1)	(86,4)	14,7%	(103,3)	-4,1%
Material de Manutenção e Reparo	(137,0)	(123,6)	10,8%	(148,3)	-7,6%
Depreciação e Amortização de Ágio	(63,8)	(36,7)	73,7%	(26,4)	141,1%
Outras Despesas	(79,8)	(74,3)	7,3%	(143,8)	-44,5%
<b>Total de Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(1.538,4)</b>	<b>(1.411,9)</b>	<b>9,0%</b>	<b>(1.498,5)</b>	<b>2,7%</b>
<b>Total Ex-Combustível</b>	<b>(987,4)</b>	<b>(965,9)</b>	<b>2,2%</b>	<b>(1.046,6)</b>	<b>-5,7%</b>


Os **custos operacionais** totalizaram R\$1.538,4 milhões no trimestre, 9,0% acima do 1T09, principalmente devido ao: (i) aumento do volume operacional, representado pelo número de decolagens em 9,5% e aumento da taxa média de utilização das aeronaves em 14,3%; (ii) reativação de 5 aeronaves do modelo 767-300 para futuras operações de fretamento de longa distância e sub-arrendamentos a serem realizados a partir de maio; (iii) aumento das despesas de manutenção de aeronaves em virtude do processo de devolução dos modelos 737-300 – no trimestre, foram devolvidas 5 aeronaves e 6 devem ser devolvidas nos próximos meses; e (iv) mudança nas práticas contábeis para depreciação e amortização. Pelos mesmos fatores acima, o aumento na comparação entre o 1T10 e o 4T09 foi de 2,7%.

### Distribuição do CASK



Custos e Despesas Operacionais por ASK	1T10	1T09	Var. %	4T09	Var. %
Combustível e Lubrificantes	(4,93)	(4,67)	5,6%	(4,27)	15,6%
Pessoal	(2,55)	(2,58)	-1,4%	(2,83)	-10,0%
Arrendamento de Aeronaves	(1,34)	(2,28)	-41,1%	(1,36)	-1,7%
Seguro de Aeronaves	(0,12)	(0,19)	-37,6%	(0,11)	6,6%
Comerciais e Publicidade	(0,74)	(0,86)	-14,5%	(0,89)	-17,2%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(0,70)	(0,84)	-17,3%	(0,70)	-0,8%
Prestação de Serviços	(0,89)	(0,90)	-2,0%	(0,98)	-9,1%
Materiais de Manutenção e Reparo	(1,23)	(1,29)	-5,3%	(1,40)	-12,4%
Depreciação e Amortização de Ágio	(0,57)	(0,38)	48,5%	(0,25)	128,6%
Outras Despesas	(0,71)	(0,78)	-8,3%	(1,36)	-47,4%
<b>Total (CASK)</b>	<b>(13,77)</b>	<b>(14,79)</b>	<b>-6,9%</b>	<b>(14,15)</b>	<b>-2,7%</b>
<b>CASK Ex-Combustíveis</b>	<b>(8,84)</b>	<b>(10,12)</b>	<b>-12,6%</b>	<b>(9,88)</b>	<b>-10,6%</b>

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



Os **custos operacionais por ASK (CASK)** totalizaram R\$13,77 centavos no trimestre, uma redução de 6,9% em relação aos R\$14,79 centavos registrados no 1T09, resultado do aumento de 17,0% na capacidade, influenciada pelo crescimento de 14,3% da taxa de utilização das aeronaves (de 11,3 horas bloco/dia no 1T09 para 13,0 horas bloco/dia no 1T10), decorrente da maior demanda no setor, e elevação da etapa média de voo em 2,1%, de 877km no 1T09 para 895km no 1T10. Em comparação ao 4T09, houve redução de 2,7%, com o crescimento de 5,5% na capacidade, resultado do aumento de 6,6% na taxa de utilização média das aeronaves.

O **CASK excluindo as despesas com combustível (CASK ex-combustíveis)** totalizou R\$8,84 centavos, redução de 12,6% ante R\$10,12 centavos no 1T09, devido aos mesmos fatores acima. Em relação ao 4T09, a queda de 10,6% no 1T10 foi em função da maior utilização das aeronaves e da ausência das despesas não-recorrentes que impactaram os custos operacionais no 4T09 em aproximadamente R\$73 milhões.

Os custos com **combustíveis e lubrificantes** tiveram aumento de 23,5% em relação ao 1T09 totalizando R\$550,9 milhões no trimestre, principalmente em função do aumento no custo do combustível de aviação WTI em 82,7%, compensados pela queda de 22,1% na variação cambial.

Em comparação com o 4T09, houve aumento de 21,9% pelo grande aumento na demanda registrado no período, que influenciou no aumento dos custos com combustível pelo maior consumo e horas voadas no período. Adicionalmente, o 4T09 foi beneficiado pelo ganho com efetividade de *hedge* de R\$12,7 milhões e a reversão da provisão de combustíveis de R\$29,3 milhões. Por ASK, houve aumento de 5,6% e de 15,6% em relação ao 1T09 e 4T09 respectivamente.

Os **custos com pessoal** aumentaram para R\$284,4 milhões ou 15,4% no 1T10, em comparação aos R\$246,4 milhões do 1T09, devido ao dissídio salarial de 6%, aprovado em dezembro de 2009, e aumento em 8,5% no quadro de colaboradores para fazer frente ao crescimento no volume de passageiros transportados em aproximadamente 18%, o que demanda um maior número de colaboradores nas áreas operacionais.

Em comparação ao 4T09, houve redução de 5,1% pois neste trimestre não ocorreu o provisionamento do PPR em função da definição das metas da Companhia para o ano de 2010 que ocorre somente no 2º trimestre do ano. Por ASK, houve redução de 1,4% e de 10,0% em relação ao 1T09 e 4T09 respectivamente.


Os **custos com arrendamento de aeronaves** totalizaram R\$149,8 milhões, representando uma redução de 31,1% em relação ao 1T09 (R\$246,4 milhões), que apesar da maior quantidade de aeronaves na comparação ano a ano, foi compensado pela redução de 22,1% na taxa de câmbio média entre os dois períodos, e pela maior quantidade de aeronaves classificadas em *leasing* financeiro na proporção total da frota (35 aeronaves no 1T10 e 25 aeronaves no 1T09).

Na comparação com o 4T09, os custos com arrendamento tiveram aumento de 3,7%, principalmente pela apreciação da taxa média do Dólar em relação ao Real de 3,5% durante o período. Por ASK, houve redução das despesas com *leasing* que atingiram 41,1% em relação ao 1T09 e de 1,7%, em comparação ao 4T09.

Os **custos com seguro de aeronaves** representaram uma queda de 27,0%, registrando R\$13,3 milhões no 1T10 *versus* R\$18,2 milhões no 1T09, que mesmo com frota maior em relação ao 1T09 (de 120 para 126 aeronaves), representou queda devido à desvalorização do Real perante o Dólar em 22,1% entre as datas de renovação das apólices, uma vez que esses contratos são fechados em moeda estrangeira.

Em comparação ao 4T09, houve um aumento de 12,4%, devido principalmente pela valorização do Dólar em relação ao Real durante os períodos. Por ASK, houve redução de 37,6% em relação ao 1T09, e um aumento de 6,6% *versus* o 4T09.

