

São Paulo, 11 de novembro de 2015 – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (BM&FBOVESPA: GOLL4 e NYSE: GOL), (S&P: B–, Fitch: B–, Moody's: B3), a maior Companhia aérea de baixo custo e melhor tarifa da América Latina, anuncia o resultado consolidado do terceiro trimestre de 2015. Todas as informações são apresentadas em IFRS, em Reais (R\$) e as comparações referem-se ao terceiro trimestre de 2014, exceto quando especificado de outra forma.

Destaques do trimestre

- A **receita líquida** da Companhia atingiu **R\$2.489,6 milhões** no trimestre, um avanço de 1,1%, e **R\$7.126,0 milhões** no acumulado de 2015, recuo de 2,9%, em comparação com os mesmos períodos de 2014.
- As **receitas auxiliares e de cargas** chegaram a **R\$306,7 milhões**, apresentando crescimento de 12,6% ante o 3T14 e representando 12,3% das receitas líquidas totais. A **receita internacional** alcançou **R\$346,4 milhões**, constituindo 13,9% do total.
- A **demanda doméstica** por viagens pela GOL aumentou 1,8% no trimestre e 3,8% no acumulado do ano. Isto se refletiu positivamente na **taxa de ocupação** dos voos internos, que aumentou para 79,3% no 3T15, (expansão de 1,0p.p.) e 78,7% no período de janeiro a setembro (crescimento de 1,7p.p.). No trimestre, a **taxa de ocupação total** expandiu em 1,1p.p. em relação ao ano anterior, atingindo 78,6%.
- O **RASK líquido** do trimestre foi de **R\$20,21 centavos** e o **CASK total**, foi de **R\$20,13 centavos**, um aumento de 6,4% em relação a 2014. O **CASK**, excluindo combustível, foi superior em 19,2% na mesma comparação, impactado, principalmente, pelo aumento de 55,5% na cotação do Dólar frente ao Real.
- O **resultado operacional (EBIT)** foi de **R\$8,9 milhões**, uma queda de **R\$143,1 milhões** frente ao 3T14. A **margem operacional** foi positiva em 0,4% no trimestre, resultando em um recuo de 5,8p.p., advindo da queda de atividade da economia brasileira e do aumento de custos, principalmente, os que são denominados em dólares americanos.
- O **EBITDAR** foi de **R\$377,5 milhões**, com margem de 15,2%, o que representa uma redução de 3,6p.p. em relação ao mesmo período de 2014. No acumulado do ano e dos últimos doze meses, o **EBITDAR** foi de **R\$937,1 milhões** e **R\$1.419,3 milhão**, com margem de 13,2% e 14,4%, respectivamente.
- A GOL registrou prejuízo líquido de **R\$2.133,6 milhões** no 3T15, dos quais **R\$1.440,6 milhão**, ou 67,5%, referem-se às variações monetárias e cambiais líquidas, com impacto provocado, principalmente, pela marcação a mercado dos passivos financeiros da Companhia ao dólar na cotação de R\$3,97, ante R\$3,10 do 2T15 (variação de 28,1%).

Contatos RI

Edmar Lopes
Eduardo Masson
Thiago Stanger
Vitor Ribeiro
ri@voegol.com.br
+55 (11) 2128-4700

Teleconferências

quinta-feira
12 de novembro de 2015

Português

10h00 (Brasil)
07h00 (US EST)
Tel.: +55 (11) 2188 0155
Código: GOL
Replay: +55 (11) 2188 0400
Código Replay: GOL

Inglês

11h30 (Brasil)
08h30 (US EST)
+1 (412) 317-6776
Código: GOL
Replay: +1(412)317 0088
Código Replay: 10073646

Webcast ao vivo

www.voegol.com.br/ri

A GOL encerrou o terceiro trimestre de 2015 com uma sólida **posição de caixa de R\$3.073,3 milhões**, o que representa **31,2%** da sua receita líquida dos últimos doze meses. Este é um dos índices mais altos em toda a indústria de aviação e considera o aumento de capital de **R\$461,3 milhões** e a emissão de um empréstimo de longo prazo com terceiros no valor de **US\$300 milhões**, sendo a **Delta Air Lines** a entidade legal garantidora da transação.

A Companhia anuncia uma **nova projeção de margem operacional (EBIT)** para o ano de 2015, com o intervalo de -2% até neutro, ante projeção de 2 até 5%. Esta nova projeção é **reflexo** da alta volatilidade cambial e da queda de atividade da economia brasileira que aumentaram os custos e as despesas da GOL ao mesmo passo que reflete a queda da receita com transporte de passageiros, fruto da mudança de mix entre clientes a lazer e a negócios.

Mensagem da Administração

Prezados acionistas,

A atual conjuntura econômica do país, com avanço da inflação, restrição ao crédito, e sobretudo a forte desvalorização do real, tem impactos diretos sobre o setor de aviação comercial e sobre nossa empresa.

Apesar de mantermos um lucro operacional positivo (EBIT) no trimestre, registramos um prejuízo contábil de R\$2.133,6 milhões, em função da desvalorização do real e consequente variação cambial dos passivos em dólar.

O câmbio é uma variável que interfere sensivelmente nos nossos resultados, já que cerca de 50% de nossas despesas operacionais e 86,8% dos nossos passivos financeiros incluindo aeronaves são denominadas em moeda americana. No trimestre, a cotação entre a mínima e máxima variou 37,3% e, em relação a média do mesmo período de 2014, a variação foi ainda maior, de 55,5%.

Assim, estamos trabalhando com foco total para mitigar os reflexos deste cenário macro sobre nossas atividades. São três as frentes mais importantes de ação: exercer forte controle sobre custos e despesas; buscar a evolução contínua de nossa eficiência operacional; e ajustar a capacidade com disciplina, de modo extrair o máximo de produtividade e aproveitamento das nossas aeronaves. Adicionalmente, tomamos todas as medidas no sentido de assegurar uma sólida posição de caixa.

Otimização de custos e despesas

Como exemplo das iniciativas do controle de custos e despesas, além de ganhos esperados em produtividade, destacamos os novos processos e ferramentas de otimização das escalas dos nossos tripulantes e do time de aeroportos; nossa malha viária; a revisão de contratos na área de manutenção, serviços de rampa, hotelaria e corporativo em geral; o redesenho da estrutura organizacional eliminando camadas e o cancelamento de novas contratações.

Aprimoramento da malha para garantir o máximo de rentabilidade

Nossa malha está em constante aprimoramento e adequação às economias que temos presença. Como resultado, os voos para Miami e Orlando, nos Estados Unidos, serão operados apenas de forma sazonal a partir de 19 de fevereiro de 2016. Estudamos ainda a viabilidade da continuidade das operações para Caracas, na Venezuela, que neste momento estão mantidos, porém com frequência reduzida para uma vez por semana.

Planejamos também novos destinos na América Latina, entre eles Havana, em Cuba e a exemplo dos voos partindo de Fortaleza e Natal para Buenos Aires, estudamos novas operações diretas para a capital argentina partindo de outras cidades nordestinas.

Mantendo nosso compromisso de reduzir 1% a oferta doméstica da Companhia para o ano de 2015, redesenhamos nossa malha com ajustes de frequências, e também lançamos novas rotas e voos partindo do Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, para as cidades litorâneas de Salvador, Porto Seguro, Ilhéus e Florianópolis — muito procuradas durante o verão. Além disso, ampliamos as operações para Maringá, Londrina e Presidente Prudente.

