

GOL Bate o seu Recorde de Demanda e Alcança Lucro Líquido Ajustado de R\$110,5 milhões no 1T11

São Paulo, 10 de maio de 2011 – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), (S&P/Fitch: BB-/BB-, Moody's: Ba3), a maior Companhia Aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, anuncia hoje os resultados do primeiro trimestre de 2011 (1T11).

Conforme anteriormente divulgado, a GOL **realizou alguns lançamentos pontuais e sem efeito caixa do trimestre** no valor de R\$ 120 milhões. A Companhia implantou um novo sistema de contabilização de receitas (*revenue accounting*) e de controle de passagens emitidas que gerou alterações no saldo de transportes a executar contabilizados no resultado do trimestre. Com o objetivo de permitir uma análise adequada dos resultados do trimestre, bem como uma comparação com os trimestres anteriores, todas as informações financeiras a seguir são apresentadas de forma **ajustada**, e não contemplam os lançamentos pontuais que estão **detalhados na página 20**. Todas as informações são apresentadas em IFRS, em Reais (R\$) e as comparações referem-se ao primeiro trimestre de 2010 (1T10) e quarto trimestre de 2010 (4T10).

Destaques

● **O Lucro Líquido Ajustado do 1T11**, calculado conforme indicado acima, **totalizou R\$110,5 milhões com margem líquida de 5,8%**. Os lançamentos pontuais e sem efeito caixa de aproximadamente R\$120 milhões, quando incluídos, resultam em um Lucro Líquido de R\$31,9 milhões com margem líquida de 1,7%.

● **O aumento no Lucro Líquido Ajustado do 1T11 no valor de R\$110,5 milhões**, na comparação ao lucro líquido de R\$23,9 milhões e margem líquida de 1,4% do 1T10 foi principalmente em razão de maiores ganhos com variação cambial entre os períodos. O resultado operacional foi consistente com aumento de receitas e custos em patamares semelhantes. No 4T10, o lucro líquido foi de R\$132,2 milhões e margem de 7,1%.

● **A GOL registrou Receita Líquida Ajustada de R\$1.895,7 milhões**, 9,6% acima dos R\$1.729,8 milhões do 1T10 e 1,4% maior que os R\$1.869,8 milhões registrados no 4T10. Esse aumento reflete o forte crescimento da demanda no período em 9,7% *versus* 1T10 e de 3,3% em relação ao 4T10, respectivamente, estimulada pela prática de tarifas competitivas, que gerou uma taxa de ocupação recorde no mercado doméstico para o período (73,5% *versus* 70,9% no 1T10 e 71,1% no 4T10) e melhor desempenho das receitas auxiliares que registraram crescimento de 18,5% e 11,6% em relação ao 1T10 e 4T10, respectivamente.

● **O Lucro Operacional Ajustado totalizou R\$193,1 milhões, com margem de 10,2%**, um decréscimo de 0,9 p.p. na comparação ano-a-ano, e de 3,8 p.p. em relação ao 4T10. Este resultado reflete principalmente o aumento nos custos de combustíveis e de pessoal no trimestre. Este aumento foi parcialmente compensado por um ganho em eficiência operacional representada pela maior utilização das aeronaves (13,3 horas-bloco no 1T11 comparados às 13,0 horas-bloco do 1T10 e do 4T10).

Contatos RI

Leonardo Pereira
Rodrigo Alves / Edmar Lopes
Raquel Kim
Gustavo Mendes

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

Teleconferências

Quarta-Feira
11 de maio de 2011

Português

12h30 (Brasil)
11h30 (US ET)
Tel: +55 (11) 2188-0155
Código: GOL
Replay: +55 (11) 2188-0155
Código do Replay: GOL
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ri

Inglês

11h00 (Brasil)
10h00 (US ET)
Tel.: +1 (412) 317-6776
(demais países) ou
+1 (877) 317-6776 (EUA)
Código: GOL
Replay: +1 (412) 317-0088
(demais países) ou
+1 (877) 344-7529 (EUA)
Código do Replay: 450415#
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ri

● **O EBITDAR Ajustado do 1T11 atingiu R\$411,5 milhões com margem de 21,7%**, sendo nominalmente 1,6% acima dos R\$405,0 milhões registrados no 1T10, porém com a margem 1,7 p.p. abaixo dos 23,4% do mesmo período do ano anterior devido ao aumento de 9,6% na receita líquida do 1T11. Em comparação ao 4T10, houve decréscimo de 13,4% em relação aos R\$475,0 milhões com margem de 3,7 p.p. abaixo dos 25,4% daquele período, principalmente em função da redução em 26,3% no resultado operacional e 3,8 p.p. na margem EBIT entre os períodos.