As **despesas comerciais e com publicidade** ficaram praticamente estáveis em R\$82,1 milhões no 1T09 e 1T10 devido ao fim do repasse de comissões para vendas de passagens aéreas nas agências de turismo a partir do início de fevereiro de 2010, que foram parcialmente compensadas pelo aumento das comissões às administradoras de cartões de crédito, por conta do aumento das vendas diretas em detrimento de vendas faturadas aos agentes.



Em relação ao 4T09, teve queda de 12,7% devido à redução das provisões para perdas com devedores duvidosos, resultado dos esforços internos focados para redução de perdas e pela retomada do crescimento da economia e confiança do consumidor. Por ASK, as despesas comerciais tiveram queda de 14,5% e 17,2% em relação ao 1T09 e 4T09, respectivamente.

As **tarifas de pouso e decolagem** totalizaram R\$78,1 milhões no 1T10 ou 3,2%, menor do que os R\$80,7 milhões do 1T09, em decorrência do menor número de decolagens internacionais entre os dois períodos e do impacto da queda de 22,1% no Dólar médio entre os dois períodos. Em comparação ao 4T09, houve aumento de 4,7% em virtude do aumento de 1,9% no número de decolagens, e de 3,5% na taxa média de câmbio. Por ASK, essas tarifas reduziram-se em 17,3% na comparação com o 1T09 e 0,8%, *versus* o 4T09.

Os **custos com prestação de serviços** apresentaram aumento de 14,6%, em relação ao 1T09, totalizando R\$99,0 milhões no 1T10, devido ao aumento de prestação de serviços relacionados as operações, influenciando em maiores gastos com serviços de coleta e entrega e de rampa, em função do maior número de pousos e decolagens. Em comparação ao 4T09, os custos com prestação de serviços teve queda de 4,2%. Por ASK, esses custos tiveram queda de 2,0% em relação ao 1T09 e de 9,1% em comparação ao 4T09.

As **despesas com materiais de manutenção** e reparos aumentaram em 10,8% totalizando R\$137,0 milhões no trimestre em comparação a R\$123,6 milhões no 1T09. Esse aumento deve-se à: (i) fase final do programa de renovação e unificação da frota, com substituição das 11 aeronaves 737-300 por aeronaves 737-800 e 700 *Next Generation* no valor de aproximadamente R\$34 milhões; e a diferença pela (ii) concentração sazonal de reparos de 13 motores durante a alta temporada e (iii) custos relacionados a reativação de 5 aeronaves 767-300 durante o trimestre por conta da crescente demanda por fretamentos de longa distância. Em relação ao 4T09, houve redução do custo com manutenção de 7,6%, em virtude da maior despesa com manutenção de motores no fim de ano (4T09), também por conta da sazonalidade. Por ASK, essas despesas apresentaram queda de 5,3% em comparação ao 1T09, e de 12,4% em comparação ao 4T09.

A **depreciação** apresentou aumento de 73,7% passando de R\$36,7 milhões no 1T09 para R\$63,8 milhões no 1T10. Em comparação aos R\$26,4 milhões registrados no 4T09, houve aumento de 141,1%. Em ambos os casos, o aumento se refere a maior quantidade de aeronaves em *leasing* financeiro. Além disso, a Companhia promoveu uma mudança na estimativa de depreciação do custo de manutenção de motores sob regime de *leasing* financeiro, que passaram a depreciar em 5 anos, enquanto os demais itens continuam a serem depreciados em 25 anos.

Essa mudança foi realizada com base em estudos técnicos, visando melhor refletir os ciclos de manutenção de suas aeronaves em regime de *leasing* financeiro em suas demonstrações financeiras, em conformidade com a norma do IAS 16 (“Ativo Fixo”). Como resultado a partir de 2010, a linha de depreciação deverá apresentar valores mais elevados do que os registrados em 2009 enquanto a linha de manutenção apresentará redução gradativa e menor variação entre trimestres a partir de 2011 e 2012, quando os primeiros motores registrados sob regime de *leasing* financeiro passarão por processos mais significativos de manutenção e por esse motivo poderão ser tratados como investimentos.

Por ASK, houve aumento de 48,5% e 128,6% em comparação ao 1T09 e 4T09, respectivamente.

As **outras despesas operacionais** (compostas principalmente por diárias, despesas de viagem e hospedagem de tripulação, despesas diretas com passageiros, locação de equipamentos e despesas gerais e administrativas) totalizaram R\$79,8 milhões no 1T10, um aumento de 7,3% em comparação ao 1T09, devido ao aumento em despesas de viagem e hospedagem com a maior demanda em consequência do cenário macroeconômico mais favorável com a retomada do crescimento da economia Brasileira e da América do Sul, e maior número de destinos atendidos com aumento em pousos e decolagens no 1T10 em 9,5%. Em comparação ao 4T09, houve uma queda de 44,5% devido as despesas não-recorrentes no total de R\$39 milhões em relação a implementação de sistemas e adesão ao REFIS (Programa de Parcelamento de Tributos Federais) no 4T09. Por ASK, houve queda de 8,3% e de 47,4% em comparação ao 1T09 e 4T09, respectivamente.

## Resultado Operacional\*

Resultados Operacionais (R\$MM)	1T10	1T09	Var. %	4T09	Var. %
EBIT	191,4	105,1	82,1%	119,2	60,6%
Margem por ASK	11,1%	6,9%	+4,1 pp	7,4%	+3,7 pp
	1,71	1,10	55,7%	1,13	52,3%
EBITDA	255,2	141,8	80,0%	145,6	75,2%
Margem por ASK	14,8%	9,3%	+5,4 pp	9,0%	+5,8 pp
	2,28	1,48	53,8%	1,37	66,1%
EBITDAR	405,0	359,3	12,7%	290,1	39,6%
Margem por ASK	23,4%	23,7%	-0,3 pp	17,9%	+5,5 pp
	3,63	3,76	-3,7%	2,74	32,4%

A margem operacional do 1T10 totalizou 11,1% ou 4,1 pontos percentuais acima da margem de 6,9% do 1T09 e 3,7 pontos percentuais acima do registrado no 4T09 de 7,4%. O resultado operacional da GOL foi positivo pelo sétimo trimestre consecutivo e o maior desde o 1T07, demonstrando o cumprimento do seu compromisso perante os acionistas e a previsibilidade em elevar suas margens operacionais a uma patamar acima de dois dígitos durante o ano de 2010.

**A elevação do resultado operacional do trimestre deve-se principalmente pelo aumento da taxa de utilização das aeronaves** de 11,3 horas-bloco por dia durante o 1T09 para 13,0 horas-bloco por dia no 1T10. Como resultado desse aumento de produtividade e consequente diluição de custos fixos, *spread RASK-CASK* no 1T10 foi de R\$1,71 centavos, um aumento de 55,7% em comparação ao *spread* de R\$1,10 centavos no 1T09 e um aumento de 52,3% em comparação ao *spread* de R\$1,13 centavos no 4T09.