Para a alta temporada, teremos voos diretos do aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro, para Navegantes e Florianópolis, na região Sul do país. Mais cidades também serão ligadas à Porto Seguro, com voos diretos partindo de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Brasília. De Campinas, teremos operações para Natal, Fortaleza, Salvador, Maceió e Recife.

Redução da frota

Considerando os ajustes em nossa capacidade anteriormente divulgados e sempre atentos ao gerenciamento eficiente de nossa frota padrão de Boeing 737-700 e 800 NG, negociamos com nosso fornecedor a flexibilização no calendário de entregas dos próximos dois anos. Assim, dos quinze Boeing 737-800 NG programados entre 2016 e 2017, incorporaremos à nossa frota quatro aeronaves no período. Além disso, conforme já fizemos nos últimos anos, faremos o subleasing de 12 aeronaves em 2016 às aéreas estrangeiras durante a nossa baixa temporada – ante 7 em 2015.

Todas essas medidas que já estão sendo incorporadas, nos ajudaram na receita líquida que registrou R\$2.489,6 milhões no 3T15, crescimento de 1,1% em relação ao 3T14. O resultado também foi beneficiado pelo nosso esforço de aumentar a representatividade das receitas auxiliares e de cargas sobre as receitas totais. Hoje, elas já correspondem a 12,3% de toda receita da GOL.

Forte posição de liquidez

Em antecipação aos efeitos da economia sobre nossas operações e com vistas a manter nossa forte posição de liquidez e a continuidade dos projetos, concluímos no trimestre importantes transações financeiras. Foram elas: o aumento de capital de R\$461,3 milhões, realizado, principalmente, pelo nosso acionista controlador e pela Delta Air Lines; a emissão de um empréstimo de longo prazo com terceiros no valor de US\$300 milhões, com garantia da Delta. Somadas essas duas transações às cifras que possuíamos no período anterior, atingimos R\$3.073,3 milhões em caixa no 3T15, o que representa 31,2% da nossa receita líquida dos últimos doze meses. Além destas, fizemos a emissão da 6ª série de debêntures, no valor de R\$1.050,0 milhão e vencimento final para 2019, com a totalidade dos recursos utilizados, exclusivamente, para o resgate antecipado da 4ª e 5ª emissões as quais possuíam vencimentos em 2017 e 2018.

Revisão de projeção para 2015

Aproveito para anunciar uma nova projeção de margem operacional (EBIT) para o ano de 2015, com o intervalo de -2% até neutro sendo a anterior entre +2% e +5%. Esta revisão reflete o cenário brasileiro já descrito acima, que produziram impacto nos custos e despesas da GOL, e na receita com transporte de passageiros, cujo mix entre clientes a lazer e a negócios modificou-se.

O nosso Time de Águias está dedicando toda energia na execução dessa sólida estratégia para superarmos os desafios colocados pelo momento. Deposito total confiança em nosso pessoal e acredito que as ações aqui anunciadas e demais em estudos nos levarão a superar os desafios com segurança e liquidez, garantindo que saíamos mais fortalecidos, prontos para retomar nossa trajetória de sucessos e conquistas.

Paulo Sérgio Kakinoff

Presidente da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Indicadores operacionais e financeiros

Dados de tráfego – GOL	3T15	3T14	% Var.	9M15	9M14	% Var.
RPK GOL – Total	9.684	9.459	2,4%	28.970	27.732	4,5%
RPK GOL – Dom.	8.442	8.289	1,8%	25.487	24.550	3,8%
RPK GOL – Int.	1.243	1.170	6,3%	3.484	3.182	9,5%
ASK GOL – Total	12.321	12.201	1,0%	37.226	36.348	2,4%
ASK GOL – Dom.	10.651	10.587	0,6%	32.378	31.876	1,6%
ASK GOL – Int.	1.672	1.614	3,6%	4.848	4.472	8,4%
Taxa de ocupação GOL – Total	78,6%	77,5%	1,1 p.p	77,8%	76,3%	1,5 p.p
Taxa de ocupação GOL – Dom.	79,3%	78,3%	1,0 p.p	78,7%	77,0%	1,7 p.p
Taxa de ocupação GOL – Int.	74,4%	72,5%	1,9 p.p	71,9%	71,2%	0,7 p.p
Dados operacionais	3T15	3T14	% Var.	9M15	9M14	% Var.
Passageiros pagantes – Pax transp. ('000)	9.775,1	9.977,8	-2,0%	29.284,3	29.039,4	0,8%
Média de utilização de aeronaves (horas/dia)	11,2	11,4	-1,5%	11,3	11,3	0,1%
Decolagens	78.578	79.853	-1,6%	236.525	234.252	1,0%
Distância média de voo (km)	936	903	3,6%	933	905	3,1%
Litros consumidos no período (mm)	387	380	1,7%	1.160	1.130	2,7%
Funcionários no final do período	16.702	16.354	2,1%	16.702	16.354	2,1%
Frota média operacional	128	125	2,6%	128	125	2,4%
Dados Financeiros	3T15	3T14	% Var.	9M15	9M14	% Var.
YIELD líquido (cent. R\$)	22,54	23,15	-2,6%	21,60	23,82	-9,3%
PRASK líquido (cent. R\$)	17,72	17,94	-1,3%	16,81	18,17	-7,5%
RASK líquido (cent. R\$)	20,21	20,18	0,1%	19,14	20,18	-5,2%
CASK (cent. R\$)	20,13	18,92	6,4%	19,37	19,26	0,6%
CASK ex-combustível (cent. R\$)	13,45	11,29	19,2%	12,84	11,41	12,5%
Taxa de câmbio média¹	3,5380	2,2745	55,5%	3,1684	2,2898	38,4%
Taxa de câmbio no final do período¹	3,9729	2,4510	62,1%	3,9729	2,4510	62,1%
WTI (médio por barril, US\$) ²	46,5	97,3	-52,2%	51,0	99,7	-48,8%
Preço/litro combustível (R\$)³	2,13	2,45	-13,1%	2,10	2,52	-16,9%
QAV – Golfo do México (média por litro, US\$) ²	0,38	0,74	-48,5%	0,43	0,76	-43,8%

1. Fonte: Banco Central; 2. Fonte: Bloomberg; 3. Despesa com combustível/litros consumidos.

Mercado doméstico – GOL

A capacidade no **mercado doméstico** aumentou **0,6%**, quando comparado ao 3T14 e **1,6%** no acumulado do ano contra 9M14, refletindo a menor oferta entre o 2T14 e 3T14, quando a Companhia reduziu sua capacidade durante a Copa do Mundo de Futebol, realizada no Brasil.

A **demanda doméstica** no trimestre aumentou **1,8%** e **3,8%** no acumulado do ano, levando a **taxa de ocupação** para **79,3%** o que representa uma expansão de **1,0p.p.** e **78,7%** com evolução de **1,7p.p.**, respectivamente, em comparação aos mesmos períodos de 2014.

A GOL transportou no mercado doméstico **9,2 milhões de passageiros** no trimestre e **27,7 milhões de passageiros** no acumulado do ano, o que representa uma queda de **2,2%** e uma evolução de **0,7%**, ambos comparados contra o mesmo período de 2014. Em 2015 até setembro, a GOL manteve-se como a companhia aérea líder em transporte de passageiros no mercado doméstico brasileiro de aviação.

Mesmo com uma redução da atividade econômica no país, a GOL manteve-se em **primeiro lugar no mercado de venda de passagens aéreas para o segmento corporativo no mercado doméstico brasileiro**, com uma participação de **32,2%** no trimestre e **32,3%** no acumulado de 2015 até setembro – segundo dados da Associação Brasileira de Agências de Viagem Corporativa (Abracorp).