Destaques (R\$MM) (*)	1T11 Ajustado	1T10	Var.%	4T10	Var.%
Receita Líquida	1.895,7	1.729,8	9,6%	1.869,8	1,4%
Custos e Despesas Operacionais	(1.702,6)	(1.538,4)	10,7%	(1.607,9)	5,9%
Lucro Operacional (EBIT)	193,1	191,4	0,9%	261,9	-26,3%
<i>Margem Operacional (EBIT)</i>	10,2%	11,1%	-0,9 pp	14,0%	-3,8 pp
EBITDAR	411,5	405,0	1,6%	475,0	-13,4%
<i>Margem EBITDAR</i>	21,7%	23,4%	-1,7 pp	25,4%	-3,7 pp
Lucro Líquido	110,5	23,9	362,1%	132,2	-16,4%
Caixa / Receita Líquida (UDM)	25,9%	24,0%	+1,9 pp	28,3%	-2,5 pp
Dívida Bruta Ajustada / EBITDAR (UDM)	4,8 x	5,8 x	-18,5%	5,0 x	-4,2%
Dívida Líq. Ajustada / EBITDAR (UDM)	3,6 x	4,6 x	-23,4%	3,7 x	-3,3%

● **A GOL encerrou o trimestre com o índice de alavancagem (dívida bruta ajustada/EBITDAR ajustado) de 4,8x** ante 5,8x no 1T10, e 5,0x no 4T10. **A dívida líquida ajustada/EBITDAR ajustado encerrou em 3,6x versus 4,6x** no 1T10, e 3,7x no 4T10, em linha com seu foco em reduzir seus indicadores de alavancagem financeira.

● **A GOL continua em linha com o objetivo de manter seu saldo de caixa de pelo menos 25% de sua receita líquida dos últimos 12 meses**, e encerrou o trimestre com um total em caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras de R\$1.847,1 milhões. Esse valor representa um aumento de 23,5% em comparação ao 1T10, e uma redução de 6,6% em comparação ao 4T10 devido principalmente ao pagamento dos depósitos iniciais relativos ao acordo de aquisição de aeronaves B737-800 NGs junto à Boeing, conforme mencionado no *release* de resultados do 3T10.

● Em janeiro de 2011, a GOL adicionou uma **nova parceria de compartilhamento de voos (code-share) com a Qatar Airways**, empresa aérea nacional do Estado do Catar, que opera do Brasil com voos diretos entre Doha (capital do Catar) e São Paulo, e representa um canal adicional de vendas para a GOL, alimentando sua malha. **O acordo também oferecerá a possibilidade de acúmulo de milhas** em todos os voos operados pelas duas empresas. Com isso, a "GOL Alliance" passou a contar com seis grandes *players* do mercado internacional: American Airlines, AirFrance/KLM, Delta Air Lines, Iberia, AeroMexico e Qatar.

● A GOLLOG, unidade de negócio de cargas, continuou sendo destaque no 1T11. Em janeiro, a marca completou 10 anos de operações regulares com quase 100 unidades e uma cobertura de mais de dois mil municípios. **A receita de cargas contribui cada vez mais às receitas auxiliares e apresentou um crescimento de 17,5%** quando comparado com o 1T10. Já a contribuição de cargas na receita líquida passou a representar aproximadamente 4,0% no trimestre, ante aproximadamente 3,0% no 1T10. Para o final de 2011, o objetivo é chegar a 144 unidades e atender até três mil cidades.