**Como resultado do aumento de produtividade e consequente diluição de custos fixos, o *spread RASK-CASK* aumentou 55,7% em comparação ao 1T09.**

O EBITDAR do trimestre atingiu R\$405,0 milhões, resultando em uma margem EBITDAR de 23,4% no 1T10, 0,3 pontos percentuais abaixo dos 23,7% no 1T09 que totalizou R\$359,3 milhões e 5,5 pontos percentuais acima dos 17,9% dos R\$290,1 milhões registrados no 4T09.

\* EBITDA (LAJIDA – lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação e amortização) e EBITDAR (lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação, amortização e custos com leasing de aeronaves) são indicadores não GAAP e são apresentados como informação adicional porque acreditamos tratar-se de indicadores importantes de nosso desempenho operacional para nossos investidores. Normalmente apresentamos o EBITDAR como complemento do EBITDA, já que o leasing de aeronaves representa uma despesa operacional significativa em nosso negócio e acreditamos que o impacto com as despesas em arrendamento de aeronaves deve ser considerado junto com o impacto de depreciação e amortização. No entanto, nenhum número deverá ser considerado isoladamente, como um substituto para o lucro líquido apurado de acordo com as IFRS ou as práticas contábeis brasileiras, ou, ainda, como medida de lucratividade da Companhia. Além disso, nossos cálculos podem não ser comparáveis a outras medidas similares utilizadas por outras companhias.

A Companhia acredita que o EBITDAR, equivalente ao EBITDA antes das despesas com arrendamento de aeronaves (denominado em dólares) e é um indicador útil para medir desempenho operacional de companhias aéreas e no caso específico da GOL e no setor de transportes aéreos, parte significativa das aeronaves é arrendada e é um importante item na base de custo. Assim, esse indicador mostra a capacidade de cobrir esses gastos, bem como facilita a comparação operacional com outras empresas do setor.

## 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) 1T10	WTI	Cambio	Juros	Total
Efetivo	-	0,9	(0,8)	0,1
Inefetivo	(13,6)	(2,3)	-	(15,9)
Não designados para hedge	-	-	(1,1)	(1,1)
<b>Total</b>	<b>(13,6)</b>	<b>(1,4)</b>	<b>(1,9)</b>	<b>(16,9)</b>
OCI (líquido de impostos)	0,9	(1,3)	(0,6)	(1,0)

\*OCI (Other Comprehensive Income): O OCI acumulado (que se difere do lucro líquido) é atribuído a ganhos ou perdas não realizadas de uma variedade de fontes, como títulos mobiliários classificados como Disponíveis para Venda, e operações com derivativos classificados como hedge de Fluxo de Caixa ou como hedge de Investimentos Líquidos no Exterior.

No primeiro trimestre de 2010, a Companhia reconheceu uma perda líquida em operações de hedge de R\$16,9 milhões (mais detalhes na seção resultado financeiro), sendo que o efeito caixa foi uma saída de R\$ 9,8 milhões no mesmo período.

**Combustível:** as operações de hedge de consumo de combustível são feitas por meio de contratos de derivativos de petróleo cru (WTI) e representaram perdas de R\$13,6 milhões no trimestre.

Desse total, foram consideradas inefetivas para fins de hedge, perdas de R\$3,2 milhões com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 1T10 (regime de competência), e R\$10,4 milhões de perdas com contratos de exercícios futuros, reconhecidos antecipadamente no resultado financeiro.

**Câmbio:** as operações de hedge para taxa de câmbio totalizaram perdas líquidas de R\$1,4 milhões, das quais R\$0,9 milhões foram ganhos considerados efetivos e contabilizados de forma pro-rata nas linhas de despesas operacionais (leasings, combustíveis, seguros, etc), e R\$2,3 milhões foram perdas, registradas como inefetivas como despesas financeiras.

**Juros:** totalizou uma perda líquida de R\$1,9 milhão, dos quais fazem parte R\$0,8 milhão de perda considerada efetiva e contabilizada no resultado financeiro, e R\$1,1 milhões de perdas com derivativos não designados para hedge, registrados como despesas financeiras.

Valoração a Mercado de Contratos a Vencer	2T10	3T10	4T10	1T11	Total
<b>Combustíveis</b>					
Volume Nocial em Barris ('000)	1.486	941	572	264	3.263
Volume Nocial em Litros ('000)	236.244	149.600	90.937	41.971	518.752
Preço por Barril (US\$) *	85,62	91,57	93,98	90,61	89,21
Total do valor Nocial dos Barris (R\$MM) **	226,6	153,5	95,7	42,6	518,4
<b>Câmbio</b>					
Valor Nocial em US\$ MM	120.000	-	-	-	120.000
Taxa Média dos Contratos	1,8941	-	-	-	1,8941
<b>Total em R\$MM</b>	<b>227,3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>227,3</b>

\* Média ponderada entre os strikes dos derivativos.

\*\* Taxa de câmbio em 31/03/2010: R\$1,7810 / 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 de seus Conselheiros 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 12 meses. 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 ou Dólar, futuro de Dólar e *swaps* entre 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.

## Resultado Financeiro Líquido

No 1T10, o resultado financeiro líquido totalizou uma despesa de R\$133,7 milhões, ante uma despesa de R\$12,9 milhões no 1T09, e uma despesa de R\$72,7 milhões no 4T09.

<b>Resultado Financeiro (R\$MM)</b>	<b>1T10</b>	<b>1T09</b>	<b>Var. %</b>	<b>4T09</b>	<b>Var. %</b>
Despesas com Juros	<b>(79,3)</b>	(80,0)	-0,9%	(74,7)	6,1%
<i>Leasing Financeiro</i>	<b>(22,9)</b>	(26,3)	-13,0%	(19,5)	17,2%
<i>Despesas com Juros</i>	<b>(56,4)</b>	(53,7)	5,1%	(55,2)	2,2%
Juros Capitalizados	<b>2,6</b>	1,4	82,4%	1,7	55,1%
Variação Cambial	<b>(59,0)</b>	86,1	nm	12,7	nm
Receita Financeira	<b>22,4</b>	8,8	154,1%	21,6	3,5%
Resultado de <i>Hedge</i>	<b>(17,8)</b>	(29,7)	-40,1%	3,6	nm
Outras receitas (despesas) financeiras	<b>(2,7)</b>	0,5	nm	(37,7)	-92,9%
<b>Resultado Financeiro Líquido</b>	<b>(133,7)</b>	<b>(12,9)</b>	<b>939,7%</b>	<b>(72,7)</b>	<b>83,9%</b>

As **despesas com juros** permaneceram praticamente em linha com uma leve redução de 0,9% em relação ao 1T09, devido principalmente, a queda na taxa de Dólar em 22,1% (de R\$2,32 no 1T09 para R\$1,78 no trimestre atual) atrelados aos pagamentos de juros sobre o endividamento em moeda estrangeira que ao final do 1T10 correspondiam a R\$2.566,1 milhões, ou 79,2% da dívida bruta, porém contrabalançado por uma maior exposição de endividamento em moeda estrangeira que representava, no 1T09, 96,6% da dívida bruta total. Por outro lado, quando comparado ao 4T09, essas despesas tiveram alta de 6,1% pela apreciação do dólar durante o período,

A **variação cambial** registrou uma despesa de R\$59,0 milhões no 1T10, principalmente em decorrência da apreciação do Dólar frente ao Real em 2,3% que incide diretamente sobre os passivos financeiros em moeda estrangeira da empresa (79,2% da dívida da Companhia). No 1T09 foi registrada uma receita de R\$86,1 milhões no 1T09 por conta de um maior endividamento da Companhia a financiamentos atrelados à moeda estrangeira (96,6% da dívida da Companhia), e um ganho de R\$12,7 milhões no 4T09 (81,3% da dívida da Companhia).