Mercado internacional – GOL

A GOL no **mercado internacional** aumentou sua capacidade em **3,6%** no trimestre e **8,4%** no acumulado do ano, frente a 2014. A demanda apresentou evolução de **6,3%**, entre julho e setembro, registrando taxa de ocupação de **74,4%** e no acumulado do ano a demanda cresceu **9,5%**, levando a taxa de ocupação para **71,9%**. A Companhia está adequando sua malha internacional, alterando a quantidade de frequências em alguns destinos operados atualmente e inaugurando outras bases internacionais, com o objetivo de capturar as oportunidades de mercado e se adequar ao atual cenário econômico brasileiro.

No trimestre, a GOL transportou **562,0 mil passageiros no mercado internacional**, **1,0%** acima de 2014. Para o acumulado de 2015, a Companhia transportou **1,6 milhão de passageiros**, uma expansão de **3,8%** comparada ao mesmo período de 2014.

PRASK e Yield

Reflexo do cenário adverso da economia brasileira, no trimestre e no acumulado do ano o **yield** apresentou queda de **2,6%** e **9,3%** e o **PRASK** foi parcialmente beneficiado pelo aumento da taxa de ocupação em **1,1 p.p.** e **1,5 p.p.**, registrando queda de **1,3%** e **7,5%**, respectivamente, quando comparados ao mesmo período de 2014.

Demonstrações de resultados em IFRS (R\$ MM)

Demonstrações do resultado (R\$ MM)	3T15	3T14	% Var.	9M15	9M14	% Var.
Receita bruta	2.643,1	2.607,1	1,4%	7.562,0	7.761,5	-2,6%
Transporte de passageiros	2.275,9	2.282,4	-0,3%	6.524,4	6.886,8	-5,3%
Transportes de cargas e outros	367,1	324,7	13,1%	1.037,5	874,7	18,6%
Impostos incidentes	(153,4)	(145,3)	5,6%	(436,0)	(425,1)	2,6%
Receita operacional líquida	2.489,6	2.461,7	1,1%	7.126,0	7.336,4	-2,9%
Transporte de passageiros	2.183,0	2.189,3	-0,3%	6.257,2	6.605,0	-5,3%
Transporte de cargas e outros	306,7	272,3	12,6%	868,8	731,3	18,8%
Custos e despesas operacionais	(2.480,1)	(2.309,0)	7,4%	(7.211,0)	(7.000,0)	3,0%
Pessoal	(390,8)	(357,6)	9,3%	(1.195,6)	(1.032,0)	15,8%
Combustível de aviação	(822,7)	(931,6)	-11,7%	(2.431,0)	(2.851,0)	-14,7%
Arrendamento de aeronaves	(263,9)	(201,2)	31,2%	(722,9)	(627,2)	15,3%
Comerciais e publicidade	(175,0)	(145,4)	20,4%	(445,7)	(467,6)	-4,7%
Tarifas de pouso e decolagem	(171,5)	(154,4)	11,1%	(502,4)	(448,2)	12,1%
Prestação de serviços	(261,0)	(175,7)	48,5%	(737,6)	(543,6)	35,7%
Material de manutenção e reparo	(122,4)	(110,0)	11,3%	(396,1)	(337,9)	17,2%
Depreciação e amortização	(104,7)	(109,6)	-4,5%	(302,6)	(369,2)	-18,0%
Outros	(167,9)	(123,5)	36,0%	(477,0)	(323,3)	47,6%
Resultado de equivalência patrimonial	(0,7)	(0,8)	-5,3%	(3,4)	(2,2)	55,3%
Resultado operacional (EBIT)	8,9	152,0	-94,2%	(88,4)	334,3	NM
Margem EBIT	0,4%	6,2%	-5,8 p.p	-1,2%	4,6%	-5,8 p.p
Outras receitas (despesas)	(1.702,6)	(434,9)	291,5%	(2.552,6)	(734,4)	247,6%
Juros sobre empréstimos e financiamentos	(226,5)	(150,1)	50,9%	(585,2)	(426,1)	37,4%
Ganhos com aplicações financeiras	50,3	30,2	66,6%	101,1	97,7	3,5%
Variações cambiais e monetárias	(1.440,6)	(270,5)	432,6%	(2.009,1)	(162,6)	1135,4%
Resultado líquido de derivativos	7,0	34,4	-79,6%	68,1	(120,9)	NM
Outras despesas (receitas) líquidas	(92,8)	(78,9)	17,6%	(127,5)	(122,5)	4,1%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	(1.693,7)	(282,9)	498,6%	(2.641,1)	(400,1)	560,1%
Imposto de renda	(439,9)	37,8	NM	(520,1)	(86,2)	503,7%
Imposto de renda corrente	(62,6)	(30,2)	107,4%	(150,8)	(104,3)	44,6%
Imposto de renda diferido	(377,2)	68,0	NM	(369,4)	18,1	NM
Lucro (prejuízo) líquido	(2.133,6)	(245,1)	770,4%	(3.161,2)	(486,3)	550,1%
Margem líquida	-85,7%	-10,0%	-75,7 p.p	-44,4%	-6,6%	-37,7 p.p
Resultado atribuído aos acionistas não controladores	45,2	27,3	66,0%	118,1	91,5	29,0%
Resultado atribuído aos acionistas controladores	(2.178,8)	(272,4)	699,9%	(3.279,3)	(577,8)	467,6%
EBITDA	113,6	261,6	-56,6%	214,2	703,4	-69,5%
Margem EBITDA	4,6%	10,6%	-6,1 p.p	3,0%	9,6%	-6,6 p.p
EBITDAR	377,5	462,8	-18,4%	937,1	1.330,6	-29,6%
Margem EBITDAR	15,2%	18,8%	-3,6 p.p	13,2%	18,1%	-5,0 p.p

Reconciliação do EBIT, EBITDA e EBITDAR (R\$ MM)*	3T15	3T14	% Var.	9M15	9M14	% Var.
Lucro (prejuízo) líquido	(2.133,6)	(245,1)	770,4%	(3.161,2)	(486,3)	550,1%
(-) Imposto de renda	(439,9)	37,8	NM	(520,1)	(86,2)	503,7%
(-) Resultado financeiro líquido	(1.702,6)	(434,9)	291,5%	(2.552,6)	(734,4)	247,6%
EBIT	8,9	152,0	-94,2%	(88,4)	334,3	NM
(-) Depreciação e amortização	(104,7)	(109,6)	-4,5%	(302,6)	(369,2)	-18,0%
EBITDA	113,6	261,6	-56,6%	214,2	703,4	-69,5%
(-) Arrendamento operacional de aeronaves	(263,9)	(201,2)	31,2%	(722,9)	(627,2)	15,3%
EBITDAR	377,5	462,8	-18,4%	937,1	1.330,6	-29,6%

*Em linha com a Instrução CVM 527, a Companhia apresenta a reconciliação do EBIT e EBITDA, sendo: EBIT = lucro (prejuízo) líquido acrescido das despesas com imposto de renda e contribuição social e resultado financeiro líquido e; EBITDA = lucro (prejuízo) líquido, acrescido da despesa com imposto de renda e contribuição social, resultado financeiro líquido e despesa com depreciação e amortização. Adicionalmente, é apresentada a reconciliação do EBITDAR, um indicador específico e importante para a avaliação do setor aéreo, sendo: EBITDAR = lucro (prejuízo) líquido, acrescido da despesa com imposto de renda e contribuição social, resultado financeiro líquido, despesa com depreciação e amortização e arrendamento operacional de aeronaves.