Em fevereiro de 2011, a GOL fechou um **acordo de parceria estratégica em MRO (manutenção, reparo e operações) com a Delta TechOps**, o departamento de divisão de manutenção da Delta Air Lines, que prestará serviço de revisão para aproximadamente 50% de nossas turbinas CFM 56-7, manutenção das peças e componentes em nossa frota de avião B737NG e também serviços de consultoria relacionados ao planejamento do fluxo de manutenção, otimização de materiais e instalações e suporte ferramental. Com o acordo, a Delta TechOps também prestará assistência para garantir à GOL o Certificado FAA (Federal Aviation Administration). Além disso, a GOL proporcionará assistência com alguns serviços de manutenção para aviões da Delta com tempo em terra estendido no Brasil.

Em março de 2011, a GOL inaugurou um novo canal de vendas de baixo custo como parte da estratégia de estimular a utilização do transporte aéreo pela nova classe média brasileira. **Foram lançados três novos quiosques chamados “VOE GOL” nas estações de metrô Itaquera, Sé e Luz, e uma nova loja no Shopping Mais no bairro de Santo Amaro, todos na cidade de São Paulo.** Localizados em posições estratégicas, os novos pontos de vendas contam com colaboradores da GOL treinados especialmente para atender o perfil de público que transita pelo local. Neles é possível efetuar compras de bilhetes, alterações, cancelamentos de reservas e esclarecer todo tipo de dúvida que o consumidor tenha sobre a viagem de avião.

No final deste primeiro trimestre de 2011, a GOL consolidou sua posição de custos competitivos anunciando duas importantes iniciativas de **redução de custos e ganhos de sinergias administrativas e operacionais para o ano de 2011**: (i) a conclusão da negociação para devolução antecipada de duas aeronaves B767, do total de seis aeronaves desse modelo. Isso gerará **uma redução de despesas operacionais da ordem de R\$20 milhões ao ano**, a partir do segundo semestre de 2011. Essas aeronaves foram utilizadas até março de 2011 para fretamentos de longa distância; adicionalmente, (ii) houve o resultado da conclusão de projetos visando a otimização operacional da Companhia iniciados em 2010, que **reduzirá os custos e despesas operacionais da GOL, em aproximadamente, R\$45 milhões de forma anualizada.**

Em abril de 2011, a Companhia anunciou a **distribuição de dividendos no montante de R\$50,9 milhões (R\$0,19 por ação)**, constituído sobre o lucro líquido de R\$214,2 milhões do exercício findo em 31 de dezembro de 2010, líquido da constituição da reserva legal. A tabela abaixo resume as principais informações sobre datas de pagamento e também estão disponíveis no website de investidores da GOL www.voegol.com.br/ri.

Pagamento de Dividendos

	Exercício 2010
Valor total dos Dividendos	R\$50,9 milhões
Valor por Ação / ADR	R\$0,19 centavos
Data Base (<i>record date</i>)	04/05/2011
Data Ex-direitos	05/05/2011
Data de Pagamento	22/06/2011



Comentário da Administração

No dia 15 de janeiro de 2011, a GOL completou 10 anos de operações, superando a marca de mais de 160 milhões de passageiros transportados, popularizando o transporte aéreo brasileiro, estimulando a demanda com baixas tarifas através de seu modelo de baixo custo e baixa tarifa, e ao mesmo tempo, oferecendo novos serviços e parcerias. Isso colocou a GOL no grupo das Companhias Aéreas mais rentáveis do mundo.

No primeiro mês do trimestre, a Companhia bateu recorde de demanda em sua malha aérea desde o início de suas operações, e o melhor desempenho operacional para o mês de março desde o ano de 2005. Essas conquistas refletem o cenário positivo na economia brasileira, crescimento constante da demanda e as vantagens competitivas da GOL no mercado em que atua. Com o melhor posicionamento no mercado doméstico, a maior frequência e regularidade nos principais aeroportos do país, aumento da produtividade com a taxa utilização de aeronaves acima de 13,0 horas-bloco diárias, inovação em iniciativas de redução de custos e gerenciamento dinâmico de tarifas, a GOL está posicionada para preservar as suas vantagens competitivas e sua rentabilidade, em mais um ano de sua consistente história de crescimento.