A **receita financeira** foi positiva em R\$22,4 milhões no 1T10, que resultou em um aumento de 154,1% em comparação a uma receita de R\$8,8 milhões no 1T09, e um aumento de 3,5% em comparação a receita de R\$21,6 milhões do 4T09, em virtude principalmente do aumento do caixa e dos ganhos financeiros atrelados às aplicações das mesmas.

As **outras despesas financeiras** atingiram R\$2,7 milhões no 1T10 ante um valor positivo de R\$0,5 milhão, comparado ao 1T09. Em relação ao 4T09, houve uma redução de 92,9% em comparação ao 1T10, uma vez que durante o último trimestre de 2009, a Companhia reconheceu despesas não-recorrentes de aproximadamente R\$27 milhões em IOF (imposto sobre operações financeiras), relacionadas à adesão ao Programa de Parcelamento de Tributos Federais (REFIS), conforme comentado no release do trimestre anterior.

## Imposto de Renda

<b>Imposto de Renda (R\$MM)</b>	<b>1T10</b>	<b>1T09</b>	<b>Var. %</b>	<b>4T09</b>	<b>Var. %</b>
Imposto de renda corrente	<b>(32,4)</b>	(2,8)	1.076,7%	(0,6)	nm
Imposto de renda diferido	<b>(5,2)</b>	(28,0)	-95,3%	352,0	nm
<b>Imposto de Renda</b>	<b>(33,8)</b>	<b>(30,8)</b>	<b>9,6%</b>	<b>351,4</b>	<b>nm</b>

O total de imposto de renda registrado no 1T10 foi uma despesa de R\$33,8 milhões representando em comparação com uma despesa de R\$30,8 milhões no 1T09 e um benefício de imposto de renda diferido de R\$351,4 milhões no 4T09, e decorre principalmente pelo reconhecimento de despesa de imposto de renda corrente de R\$32,4 milhões com base no lucro

tributável fiscal do 1T10, sendo estes compensados parcialmente pela compensação de imposto de renda diferido sobre diferenças temporárias e créditos fiscais.

## Lucro Líquido

A GOL apresentou lucro líquido no 1T10 de R\$23,9 milhões (margem líquida de 1,4%), ante um lucro líquido de R\$61,4 milhões no 1T09 e um lucro líquido de R\$397,8 milhões no 4T09. O lucro líquido do trimestre foi menor em função da: (i) apreciação de 3,5% da taxa de câmbio média do Dólar em relação ao Real que gerou despesas de variação cambial sobre os passivos denominados em moeda estrangeira; e (ii) reconhecimento de imposto de renda e contribuição social em decorrência do lucro fiscal apurado durante o trimestre.

## Liquidez e Endividamento

<b>Liquidez Total (R\$MM)</b>	<b>1T10</b>	<b>1T09</b>	<b>Var. %</b>	<b>4T09</b>	<b>Var. %</b>
<b>Em Reais</b>	<b>1.814,1</b>	<b>721,2</b>	<b>151,5%</b>	<b>1.961,0</b>	<b>-7,5%</b>
<i>Caixa e Aplicações Financeiras</i>	<b>1.496,1</b>	<i>394,6</i>	<i>279,1%</i>	<i>1.441,7</i>	<i>3,8%</i>
<i>Recebíveis de Curto Prazo</i>	<b>318,0</b>	<i>326,6</i>	<i>-2,6%</i>	<i>519,3</i>	<i>-38,8%</i>
<b>Liquidez Total</b>	<b>1.814,1</b>	<b>721,2</b>	<b>151,5%</b>	<b>1.961,0</b>	<b>-7,5%</b>

O total em **disponibilidades** (caixa e aplicações financeiras) encerrou o trimestre em R\$1.496,1 milhões, um aumento de 3,8% em comparação ao final de 2009 e de 279,1% em comparação ao 1T09. As disponibilidades passaram a representar 24,0% da receita líquida dos últimos 12 meses e 2,7 vezes as obrigações dos próximos 12 meses e são compostos da seguinte forma: (i) saldo de caixa de R\$1.439,1 milhões; (ii) R\$37,8 milhões em investimentos de liquidez imediata; e (iii) R\$19,2 milhões em depósitos restritos.

A GOL mantém seu compromisso de manter um saldo de disponibilidades em níveis superiores a 20% da receita líquida dos últimos 12 meses com a intenção de aumentar esse saldo para 25% ao final de 2010. A geração de caixa no período foi parcialmente compensada por saídas de aproximadamente R\$231 milhões, devido aos seguintes motivos: (i) pagamento da linha de crédito PDP Facility I no valor de R\$111 milhões cujo vencimento foi em fevereiro de 2010; (ii) investimentos em ativos fixos (líquido do PDP Facility) de aproximadamente R\$110 milhões; e (iii) a diferença pelo efeito caixa das perdas em operações de *hedge* durante o primeiro trimestre de 2010 (conforme descrito na seção “Resultado das Operações de Hedge”).

Os **recebíveis de curto prazo** são compostos por vendas de passagens por meio de cartão de crédito, recebíveis do programa de parcelamento de passagens (VoeFácil), e contas a receber de agências de viagem e transporte de cargas. Ao final de 1T10, esses recebíveis correspondiam a R\$318,0 milhões, um saldo 38,8% menor do que o valor de R\$519,3 milhões registrados no 4T09, devido ao efeito sazonal da redução do volume de vendas (“efeito *forward bookings*”) ao final da alta temporada de janeiro, que se reflete na redução do montante de recebíveis, uma vez que as compras de passagens por meio de cartões de crédito a partir de novembro são vendidas em até 5 parcelas sem juros.

<b>Compromissos Financeiros (R\$MM)</b>	<b>1T10</b>	<b>1T09</b>	<b>Var. %</b>	<b>4T09</b>	<b>Var. %</b>
<b>Financiamento de Aeronaves</b>	<b>1.803,0</b>	<b>2.210,4</b>	<b>-71,5%</b>	<b>1.800,8</b>	<b>-38,3%</b>
<i>Leasings Financeiros</i>	<b>1.670,4</b>	<i>1.532,9</i>	<i>9,0%</i>	<i>1.557,4</i>	<i>7,3%</i>
<i>PDP Facility</i>	<b>132,6</b>	<i>677,5</i>	<i>-80,4%</i>	<i>243,4</i>	<i>-45,5%</i>
<b>Empréstimos e Financiamentos</b>	<b>1.408,4</b>	<b>1.087,7</b>	<b>29,5%</b>	<b>1.313,1</b>	<b>7,3%</b>
<i>Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)</i>	<b>1.090,9</b>	<i>676,7</i>	<i>61,2%</i>	<i>1.003,0</i>	<i>8,8%</i>
<i>Bônus Perpétuo</i>	<b>317,5</b>	<i>411,0</i>	<i>-22,7%</i>	<i>310,1</i>	<i>2,4%</i>
Juros Acumulados	<b>24,7</b>	<i>32,6</i>	<i>-24,2%</i>	<i>19,9</i>	<i>24,1%</i>
<b>Dívida Bruta</b>	<b>3.236,1</b>	<b>3.330,7</b>	<b>-2,8%</b>	<b>3.133,8</b>	<b>3,3%</b>
<i>Leasings Operacionais a Pagar* (fora do balanço)</i>	<b>2.585,4</b>	<i>3.525,1</i>	<i>-26,7%</i>	<i>2.498,6</i>	<i>3,5%</i>
<b>Total de Compromissos Financeiros</b>	<b>5.821,5</b>	<b>6.855,8</b>	<b>-15,1%</b>	<b>5.632,4</b>	<b>3,4%</b>

\* 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.