Receita líquida

A **receita líquida total** no 3T15 registrou **R\$2.489,6 milhões**, apresentando um aumento de **1,1%**. O resultado foi alcançado, principalmente, pelo aumento das receitas auxiliares e de cargas.

A **receita de passageiros**, por sua vez, representou **87,7%** da receita líquida total, e reduziu **0,3%** no trimestre, devido a menor atividade da economia e consequente menor volume de passageiros corporativos. A receita de **passageiro internacional** atingiu **R\$346,4 milhões** no 3T15, equivalente a **13,9%** da receita total da Companhia.

A **receita líquida de cargas e outros** foi de **R\$306,7 milhões**, representando **12,3%** das receitas totais e com um crescimento de **12,6%** ante o 3T14, devido ao aumento na receita de cargas, na receita proveniente de taxas de remarcação, reembolso e cancelamento de passagens e também pelas receitas advindas do nosso produto "GOL+ Conforto".

Despesas operacionais

As **despesas e custos operacionais** totalizaram **R\$2.480,1 milhões**, um aumento de **7,4%** ante o 3T14, impactada, principalmente, pela depreciação do Real frente ao Dólar. **Excluindo a linha de combustível**, as despesas totalizaram **R\$1.657,4 milhão**, o que representa um aumento de **R\$280,0 milhões** ou **20,3%** frente a 2014. A **despesa por ASK (CASK)** foi de **R\$20,13 centavos**, representado um aumento de **6,4%**, quando comparado ao mesmo período de 2014. As razões que levaram ao aumento de custos e despesas são explicadas a seguir:

Despesas operacionais (R\$ MM)	3T15	3T14	% Var.	9M15	9M14	% Var.
Combustível e lubrificantes	(822,7)	(931,6)	-11,7%	(2.431,0)	(2.851,0)	-14,7%
Pessoal	(390,8)	(357,6)	9,3%	(1.195,6)	(1.032,0)	15,8%
Arrendamento de aeronaves	(263,9)	(201,2)	31,2%	(722,9)	(627,2)	15,3%
Comerciais e publicidade	(175,0)	(145,4)	20,4%	(445,7)	(467,6)	-4,7%
Tarifas de pouso e decolagem	(171,5)	(154,4)	11,1%	(502,4)	(448,2)	12,1%
Prestação de serviços	(261,0)	(175,7)	48,5%	(737,6)	(543,6)	35,7%
Material de manutenção	(122,4)	(110,0)	11,3%	(396,1)	(337,9)	17,2%
Depreciação e amortização	(104,7)	(109,6)	-4,5%	(302,6)	(369,2)	-18,0%
Outras despesas	(167,9)	(123,5)	36,0%	(477,0)	(323,3)	47,6%
Total despesas operacionais	(2.480,1)	(2.309,0)	7,4%	(7.211,0)	(7.000,0)	3,0%
Total Ex-Combustível	(1.657,4)	(1.377,4)	20,3%	(4.780,0)	(4.149,0)	15,2%

Despesas operacionais por ASK	3T15	3T14	% Var.	9M15	9M14	% Var.
Combustível e lubrificantes	(6,68)	(7,64)	-12,6%	(6,53)	(7,84)	-16,7%
Pessoal	(3,17)	(2,93)	8,2%	(3,21)	(2,84)	13,1%
Arrendamento de aeronaves	(2,14)	(1,65)	29,9%	(1,94)	(1,73)	12,6%
Comerciais e publicidade	(1,42)	(1,19)	19,2%	(1,20)	(1,29)	-6,9%
Tarifas de pouso e decolagem	(1,39)	(1,27)	10,0%	(1,35)	(1,23)	9,4%
Prestação de serviços	(2,12)	(1,44)	47,1%	(1,98)	(1,50)	32,5%
Material de manutenção	(0,99)	(0,90)	10,2%	(1,06)	(0,93)	14,5%
Depreciação e amortização	(0,85)	(0,90)	-5,4%	(0,81)	(1,02)	-20,0%
Outras despesas	(1,36)	(1,01)	34,7%	(1,28)	(0,89)	44,1%
Total CASK	(20,13)	(18,92)	6,4%	(19,37)	(19,26)	0,6%
CASK Ex-Combustível	(13,45)	(11,29)	19,2%	(12,84)	(11,41)	12,5%

Combustíveis e lubrificantes por ASK atingiu R\$6,68 centavos, uma queda de 12,6% frente a 2014 ou R\$108,9 milhões, devido, principalmente, ao menor preço médio por litro de combustível em reais que foi parcialmente beneficiado pela queda dos preços internacionais (jet fuel) de 48,5% contra o mesmo período de 2014, porém impactado pela depreciação média do Real em 55,5% contra o dólar.

Pessoal por ASK atingiu R\$3,17 centavos, alta de 8,2% em relação a 2014 ou R\$33,2 milhões, devido a (i) R\$15,3 milhões – aumento de aproximadamente 7% nos salários dos colaboradores a partir do dissídio da categoria; (ii) R\$8,0 milhões – acréscimo de remuneração variável para tripulação pelo aumento de horas voadas; e (iii) R\$1,2 milhão referentes à internalização de colaboradores das áreas de tecnologia e cargas.

Arrendamento de aeronaves por ASK atingiu R\$2,14 centavos, aumento de 29,9% ou R\$62,8 milhões frente a 2014, principalmente devido a renegociação de contratos de *leasings* ocorridas ao final de 2014, porém parcialmente impactado de forma negativa pela depreciação do Real médio de 55,5% frente ao Dólar.

Comerciais e publicidade por ASK registrou R\$1,42 centavo, alta de 19,2% ou R\$29,7 milhões frente ao 3T14, devido, principalmente a (i) maior comissão às agências de viagem e administradoras de cartão de crédito em R\$21,4 milhões, (ii) propaganda e publicidade com aumento de R\$20,3 milhões e (iii) com

perdas para devedores duvidosos R\$4,3 milhões. O aumento foi parcialmente impactado pela queda de R\$20,7 milhões nas perdas dos canais de vendas direta.

Tarifas de pouso por ASK totalizou R\$1,39 centavo, aumento de 10,0% na comparação anual ou R\$17,1 milhões, devido à nova metodologia de cálculo para tarifas aeroportuárias nos aeroportos da Infraero, como R\$8,5 milhões em tarifa de pouso e R\$8,5 milhões em auxílio navegação.

Prestação de serviços por ASK totalizou R\$2,12 centavos no período, alta de 47,1% ou R\$85,3 milhões, principalmente, devido aos (i) R\$19,2 milhões com serviços de informática nas bases nacionais e internacionais e (ii) aumento na quantidade de passagens compradas com congêneres que será revertida em receita no futuro em cerca de R\$36,9 milhões.

Material de manutenção e reparo por ASK registrou R\$0,99 centavo, um aumento de 10,2% ou R\$12,4 milhões frente a 2014, devido ao calendário de manutenção das aeronaves com menor número de motores, em contrapartida, foi impactado pela depreciação do Real médio de 55,5% frente ao Dólar.

Depreciação e amortização por ASK atingiu R\$0,85 centavo, uma queda de 5,4% ou R\$4,9 milhões na comparação anual, em função da menor quantidade de motores capitalizados no período conforme cronograma de manutenção, aliado ao término da depreciação de alguns motores ao longo de 2014.

Outras despesas por ASK atingiu R\$1,36 centavo, 34,7% ou R\$44,4 milhões superior a 2014, principalmente pelos: (i) R\$6,2 milhões com aumento de despesas com serviço de bordo, (ii) R\$8,4 milhões com menor crédito tributário apurado e (iii) R\$10,9 milhões com condenações cíveis e trabalhistas.

Resultado operacional

O **lucro operacional (EBIT)** apurado no 3T15 foi de **R\$8,9 milhões**, com uma **margem positiva** de **0,4%**, ainda refletindo o cenário adverso da economia brasileira. No mesmo período de 2014, a GOL apresentou lucro operacional de R\$152,0 milhões com uma margem de 6,2%.

Resultado financeiro líquido

No 3T15, o resultado financeiro líquido registrou **R\$1.702,6 milhão negativos**, frente a **R\$434,9 milhões negativos** no 3T14. O aumento deve-se, principalmente, pela variação cambial líquida de **R\$1.440,6 milhões** em decorrência da desvalorização do Real frente ao Dólar de 28,1% ante ao fechamento do 2T15, sendo esta uma variação cambial que não gera efeito caixa imediato.

| **Despesas com juros** registraram R\$226,5 milhões no trimestre, um aumento de R\$76,4 milhões ou 50,9% frente ao mesmo período do ano anterior, que totalizou R\$150,1 milhões. Este aumento foi determinado pela (i) depreciação do Real médio frente ao Dólar em 55,5%, (ii) pela taxa DI que é referencial para a maioria dos passivos em Reais que foi maior em 30,7% e (iii) pelo descasamento temporal devido aos juros antecipados referente ao resgate total das 4ª e 5ª emissão de Debêntures e pela emissão da 6ª série de Debêntures.

| **Variação cambial líquida** totalizou R\$1.440,6 milhão negativos no 3T15, comparado aos R\$270,5 milhões negativos do mesmo período no ano anterior. O resultado deve-se à depreciação cambial de 28,1% do

Real frente ao dólar no trimestre contra o 2T15, impactando os saldos de balanço da companhia, porém, sem efeito caixa imediato.

Receita financeira registrou R\$50,3 milhões no trimestre, um aumento de R\$20,1 milhões ou 66,6% maior ao apurado no 3T14, que totalizou R\$30,2 milhões. A variação é explicada, pelo maior nível de caixa em 13,1% registrado no trimestre, comparado ao mesmo período do ano anterior e pela taxa DI que foi maior em 30,7%.

Outras despesas financeiras totalizaram R\$92,8 milhões negativos no 3T15, um aumento de 17,6% em comparação ao mesmo período do ano anterior, que registrou R\$78,9 milhões negativos. A variação é explicada pelo aumento das comissões bancárias entre os períodos em função de novas captações.

Resultado das operações de Hedge

A Companhia utiliza *hedge accounting* para fins de contabilização de alguns de seus instrumentos derivativos. No 3T15, a GOL reconheceu um ganho contábil de R\$3,7 milhões em suas operações de *hedge*.

Resultados de <i>Hedge</i> (R\$ milhões) 3T15	Combustível	Câmbio	Juros	Total
Subtotal – Designados para <i>Hedge Accounting</i>	-18,7	0	-23,8	-42,5
Subtotal – Não designados para <i>Hedge Accounting</i>	0	46,1	0	46,1
Total	-18,7	46,1	-23,8	3,7
<i>OCI (saldo líquido de impostos, em 30/09/2015)*</i>	-6,4	0	-203,2	-209,6

*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 designadas como efetivas para fins de *hedges* de fluxo de caixa. O objetivo é demonstrar o resultado o mais próximo da realidade da empresa. À 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 que tem por objetivo a proteção dos fluxos de caixa.

Resultados de <i>Hedge</i> (R\$ milhões) 3T15	Combustível	Câmbio	Juros	Total
Resultado financeiro	-18,7	46,1	-20,5	7,0
Resultado operacional	0	0	-3,3	-3,4
Total	-18,7	46,1	-23,8	3,7

Combustível: as operações de *hedge* de combustível são feitas por meio de contratos de derivativos de petróleo cru e seus derivados (WTI, Brent e Heating Oil) e representaram perdas de R\$18,7 milhões no 3T15. Durante o trimestre, a Companhia não adquiriu posição de proteção de combustível através de instrumentos financeiros derivativos e, ao final de setembro de 2015, 8,6% de sua exposição dos próximos 3 meses e 4,4% para os próximos 6 meses estavam protegidas com derivativo. A Companhia também contrata combustível junto à distribuidora, a preços (ex-refinaria) predeterminados para entrega futura. Somadas as posições de preço fixo e derivativos, a Companhia possuía, em setembro de 2015, um total de 27,9% de sua exposição para os próximos 3 meses protegida, e de 18,9% para os próximos 6 meses.

Juros: as operações de *swap* para proteger o fluxo de caixa dos *leasings* de aeronaves a receber contra uma alta de taxa de juros Libor perdas totais de R\$23,8 milhões no 3T15. A Companhia aumentou sua

posição nominal protegida de US\$530,7 milhões no 2T15 para US\$546,2 milhões ao final de setembro de 2015.

Câmbio: as operações de *hedge* para taxa de câmbio através de instrumentos financeiros derivativos na forma de NDFs (*non-deliverable forwards*) totalizaram ganhos de R\$46,1 milhões no 3T15 e são utilizados para *hedge* de fluxo de caixa da Companhia. A GOL possui proteção de *hedge* cambial por meio de instrumentos derivativos para 3,1% de sua exposição dos próximos 3 meses e 1,5% para os próximos 6 meses. Adicionalmente, a Companhia mantém parte de sua posição de caixa em Dólar como um instrumento de *hedge* natural para sua exposição cambial. No 3T15, esta posição representava 53,0% de proteção para os próximos 3 meses e 26,4% para os próximos 6 meses. Somadas as posições de caixa e os instrumentos derivativos, a proteção cambial no período era de 56,1% para os próximos 3 meses e 28,0% para os próximos 6 meses.

Imposto de renda

O **imposto de renda** do 3T15 foi de **R\$439,9 milhões negativos**, R\$477,7 milhões superiores que os R\$37,8 milhões positivos registrados no 3T14. O resultado foi impactado, principalmente, pelo ajuste de imposto de renda diferido dos créditos fiscais decorrentes de prejuízos fiscais e base negativa de contribuição social que foram registrados com base na expectativa fundamentada de geração de lucros tributáveis futuros da controladora e de suas controladas, observadas as limitações legais.

Resultado líquido

O **prejuízo líquido** da GOL totalizou **R\$2.133,6 milhões** no 3T15, com margem líquida negativa de 85,7%. Este resultado é reflexo, principalmente, da variação cambial de 28,1% sobre os passivos financeiros em dólar da Companhia.

Balanço patrimonial: Liquidez e endividamento

Em 30 de setembro de 2015, o **caixa total**, incluindo aplicações financeiras e caixa restrito, totalizou **R\$3.073,3 milhões**, equivalente a **31,2% da receita líquida dos últimos doze meses e mantém a GOL entre as companhias mais líquidas da indústria**. Os **recebíveis de curto prazo** totalizavam R\$478,8 milhões, compostos em sua grande maioria por vendas de passagens com cartão de crédito e contas a receber de agências de viagem e de transporte de cargas.