Em 31 de março de 2010, o total de empréstimos e financiamentos da Companhia somavam R\$3.236,1 milhões, sendo que as dívidas de longo prazo, excluindo os bônus perpétuos que não

possuem vencimento, tinham um prazo médio de 7,3 anos, com taxa média de 10,8% nas obrigações em moeda local, e 5,8% nas obrigações em Dólar. Excluindo o Bônus Perpétuo, o endividamento total da Companhia é R\$2.918,6 milhões ou 3,4% maior do que no 4T09 por conta da extensão das linhas de capital de giro de R\$185 milhões e aumento nos *leasings* financeiros pela chegada de 2 aeronaves, sendo este total compensado pelo pagamento da linha de crédito PDP Facility I de R\$111 milhões cujo vencimento foi em fevereiro/10.

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 2010 e 2021 (com base em 31 de março), totalizou R\$5.821,5 milhões no trimestre, um aumento de 3,4% em comparação ao 4T09 principalmente por conta da apreciação de 2,3% do Dólar frente ao Real enquanto que em comparação ao 1T09, houve uma redução 15,2% devido principalmente à valorização do Real frente ao Dólar em 23,1% durante os períodos.

<b>Financiamento de Aeronaves (R\$MM)</b>	<b>1T10</b>	<b>1T09</b>	<b>Var. %</b>	<b>4T09</b>	<b>Var. %</b>
<b>Curto Prazo (em Moeda Estrangeira)</b>	<b>278,4</b>	<b>834,0</b>	<b>-66,6%</b>	<b>380,1</b>	<b>-26,8%</b>
<i>PDP Facility</i>	132,6	677,5	-80,4%	243,4	-45,5%
<i>Leasings Financeiros</i>	145,8	156,5	-6,8%	136,7	6,7%
<b>Longo Prazo (em Moeda Estrangeira)</b>	<b>1.524,6</b>	<b>1.376,4</b>	<b>10,8%</b>	<b>1.420,7</b>	<b>7,3%</b>
<i>Leasings Financeiros</i>	1.524,6	1.376,4	10,8%	1.420,7	7,3%
<b>Total de Financiamento de Aeronaves</b>	<b>1.803,0</b>	<b>2.210,4</b>	<b>-18,4%</b>	<b>1.800,8</b>	<b>0,1%</b>

Os financiamentos para aquisição de aeronaves totalizaram R\$1.803,0 milhões em 31 de março de 2010. Esse montante é composto pela linha de crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves - PDP Facility II - no valor de R\$132,6 milhões, contratado no final do mês de dezembro de 2009 no total de US\$106 milhões, e que está sendo utilizado no pagamento dos adiantamentos para todas as 7 aeronaves com previsão de entrega durante o ano de 2010. Essa linhas de financiamento já contemplam seu refinanciamento equacionado com uma combinação de *sale-leaseback* ou via empréstimos de longo prazo, com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos.

Os financiamentos de aeronaves sob a modalidade de *leasing* financeiro que totalizam R\$1.670,4 milhões 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 4T09, houve um aumento de 7,3% por conta da chegada de duas aeronaves Boeing 737-800 classificadas como *leasing* financeiro.

<b>Cronograma da Dívida Financeira (R\$MM)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>&gt; 2014</b>	<b>Total</b>
<b>Em Moeda Nacional</b>	<b>208,6</b>	<b>117,3</b>	<b>117,9</b>	<b>112,3</b>	<b>100,8</b>	<b>12,6</b>	<b>669,4</b>
<i>Capital de Giro</i>	185,0	-	-	-	-	-	185,0
<i>BDMG I e II</i>	2,9	3,3	3,3	6,1	4,0	12,6	32,2
<i>BNDES</i>	14,3	10,8	8,4	-	-	-	33,5
<i>BNDES-Safra</i>	6,3	9,5	12,7	12,7	3,2	-	44,4
<i>Debêntures</i>	-	93,7	93,5	93,5	93,6	-	374,3
<b>Em Moeda Estrangeira</b>	<b>51,7</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>369,8</b>	<b>421,5</b>
<i>IFC</i>	51,7	-	-	-	-	-	51,7
<i>Senior Notes</i>	-	-	-	-	-	369,8	369,8
<b>Total</b>	<b>260,2</b>	<b>117,3</b>	<b>117,9</b>	<b>112,3</b>	<b>100,8</b>	<b>382,3</b>	<b>1.090,9</b>

Indicadores Financeiros	1T10	1T09	Var. %	4T09	Var. %
% da Dívida Bruta em Moeda Estrangeira	79,2%	96,6%	-17,4 pp	81,3%	-2,0 pp
Dívida Líquida (R\$MM)	1.740,0	2.936,2	-40,7%	1.692,2	2,8%
Dívida Líquida Excl. PDP e Perpétuo (R\$MM)	1.289,9	1.847,6	-30,2%	1.138,7	13,3%
Compromissos Financeiros Líquidos <sup>1</sup> (R\$MM)	4.325,4	6.461,2	-33,1%	4.190,8	3,2%
Dívida Bruta Ajustada <sup>2</sup> (R\$MM)	7.317,2	9.257,9	-21,0%	7.688,6	-4,8%
Dívida Líquida Ajustada (R\$MM)	5.821,1	8.863,2	-34,3%	6.247,0	-6,8%
Dívida Bruta Ajustada <sup>2</sup> / EBITDAR*	5,8	11,6	-50,0%	6,4	-9,4%
Dívida Bruta Ajustada <sup>2</sup> / EBITDAR + Receita Fin.*	5,3	10,1	-47,5%	5,6	-5,4%
Dívida Líquida Ajustada <sup>3</sup> / EBITDAR*	4,6	11,1	-58,6%	5,2	-11,5%
Dívida Líquida Ajustada <sup>2</sup> / EBITDAR+Rec. Financeira*	4,2	9,7	-56,7%	4,5	-6,7%
Dívida Bruta Aj. <sup>2</sup> / Capitalização Ajustada (contábil)	0,7	0,9	-22,2%	0,7	0,0%
Dívida Bruta Aj. <sup>2</sup> / Capitalização Ajustada (mercado) <sup>3</sup>	0,5	0,8	-37,5%	0,6	-28,6%
EBITDA / Despesas Financeiras*	2,3	0,5	380,0%	1,9	21,1%
Compromissos Financeiros LÍq.*/EBITDAR*	3,5	8,1	-56,8%	3,5	-0,1%
Caixa / Receita Líquida (UDM)	24,0%	6,2%	+17,7pp	23,9%	+0,1pp

<sup>1</sup>Compromissos financeiros (dívida bruta + contratos de leasings operacionais, conforme nota 25 da demonstrações financeiras) menos Disponibilidades e Investimentos Financeiros de Curto Prazo <sup>2</sup>Dívida Bruta + Despesas de Leasings Operacionais dos últimos 12 meses x 7 <sup>3</sup>Dívida Bruta Ajustada menos Disponibilidades e Investimentos Financeiros de Curto Prazo <sup>3</sup>Considera cotação de R\$ 22,30 por ação.