O valor total do caixa registrado na **Venezuela** em 30 de setembro de 2015 foi de R\$433,5 milhões, um aumento de R\$82,4 milhões frente ao final do 2T15, que registrou R\$351,1 milhões. Este aumento deve-se, primordialmente, pela apreciação do Bolívar venezuelano oficial em relação ao Dólar. A GOL mantém discussões constantes com as autoridades venezuelanas para a repatriação dos recursos remanescentes. Tal registro está sujeito a oscilações futuras diante das incertezas do cenário da Venezuela.

Endividamento (R\$ MM)	3T15	3T14	% Var.	2T15	% Var.
Empréstimos bancários	6.354,1	3.963,0	60,3%	4.426,8	43,5%
Financiamento de aeronaves	3.135,0	2.106,5	48,8%	2.421,4	29,5%
Dívida bruta	9.489,1	6.069,5	56,3%	6.848,1	38,6%
Dívida de curto prazo	1.347,0	1.229,1	9,6%	1.159,8	16,1%
<i>Dívida dolarizada (US\$)</i>	<i>272,2</i>	<i>196,6</i>	<i>38,5%</i>	<i>252,8</i>	<i>7,7%</i>
<i>Dívida em moeda local (BRL)</i>	<i>265,5</i>	<i>747,3</i>	<i>-64,5%</i>	<i>375,3</i>	<i>-29,3%</i>
Dívida de longo prazo	8.142,2	4.840,4	68,2%	5.688,3	43,1%
<i>Dívida dolarizada (US\$)</i>	<i>1.800,0</i>	<i>1.579,1</i>	<i>14,0%</i>	<i>1.503,8</i>	<i>19,7%</i>
<i>Dívida local (BRL)</i>	<i>990,8</i>	<i>970,0</i>	<i>2,1%</i>	<i>1.022,8</i>	<i>-3,1%</i>
Dívida bruta excluindo perpétuo e juros	8.698,1	5.576,8	56,0%	6.206,4	40,1%
Bônus perpétuo	711,1	438,7	62,1%	555,4	28,1%
Juros acumulados	79,8	54,0	48,0%	86,4	-7,5%
<i>Leasings operacionais a pagar (fora do balanço)</i>	<i>7.568,5</i>	<i>4.870,0</i>	<i>55,4%</i>	<i>4.990,2</i>	<i>51,7%</i>
Total de compromissos financeiros	17.057,7	10.939,5	55,9%	11.838,3	44,1%
Liquidez (R\$ MM)	3T15	3T14	% Var.	2T15	% Var.
Caixa total (Caixa, aplic. fin. e caixa restrito)	3.073,3	2.716,5	13,1%	2.055,1	49,5%
Recebíveis de curto prazo	478,8	532,3	-10,0%	450,7	6,2%
Liquidez total	3.552,1	3.248,8	9,3%	2.505,8	41,8%
Indicadores de endividamento e liquidez (R\$ MM)	3T15	3T14	% Var.	2T15	% Var.
Caixa / Receita líquida (UDM)	31,2%	27,0%	4,2 p.p	20,9%	1,5 p.p
Dívida bruta	9.489,1	6.069,5	56,3%	6.848,1	38,6%
Dívida líquida	6.415,9	3.353,0	91,3%	4.793,1	33,9%
Arrendamento de aeronaves UDM x 7 anos	6.582,3	5.850,3	12,5%	6.143,0	7,2%
<i>% da dívida bruta em moeda estrangeira</i>	<i>86,8%</i>	<i>71,7%</i>	<i>15,1 p.p</i>	<i>79,6%</i>	<i>7,2 p.p</i>
<i>% da dívida no curto prazo</i>	<i>14,2%</i>	<i>20,3%</i>	<i>-6,1 p.p</i>	<i>16,9%</i>	<i>-2,7 p.p</i>
<i>% da dívida no longo prazo</i>	<i>85,8%</i>	<i>79,7%</i>	<i>6,1 p.p</i>	<i>83,1%</i>	<i>2,7 p.p</i>
Dívida bruta ajustada² (R\$ MM)	16.071	11.920	34,8%	12.991	23,7%
Dívida líquida ajustada² (R\$ MM)	12.998	9.203	41,2%	10.936	18,9%
Dívida bruta ajustada ² / EBITDAR (UDM)	11,3 x	6,3 x	5,0 x	8,6 x	2,7 x
Dívida líquida ajustada ² / EBITDAR (UDM)	9,2 x	4,9 x	4,3 x	7,3 x	1,9 x
Compromissos financeiros líquidos ¹ / EBITDAR (UDM)	9,9 x	4,4 x	5,5 x	6,5 x	3,4 x

1-Compromissos financeiros (dívida bruta + contratos de *leasings* operacionais) menos caixa / 2 -Dívida + Despesas de *Leasings* Operacionais dos últimos 12 meses x 7.

Empréstimos e financiamentos

A Companhia vem adotando uma gestão ativa no gerenciamento de seu portfólio de dívidas, alinhado à sua disciplina de redução no fluxo de amortizações no horizonte dos próximos 2 anos.

O total de **empréstimos e financiamentos da Companhia** no trimestre foi de **R\$9.489,1 milhões** – incluindo *leasing* financeiro de aeronaves, um aumento de 38,6% contra 2T15 principalmente em função da depreciação do Real frente ao Dólar no período em 28,1% e pelas captações realizadas no trimestre.

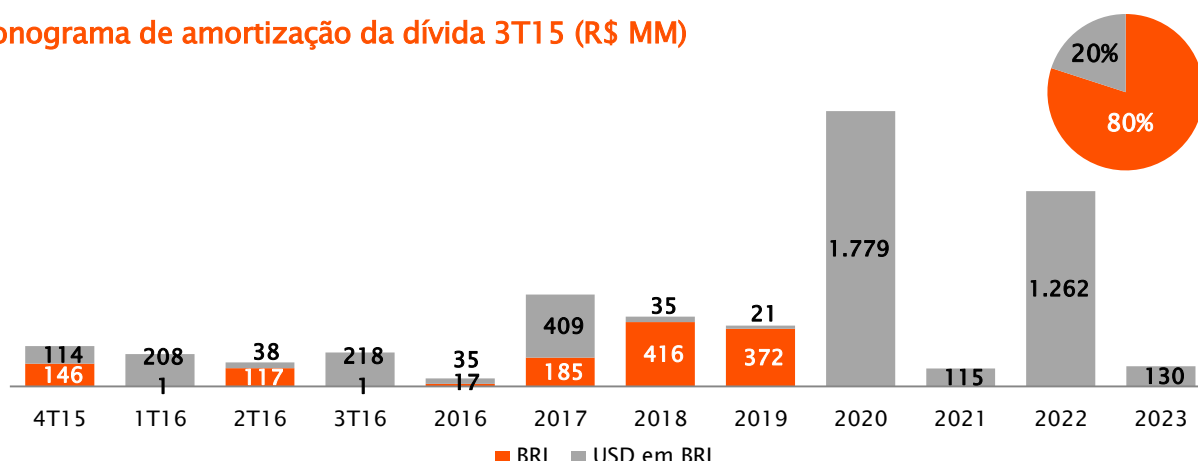
No trimestre, a Companhia **amortizou R\$1.335,6 milhão de dívidas**, sendo R\$1.224,7 milhão de amortizações de dívidas financeiras – dos quais R\$1.100,0 milhão foi destinado ao resgate total antecipado da 4 e 5ª emissão de debêntures e R\$111,0 milhões de arrendamentos financeiros. Já as **captações totalizaram R\$2.270,1 milhões**, sendo que R\$1.440,0 milhão referente a emissão de

empréstimo de longo prazo com terceiros, R\$1.050,0 milhão em emissão da 6ª série de debêntures (com recursos sendo utilizados exclusivamente para o resgate total antecipado das 4 e 5ª emissões) e o restante em operações de Finimp (Financiamento a Importação) captados no trimestre.