Empréstimos (R\$MM)	1T10	1T09	Var. %	4T09	Var. %
<b>Curto Prazo</b>	<b>563,5</b>	<b>948,0</b>	<b>-40,6%</b>	<b>591,7</b>	<b>-4,7%</b>
<b>Em Reais</b>	<b>212,0</b>	<b>68,6</b>	<b>209,2%</b>	<b>180,5</b>	<b>17,6%</b>
Capital de Giro	185,0	50,0	270,0%	160,0	15,6%
BNDES	14,4	14,2	1,2%	14,4	0,00%
BNDES-Safra	6,3	-	nm	-	nm
BDMG	2,9	2,8	2,6%	2,8	2,6%
Juros	3,4	1,6	117,3%	3,3	3,5%
<b>Em Moeda Estrangeira</b>	<b>351,5</b>	<b>879,4</b>	<b>-60,0%</b>	<b>411,0</b>	<b>-14,5%</b>
PDP Facility	132,6	677,5	-80,4%	243,4	-45,5%
Empréstimo IFC	51,8	14,5	258,1%	14,5	257,1%
Leasings Financeiros	145,8	156,5	-6,8%	136,7	6,7%
Juros Acumulados	21,3	31,0	-31,4%	16,4	29,5%
<b>Longo Prazo</b>	<b>2.355,1</b>	<b>1.971,7</b>	<b>19,4%</b>	<b>2.232,1</b>	<b>5,5%</b>
<b>Em Reais</b>	<b>460,7</b>	<b>45,1</b>	<b>921,4%</b>	<b>406,8</b>	<b>13,2%</b>
BNDES	19,1	33,1	-42,2%	22,7	-15,8%
BNDES-Safra	38,1	-	nm	-	nm
BDMG	9,4	12,0	-22,1%	10,1	-6,9%
BDMG II	19,8	-	nm	-	nm
Debêntures	374,3	-	nm	374,0	nm
<b>Em Moeda Estrangeira</b>	<b>1.894,4</b>	<b>1.926,6</b>	<b>-1,7%</b>	<b>1.825,3</b>	<b>3,8%</b>
Empréstimo IFC	-	72,4	nm	43,5	nm
Leasing Financeiro	1.524,6	1.376,4	10,8%	1.420,7	7,3%
Senior Notes	369,8	477,9	-22,6%	361,0	2,4%
<b>Endividamento Financeiro, ex-perpétuos</b>	<b>2.918,6</b>	<b>2.919,7</b>	<b>0,0%</b>	<b>2.823,8</b>	<b>3,4%</b>
Bônus Perpétuos	317,5	411,0	-22,8%	310,1	2,4%
<b>Dívida Bruta</b>	<b>3.236,1</b>	<b>3.330,7</b>	<b>-2,8%</b>	<b>3.133,9</b>	<b>3,3%</b>

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

## Frota e Plano de Frota

A Companhia continua trabalhando em seu plano de substituição das aeronaves Boeing 737-300 e 767-300 por 737-800NG e 737-700NG para operação em rotas domésticas e internacionais de curto e médio percurso.

Em 31 de março de 2010, A Companhia encerrou o trimestre com uma frota operacional de 108 aeronaves, com idade média de 5,8 anos. Nesse trimestre, a GOL recebeu 5 Boeing 737-800NG SFP em substituição de 5 Boeing 737-300 e 3 Boeing 737-800.

<b>Frota Operacional</b>	<b>Assentos*</b>	<b>1T10</b>	<b>1T09</b>	<b>Var.#</b>	<b>4T09</b>	<b>Var.#</b>
B737-300	141	-	8	(8)	3	(3)
B737-700 NG	144	42	41	1	43	(1)
B737-800 NG	177	17	23	(6)	18	(1)
B737-800 NG SFP	187	49	35	14	44	5
<b>Sub Total*</b>	<b>18.145</b>	<b>108</b>	<b>107</b>	<b>1</b>	<b>108</b>	<b>-</b>
<b>Não Operacional</b>	<b>Assentos*</b>	<b>1T10</b>	<b>1T09</b>	<b>Var. #</b>	<b>4T09</b>	<b>Var. #</b>
B737-300	141	6	7	(1)	8	(2)
B737-700 NG	144	1	-	1	-	1
B737-800 NG	177	4	-	4	5	(1)
B737-800 NG SFP	187	1	-	1	-	1
B767-300 ER**	218	6	6	-	6	-
<b>Sub Total*</b>	<b>3.268</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>19</b>	<b>(1)</b>
<b>Total</b>	<b>21.413</b>	<b>126</b>	<b>120</b>	<b>6</b>	<b>127</b>	<b>(1)</b>

\* Total de assentos no 1T10 \*\* 1 aeronave se encontra em sublease de 36 meses e outra realizando voos charter entre o São Paulo e Cancún (México) para uma operadora de turismo.

Das 6 aeronaves B737-700 e B737-800 excluídas da frota operacional, porém ainda consideradas na frota total, 3 estavam em processo de devolução e 3 alocadas como aeronaves reserva ou em manutenção. Dos 6 B767-300/200, 1 encontra-se sub-arrendada (sub-lease) para uma empresa norte-americana e outra sub-arrendada (wet-lease) para uma empresa Brasileira para voos entre o Brasil e Angola. A frota é atualmente 100% arrendada em uma combinação de *leasings* financeiros e operacionais.

Do total de 126 aeronaves, 91 estavam sob o regime operacional e 35 em arrendamentos financeiros, sendo que destas, 29 aeronaves possuem opção de compra ao final do contrato.

<b>Plano de Frota Operacional</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
B737-700 NG	40	40	40	40	40
B737-800 NG*	71	75	79	81	85
<b>Total</b>	<b>111</b>	<b>115</b>	<b>119</b>	<b>121</b>	<b>125</b>

\* inclui aeronaves SFP (Short Field Performance)

<b>Previsão de Desembolsos de Aeronaves(R\$MM)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>&gt;2013</b>
Pre Delivery Deposits	113.208	204.804	415.430	439.211	388.024
Compromissos com aquisição de aeronaves*	658.391	988.999	426.851	2.325.176	6.383.991
<b>Total</b>	<b>771.599</b>	<b>1.193.803</b>	<b>842.281</b>	<b>2.764.387</b>	<b>6.772.015</b>

\* Preços de lista

## Sumário das Projeções Financeiras 2010

A GOL reitera suas projeções financeiras para o ano de 2010, conforme resumido no quadro abaixo:

<b>Projeções Financeiras 2010</b>	<b>Mínimo</b>	<b>Máximo</b>
Crescimento do PIB Brasileiro	5,0%	6,0%
Crescimento da Demanda no Mercado Doméstico (%RPKs)	12,5%	18,0%
Crescimento de Oferta e Demanda em Relação ao PIB	2,5x	3,0x
Passageiros Transportados (MM)	31,5	36,5
Capacidade (Oferta) GOL (ASKs bilhões)	45,0	47,2
Frota (fim do período)	111	111
Yield (R\$ centavos)	19,50	21,00
RPK, Sistema (bilhões)	31,5	33,0
Decolagens (000)	290	300
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	8,9	8,5
Litros Consumidos (bilhões)	1,45	1,47
Preço do Combustível (R\$/litro)	1,70	1,58
WTI Médio (US\$/barril)	82	77
Taxa de Câmbio Média (R\$/US\$)	1,85	1,72
Margem Operacional (EBIT)	10%	13%

O comentário completo do release sobre as projeções financeiras da GOL pode ser encontrado no site [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri), seção *notícias aos investidores – press releases*, ou [clikando aqui](#).

### Contatos

#### Relações com Investidores

Leonardo Pereira - CFO e DRI  
Rodrigo Alves - Gerente Geral de RI  
Raquel Kim – Relações com Investidores  
Mario Liao – Relações com Investidores  
Tel.: (11) 2128-4700

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

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

Twitter: [www.twitter.com/GOLinvest](http://www.twitter.com/GOLinvest)

#### Comunicação Corporativa

Tel.: (11) 2128-4413

E-mail: [comcorp@golnaweb.com.br](mailto:comcorp@golnaweb.com.br)

Twitter :

[www.twitter.com/GOLcomunicacao](http://www.twitter.com/GOLcomunicacao)

Assessoria de Imprensa

Edelman (EUA e Europa):

M. Smith e N. Dean

Tel.: 1 (212) 704-8196 / 704-4484

E-mail: [meaghan.smith@edelman.com](mailto:meaghan.smith@edelman.com)

ou [noelle.dean@edelman.com](mailto:noelle.dean@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, oferece mais de 860 voos diários para 50 destinos que conectam todas as mais importantes cidades do Brasil e 11 mercados internacionais na América do Sul e Caribe. A Companhia opera uma frota jovem e moderna de Boeing 737 *Next Generation*, as aeronaves mais seguras e confortáveis da classe, com altos índices de utilização e eficiência. Sempre empenhada em buscar soluções inovadoras por meio do uso de tecnologia de última geração, a Companhia – com as marcas GOL, Varig, Gollog, Smiles e Voe Fácil – oferece aos clientes facilidade de compra, ampla oferta de serviços complementares e 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.*

<b>Balanco Patrimonial (R\$`000) IFRS</b>	<b>1T10</b>	<b>4T09</b>
<b>Ativo</b>	<b>8.566.906</b>	<b>8.720.120</b>
<b><i>Circulantes</i></b>	<b><i>2.213.012</i></b>	<b><i>2.403.204</i></b>
Disponibilidades	1.439.077	1.382.408
Ativos financeiros	37.802	40.44
Caixa restrito	19.211	18.820
Vendas e outros recebíveis	317.979	519.308
Estoques	153.516	137.959
Impostos diferidos a recuperar	85.239	86.125
Depósitos	7.307	50.429
Despesas antecipadas	114.296	124.728
Outros	38.585	42.983
<b><i>Ativos Não-Circulantes</i></b>	<b><i>4.556.356</i></b>	<b><i>4.557.498</i></b>
Imobilizado	3.325.821	3.325.713
Ativos intangíveis	1.230.535	1.231.785
<b><i>Outros Ativos Não-Circulante</i></b>	<b><i>1.797.538</i></b>	<b><i>1.759.418</i></b>
Despesas antecipadas	61.230	63.573
Depósitos	836.647	805.140
Impostos diferidos a recuperar	852.717	866.136
Caixa restrito	32.515	7.264
Outros ativos não-circulante	14.429	17.304
<b>Passivo e Patrimônio Líquido</b>	<b>8.566.906</b>	<b>8.720.120</b>
<b><i>Circulante</i></b>	<b><i>2.140.136</i></b>	<b><i>2.439.258</i></b>
Empréstimos e financiamentos	563.502	591.695
Fornecedores	335.781	362.382
Obrigações trabalhistas	241.506	233.162
Impostos e tarifas a recolher	40.587	57.277
Impostos sobre venda e tarifas de pousos	73.034	76.331
Transportes a executar	383.936	561.347
Provisões	41.632	66.259
Receita diferida Smiles	78.045	92.541
Adiantamento de clientes	101.967	126.059
Dividendos a pagar	186.416	186.416
Outros passivos correntes	93.730	85.789
<b><i>Passivos não correntes</i></b>	<b><i>3.788.808</i></b>	<b><i>3.670.876</i></b>
Financiamentos de longo prazo	2.672.585	2.542.167
Receita diferida de Smiles	227.631	221.414
Adiantamento de clientes	52.610	64.087
Impostos diferidos	555.593	562.303
Provisões	83.954	76.834
Obrigações fiscais	83.649	88.642
Outros não correntes	112.786	115.429
<b><i>Patrimônio líquido</i></b>	<b><i>2.637.962</i></b>	<b><i>2.609.986</i></b>
Ações emitidas	2.062.735	2.062.272
Reservas de capital	60.263	60.263
Ações em tesouraria	(11.887)	(11.887)
Outras Reservas	788	818
Lucros (prejuízos) retidos	526.063	498.520