A **dívida bruta ajustada/EBITDAR (UDM)** atingiu 11,3x no 3T15, frente a 8,6x no 2T15. Esse indicador foi impactado, principalmente, pela depreciação do Real frente ao dólar no período. A **dívida líquida ajustada/EBITDAR (UDM)** registrou 9,2x no período contra 7,3x do 2T15.

O **prazo médio de vencimento da dívida de longo prazo** da Companhia no 3T15, excluindo os *leasings* financeiros de aeronaves e dívida sem vencimento, era de 4,14 anos, comparado a 3,71 anos no 2T15. A taxa média da dívida atingiu 18,27% nas obrigações em reais, comparado a 17,11% no 2T15, e 7,38% nas obrigações em dólares, comparado a 7,67% no 2T15.

Cronograma de amortização da dívida 3T15 (R\$ MM)



Frota operacional e plano de frota

Plano de frota	2015	2016	2017	>2017	Total
Frota ao final do período	140	139	142		
Compromissos com aquisição de aeronaves* (R\$ MM)	666,0	2.071,7	3.190,0	51.751,8	57.679,4
Adiantamento para aquisição de aeronaves (R\$ MM)	162,9	230,7	400,7	6.851,6	7.645,8

*Considera o valor de lista das aeronaves

Frota final de período	3T15	3T14	Var.	2T15	Var.
Família Boeing 737-NG	144	142	+2	142	+2
737-800 NG	107	107	-	106	+1
737-700 NG	37	35	+2	36	+1
737-300 Classic*	-	3	-3	-	-
767-300/200*	-	1	-1	-	-
Abertura por tipo de arrendamento	3T15	3T14	Var.	2T15	Var.
Arrendamento financeiro (737-NG e 767)	46	46	-	45	+1
Arrendamento operacional	98	97	+1	97	+1

*Não-operacionais

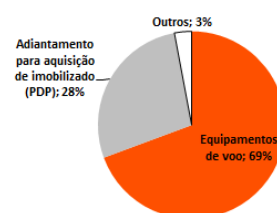
Ao final do 3T15, do total da frota de **144** aeronaves de Boeings 737-NG, a GOL operava em suas rotas **136 aeronaves**. Das **8 aeronaves remanescentes**, **1** está em processo de **devolução junto ao seu lessor** e **7** foram enviadas via **sub-leasing** para outras companhias aéreas europeias.

A GOL possui **98 aeronaves em regime de leasing operacional** e **46 como leasing financeiro**. Dessas, um total de **40 possuem opções de compra** ao final do contrato.

A idade média da frota total era de 7,6 anos ao final do 3T15 e, para manter esse indicador em níveis baixos, a Companhia possui com a Boeing **126 pedidos firmes** para aquisição de aeronaves e renovação da frota até 2027.

Investimentos

Os investimentos (Capex) líquidos da Companhia atingiram **R\$675,9 milhões** no 9M15, considerando o retorno do adiantamento para aquisição de aeronaves. Vide nota 16 das demonstrações financeiras para mais informações da movimentação do imobilizado.



Projeções 2015

Projeções 2015	De		Para		Resultado 9M15
	Intervalo		Intervalo		
Mudança anual na oferta nacional (ASK)	0	-1%	0	-1%	+1,6%
Taxa de câmbio média (R\$/US\$)	3,15	2,95	3,40	3,30	3,17
Preço de querosene de aviação (QAV)	2,20	2,10	2,25	2,15	2,10
Margem operacional (EBIT)	2%	5%	-2%	0%	-1,2%

A revisão das projeções refletem a alta volatilidade cambial, a queda dos preços internacionais do barril de petróleo, bem como a atual conjuntura econômica que produziram impacto nos custos e despesas da GOL, e na receita com transporte de passageiros, cujo mix entre clientes a lazer e a negócios modificou-se.

A manutenção da projeção de oferta nacional para o ano de 2015 no intervalo de estável até uma queda de 1% resultará em um corte de capacidade de 5 a 7% no último trimestre do ano, dado que no acumulado até setembro este indicador apresentou crescimento de 1,6%.

Em função dos impactos de um cenário macroeconômico adverso, as projeções financeiras da Companhia poderão ser revisadas visando incorporar a evolução de seu desempenho operacional, financeiras e eventuais mudanças nas tendências de taxa de juros, câmbio, PIB e petróleo (WTI e Brent).



Destaques do resultado da subsidiária Smiles em 3T15

- ✓ **Lucro Líquido** cresce 65,3% em relação ao 3T14, atingindo R\$98,6 mi;
- ✓ **Acúmulo de Milhas (ex-Gol)** cresce 24,4% em relação ao 3T14;
- ✓ **Resgate de milhas** cresce 8,9% em relação ao 3T14;
- ✓ **Receita líquida** cresce 55,9% em relação ao 3T14 e atinge R\$349,1 mi;
- ✓ **Receita Smiles & Money** de R\$102,2 mi, 62,8% superior ao 3T14;
- ✓ **Nova parceria** com a Royal Caribbean e **operação de resgates internacionais** com a Korean;
- ✓ **Confirmada a entrada da Smiles (SMLE3)** no índice IBrX-50 (setembro de 2015).

A Smiles apresentou lucro líquido de R\$98,6 milhões, 65,3% superior ao 3T14, principalmente impulsionado pelo crescimento de 79,7% de seu lucro operacional e a evolução de resultado financeiro por conta do fim da amortização das debêntures. Tal resultado é reflexo do crescimento anual de 24,4% em milhas acumuladas (ex-Gol) em relação ao 3T14 e 62,8% em faturamento Smiles & Money, indicadores que representam consistente ganho de market share. Para mais informações acesse <http://www.smiles.com.br/ri>.

Balanço Patrimonial

Balanço Patrimonial (R\$)	3T15	2T15	4T14
Ativo	11.124.074	9.860.095	9.976.647
Circulante	3.591.689	2.647.194	2.986.198
Caixa e equivalentes de caixa	2.452.895	1.622.917	1.898.773
Aplicações financeiras	192.941	93.743	296.824
Caixa restrito	7	61.786	58.310
Contas a receber	478.789	450.738	352.284
Estoques	180.768	168.525	138.682
Impostos a recuperar	93.594	101.647	81.245
Despesas antecipadas	113.247	89.818	99.556
Direitos com operações de derivativos	38.702	4.090	18.846
Outros créditos e valores	40.744	53.930	41.678
Não circulante	7.532.385	7.212.901	6.990.449
Depósitos	959.124	817.396	793.508
Caixa restrito	427.452	276.640	273.240
Despesas antecipadas	12.064	14.107	18.247
Impostos a recuperar	73.073	74.341	70.334
Impostos diferidos	154.278	496.377	486.975
Outros créditos e valores	44.899	35.234	23.442
Investimentos	18.996	19.718	8.483
Imobilizado	4.136.841	3.773.103	3.602.034
Intangível	1.705.658	1.705.985	1.714.186
Passivo e Patrimônio Líquido	11.124.074	9.860.095	9.976.647
Passivo	14.312.462	11.305.159	10.309.621
Circulante	4.970.306	4.499.363	4.212.646
Empréstimos e financiamentos	1.346.984	1.159.805	1.110.734
Fornecedores	681.967	715.634	686.151
Obrigações trabalhistas	289.726	276.427	255.440
Obrigações fiscais	107.585	67.866	100.094
Taxas e tarifas aeroportuárias	335.180	328.049	315.148
Transportes a executar	1.286.418	1.082.397	1.101.611
Programa de milhagem	235.122	242.071	220.212
Adiantamentos de clientes	60.270	74.769	3.196
Provisões	316.414	227.714	207.094
Obrigações com operações de derivativos	181.660	75.395	85.366
Outras obrigações	128.980	249.237	127.600
Não circulante	9.342.156	6.805.796	6.096.975
Empréstimos e financiamentos	8.142.163	5.688.336	5.124.505
Provisões	390.442	341.477	278.566
Programa de milhagem	708.246	669.362	559.506
Obrigações fiscais	38.452	37.567	34.807
Outras obrigações	62.852	69.054	99.591
Patrimônio Líquido	-3.188.388	-1.445.064	-332.974
Capital social	3.080.110	2.618.837	2.618.748
Custo na emissão de ações	-157.803	-150.214	-150.214
Ações a emitir	-	-	51
Reservas de capital	791.784	792.646	103.366
Remuneração baseada em ações	97.686	94.016	93.763
Ações em tesouraria	-23.056	-24.784	-31.357
Ajustes de avaliação patrimonial	-209.594	-141.424	-138.713
Ganhos de capital	-	-	687.163
Prejuízos acumulados	-6.980.474	-4.801.662	-3.701.194
Participação de não controladores	212.960	167.522	185.413
Total passivo e patrimônio líquido	11.124.074	9.860.095	9.976.647