**Demonstrações do Resultado (R\$'000) IFRS**

	1T10	1T09	% Var.	4T09	% Var.	2009	2008	% Var.
<b>Receita Operacional Líquida</b>	<b>1.729.817</b>	<b>1.517.036</b>	<b>14,0%</b>	<b>1.617.649</b>	<b>6,9%</b>	<b>6.025.382</b>	<b>6.406.193</b>	<b>-5,9%</b>
Transporte de passageiros	1.567.882	1.386.436	13,1%	1.405.130	11,6%	5.306.530	5.890.104	-9,9%
Transporte de cargas e outros	161.935	130.600	24,0%	212.519	-23,8%	718.852	516.089	39,3%
<b>Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(1.538.397)</b>	<b>(1.411.945)</b>	<b>9,0%</b>	<b>(1.498.484)</b>	<b>2,7%</b>	<b>(5.612.090)</b>	<b>(6.494.841)</b>	<b>-13,6%</b>
Pessoal	(284.440)	(246.430)	15,4%	(299.788)	-5,1%	(1.100.953)	(983.783)	11,9%
Combustível de aviação	(550.987)	(446.064)	23,5%	(451.872)	21,9%	(1.813.104)	(2.630.834)	-31,1%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(149.814)	(217.485)	-31,1%	(144.444)	3,7%	(650.683)	(645.089)	0,9%
Seguros de aeronaves	(13.278)	(18.184)	-27,0%	(11.811)	12,4%	(56.324)	(42.813)	31,6%
Comerciais e publicidade	(82.146)	(82.077)	0,1%	(94.079)	-12,7%	(364.551)	(588.735)	-38,1%
Tarifas de pouso e decolagem	(78.106)	(80.676)	-3,2%	(74.613)	4,7%	(312.637)	(338.370)	-7,6%
Prestação de serviços	(99.102)	(86.383)	14,7%	(103.322)	-4,1%	(381.721)	(422.177)	-9,6%
Material de manutenção e reparo	(136.997)	(123.609)	10,8%	(148.294)	-7,6%	(417.212)	(388.030)	7,5%
Depreciação	(63.760)	(36.697)	73,7%	(26.446)	141,1%	(142.853)	(125.127)	14,2%
Outros	(79.767)	(74.340)	7,3%	(143.815)	-44,5%	(372.052)	(329.883)	12,8%
<b>Resultado Operacional (EBIT)</b>	<b>191.420</b>	<b>105.091</b>	<b>82,1%</b>	<b>119.165</b>	<b>60,6%</b>	<b>413.292</b>	<b>(88.648)</b>	<b>-566,2%</b>
<i>Margem EBIT</i>	<i>11,1%</i>	<i>6,9%</i>	<i>+4,1pp</i>	<i>7,4%</i>	<i>+3,7pp</i>	<i>6,9%</i>	<i>-1,4%</i>	<i>+8,2pp</i>
<b>Outras Receitas (despesas)</b>	<b>(133.740)</b>	<b>(12.863)</b>	<b>939,7%</b>	<b>(72.718)</b>	<b>83,9%</b>	<b>342.844</b>	<b>(1.106.394)</b>	<b>-131,0%</b>
Despesas com juros	(79.279)	(79.975)	-0,9%	(74.696)	6,1%	(288.112)	(269.278)	7,0%
Juros capitalizados	2.577	1.413	82,4%	1.662	55,1%	6.860	27.179	-74,8%
Variações monetárias e cambiais	(58.992)	86.077	-168,5%	12.733	-563,3%	710.725	(757.526)	-193,8%
Receitas Financeiras de Investimentos	22.400	2.816	695,6%	21.641	3,5%	35.938	50.797	7,1%
Outras despesas, líquidas	(20.447)	(23.194)	-11,8%	(34.058)	-40,0%	(122.567)	(157.566)	-10,5%
<b>Lucro (prejuízo) antes de IR/CS</b>	<b>57.680</b>	<b>92.228</b>	<b>-37,5%</b>	<b>46.447</b>	<b>24,2%</b>	<b>756.136</b>	<b>(1.195.042)</b>	<b>-163,3%</b>
Imposto de renda	(33.758)	(30.794)	9,6%	351.377	-109,6%	134.696	(44.305)	-404,0%
<b>Lucro (prejuízo) líquido</b>	<b>23.922</b>	<b>61.434</b>	<b>-61,1%</b>	<b>397.824</b>	<b>-94,0%</b>	<b>890.832</b>	<b>(1.239.347)</b>	<b>-171,9%</b>
<i>Margem Líquida</i>	<i>1,4%</i>	<i>4,0%</i>	<i>-2,7pp</i>	<i>24,6%</i>	<i>-23,2pp</i>	<i>14,8%</i>	<i>-19,3%</i>	<i>+34,1pp</i>
<b>EBITDA</b>	<b>255.180</b>	<b>141.788</b>	<b>80,0%</b>	<b>145.611</b>	<b>75,2%</b>	<b>556.145</b>	<b>36.479</b>	<b>1.424,6%</b>
<i>Margem EBITDA</i>	<i>14,8%</i>	<i>9,3%</i>	<i>+5,4pp</i>	<i>9,0%</i>	<i>+5,8pp</i>	<i>9,2%</i>	<i>0,6%</i>	<i>+8,7pp</i>
<b>EBITDAR</b>	<b>404.994</b>	<b>359.273</b>	<b>12,7%</b>	<b>290.055</b>	<b>39,6%</b>	<b>1.206.828</b>	<b>681.568</b>	<b>77,1%</b>
<i>Margem EBITDAR</i>	<i>23,4%</i>	<i>23,7%</i>	<i>-0,3pp</i>	<i>17,9%</i>	<i>+5,5pp</i>	<i>20,0%</i>	<i>10,6%</i>	<i>+9,4pp</i>

<b>Fluxo de caixa (R\$'000) IFRS</b>	<b>1T10</b>	<b>1T09</b>
<b>Fluxo de caixa de atividade operacionais</b>		
Lucro líquido do período	23.922	61.434
<b>Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:</b>		
Depreciações e amortizações	63.760	36.697
Provisão para devedores duvidosos	2.805	6.139
Provisão para contingências e outros	6.971	425
Provisão de contratos onerosos	237	-
Outras provisões	(4.444)	-
Impostos diferidos	1.318	28.037
Remuneração baseadas em ações	3.621	1.444
Variações cambiais, monetárias e juros, líquidas	65.511	(82.570)
Juros sobre empréstimos	67.154	-
Resultados não-realizados de hedge líquido de impostos	293	(12.334)
Programa de milhagem	(8.279)	(11.538)
Provisão para devolução de aeronave	5.957	(4.705)
<b>Variações nos ativos e passivos operacionais:</b>		
Contas a receber	198.525	12.163
Estoques	(15.557)	18.649
Depósitos	11.615	(21.205)
Outros ativos	7.272	40.952
Despesas antecipadas, impostos a recuperar e outros créditos e valores	12.775	2.036
Fornecedores	(26.601)	(51.742)
Transportes a executar	(177.411)	(150.524)
Adiantamento de clientes	(35.569)	-
Obrigações trabalhistas	8.344	(6.827)
Obrigações fiscais	17.337	52.686
Seguros	(26.227)	(83.877)
Taxas e tarifas aeroportuárias	(3.297)	(24.742)
Operações de hedge a apropriar	3.371	-
Outras obrigações	1.324	(76.651)
<b>Caixa aplicado nas atividades operacionais</b>	<b>204.727</b>	<b>(266.753)</b>
Juros pagos	(27.518)	-
Imposto de renda pago	(32.440)	(2.757)
<b>Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de operacionais</b>	<b>144.769</b>	<b>(269.510)</b>
<b>Atividades de investimentos:</b>		
Aplicações financeiras	2.320	130.014
Caixa restrito	(25.641)	162.851
Aquisições de imobilizado	(145.792)	(134.877)
Aumento de intangível	(1.752)	2.437
<b>Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades de investimentos</b>	<b>(170.865)</b>	<b>160.425</b>
<b>Atividades de financiamentos:</b>		
Empréstimos		
Captações	215.886	60.106
Pagamentos	(71.298)	(50.804)
Pagamento de arrendamentos financeiros	(54.324)	-
Aumento de capital	463	100.084
<b>Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento</b>	<b>90.727</b>	<b>109.386</b>
Variação cambial do caixa de subsidiárias no exterior	(7.962)	(3.509)
<b>Acréscimo (decréscimo) líquido de caixa</b>	<b>56.669</b>	<b>(3.208)</b>
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.382.408	169.330
<b>Caixa e equivalentes de caixa no final do período</b>	<b>1.439.077</b>	<b>166.122</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.

**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.

**Etapas 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 taxamento.

**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 voo 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.