Fluxo de Caixa

Fluxo de Caixa Consolidado (IFRS '000)	9M15	9M14
Prejuízo líquido do exercício	-3.161.206	-486.254
Ajustes para reconciliar o prejuízo líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:		
Depreciações e amortizações	302.645	369.183
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	28.266	12.544
Provisão para processos judiciais	33.314	7.718
Provisão (reversão) para obsolescência de estoque	-488	25
Impostos diferidos	369.368	-18.103
Equivalência patrimonial	3.369	2.170
Remuneração baseada em ações	10.910	7.109
Variações cambiais e monetárias, líquidas	1.899.528	362.982
Juros sobre empréstimos e arrendamentos financeiros	448.839	253.192
Resultados de <i>hedge</i>	11.230	15.901
Provisão para participação nos resultados	6.787	47.427
Baixa de imobilizado e intangível	4.889	39
Lucro líquido ajustado	-42.549	573.933
Contas a receber	-154.771	-220.000
Aplicações financeiras	223.697	718.547
Estoques	-41.598	-19.480
Depósitos	80.931	-39.529
Despesas antecipadas, seguros e impostos a recuperar	-27.665	-8.043
Impostos a recuperar	-15.088	-
Outros ativos	-5.922	-5.224
Fornecedores	-17.486	-47.842
Transportes a executar	184.807	52.316
Adiantamento de clientes	57.074	-149.586
Obrigações trabalhistas	27.499	15.516
Programa de milhagem	163.650	72.830
Taxas e tarifas aeroportuárias	20.032	62.898
Obrigações fiscais	174.090	73.045
Seguros	1.704	-
(Obrigações) créditos com operações de derivativos	-42.190	-32.047
Provisões	-17.284	-116.557
Outros créditos (obrigações)	-14.149	136.161
Juros pagos	-479.168	-293.603
Imposto de renda pago	-163.108	-90.924
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais	-87.494	682.411
Aquisição de investimentos	-	-18.750
Caixa restrito	-95.909	-82.734
Dividendos recebidos por meio de subsidiária	1.302	-
Aplicações financeiras da subsidiária Smiles	-119.814	-
Alienação de investimentos, líquido de impostos	-	65.703
Adiantamentos (devolução) para aquisição de imobilizado, líquido	-187.174	92.898
Imobilizado	-340.695	-166.243
Intangível	-25.831	-24.954
Caixa líquido gerado pelas (aplicados nas) atividades de investimentos	-768.121	-134.080
Captações de empréstimos, líquido dos custos de captação	2.567.820	1.735.418
Pagamentos de empréstimos	-1.576.845	-1.274.545
Pagamentos de arrendamentos financeiros	-295.284	-194.052
Ações a emitir	-51	88
Aumento de capital	465.099	119.141
Custo com emissão de ações	-7.589	-4.935
Dividendos pagos	-96.127	-67.409
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento	1.057.023	-142.438
Variação cambial do caixa de subsidiárias no exterior	352.714	-99.263
Acréscimo líquido de caixa	554.122	306.630
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.898.773	1.635.647
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	2.452.895	1.942.277

Glossário de termos do setor aéreo

- ARRENDAMENTO DE AERONAVES (AIRCRAFT LEASING):** contrato através do qual a arrendadora ou locadora (a empresa que se dedica à exploração de *leasing*) adquire um bem escolhido por seu cliente (o arrendatário, ou locatário) para, em seguida, alugá-lo a este último, por um prazo determinado.
- ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (ASK):** é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de assentos disponíveis em cada etapa de voo pela distância da etapa.
- BARRIL DE WTI (WEST TEXAS INTERMEDIATE):** petróleo intermediário do Texas, região que serve de referência ao nome por concentrar a exploração de petróleo nos EUA. O WTI é utilizado como ponto de referência em óleo para os mercados de derivados dos EUA.
- BRENT:** refere-se ao óleo produzido no mar do Norte, negociado na bolsa de Londres. Serve de referência para os mercados de derivados da Europa e Ásia.
- CAIXA TOTAL:** total de caixa, aplicações financeiras e caixa restrito de curto e longo prazo.
- CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR KILÔMETRO (CASK):** é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
- CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR KILÔMETRO 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 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).
- PASSEIROS PAGANTES:** representa o número total de passageiros a bordo que pagaram acima de 25% da tarifa para uma etapa.
- PASSEIROS-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 (PRASK):** é a receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.
- RECEITA OPERACIONAL POR ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (RASK):** é a receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
- SALE-LEASEBACK:** é uma transação financeira, onde um vende um recurso e o aluga de volta por um longo prazo. Assim ele continua a poder usar o recurso, não sendo o proprietário dele.
- SLOT:** é o direito de decolar ou pousar uma aeronave em determinado aeroporto durante determinado período de tempo.
- SUB-LEASE (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.
- YIELD POR PASSAGEIRO KILÔMETRO:** representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.

Relação com Investidores

ri@golnaweb.com.br
www.voegol.com.br/ri
+55(11)2128-4700

Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes, a maior companhia aérea de baixo custo e melhor tarifa da América Latina, opera cerca de 900 voos diários para 73 destinos, sendo 17 internacionais na América do Sul, Caribe e Estados Unidos, utilizando uma frota jovem e moderna de aeronaves Boeing 737-700 e 737-800 Next Generation, as mais seguras, eficientes e econômicas da classe. O programa de relacionamento SMILES permite que seus participantes acumulem milhas e resgatem bilhetes para mais de 700 localidades em todo o mundo, por meio de voos realizados por parceiras aéreas. A companhia possui também o serviço logístico Gollog, que capta e distribui cargas e encomendas em mais 3.500 municípios brasileiros e onze internacionais. Com seu portfólio de produtos e serviços inovadores, a GOL Linhas Aéreas Inteligentes oferece a melhor relação custo-benefício do mercado.

Aviso legal

Este comunicado contém considerações futuras referentes às perspectivas do negócio, estimativas de resultados operacionais e financeiros, e às perspectivas de crescimento da GOL. 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. As informações não contábeis da Companhia não foram revisadas pelos auditores independentes.