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, o que será fundamental para que a GOL continue competitiva e em sua trajetória de crescimento sustentado.

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



Desempenho Operacional

Sistema Total	1T11	1T10	Var. %	4T10	Var. %
ASK - GOL (bilhões)	<u>11,9</u>	11,2	<u>6,4%</u>	11,7	<u>1,5%</u>
ASK - Indústria (bilhões)	36,0	31,5	14,3%	35,4	1,7%
RPK - GOL (bilhões)	<u>8,6</u>	7,8	<u>9,7%</u>	8,3	<u>3,3%</u>
RPK - Indústria (bilhões)	26,5	22,7	17,1%	25,8	3,0%
Ocupação - GOL (%)	<u>72,4%</u>	<u>70,2%</u>	+2,1 pp	<u>71,1%</u>	+1,3 pp
Ocupação - Indústria (%)	73,7%	71,9%	+1,8 pp	72,8%	+0,9 pp
Mercado Doméstico	1T11	1T10	Var. %	4T10	Var. %
ASK - GOL (bilhões)	<u>10,5</u>	10,0	<u>5,1%</u>	10,5	<u>0,7%</u>
ASK - Indústria (bilhões)	27,7	24,2	14,3%	27,3	1,3%
RPK - GOL (bilhões)	<u>7,8</u>	7,1	<u>9,0%</u>	7,4	<u>4,1%</u>
RPK - Indústria (bilhões)	20,1	17,2	17,0%	19,4	3,7%
Ocupação - GOL (%)	<u>73,5%</u>	70,9%	+2,6 pp	71,1%	+2,4 pp
Ocupação - Indústria (%)	72,8%	71,1%	+1,7 pp	71,1%	+1,7 pp
Mercado Internacional	1T11	1T10	Var. %	4T10	Var. %
ASK - GOL (bilhões)	<u>1,3</u>	<u>1,1</u>	18,0%	1,2	<u>8,1%</u>
ASK - Indústria (bilhões)	8,3	7,3	14,2%	8,1	3,0%
RPK - GOL (bilhões)	<u>0,8</u>	<u>0,7</u>	16,0%	0,9	<u>-3,7%</u>
RPK - Indústria (bilhões)	6,4	5,4	17,3%	6,3	0,8%
Ocupação - GOL (%)	<u>62,9%</u>	64,0%	-1,1 pp	70,6%	-7,7 pp
Ocupação - Indústria (%)	76,9%	74,8%	+2,0 pp	78,6%	-1,7 pp

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

Dados Comparativos Avançados – ANAC

Em outubro de 2010, a ANAC mudou seu método de cálculo das informações mensais sobre o tráfego aéreo (*ofício circular nº11/2010/GEAC/SRE/ANAC*) e republicou as informações dos períodos após janeiro de 2009. Todos os dados operacionais de 2010 refletem a nova metodologia e podem não ser inteiramente comparáveis com os dados de tráfego divulgados àquela época. Segundo a ANAC, as mudanças tiveram o intuito de alinhar os dados aos conceitos adotados pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). A mudança foi necessária porque o Brasil passou a integrar o programa estatístico da OACI e a fornecer vários dados sobre o setor que integram o banco de dados da organização. As mudanças na metodologia se referem ao cálculo de oferta de voos (ASK) e à classificação de trechos domésticos dos voos internacionais, que agora são considerados como pertencentes ao mercado doméstico. A ANAC declarou que irá republicar as informações de 2008 em uma data posterior.

Demanda e Taxas de Ocupação

Neste trimestre, a **Companhia registrou demanda recorde em sua malha aérea total desde o início de suas operações** com crescimento de 9,7% em relação ao 1T10 e de 3,3% em comparação ao 4T10, novamente devido a maior participação da nova classe média brasileira no transporte aéreo brasileiro para mercados de lazer. Como resultado, a GOL apresentou uma taxa de ocupação da malha aérea total de 72,4% (aumento de 2,1 pontos percentuais na comparação ano-a-ano e 1,3 pontos percentuais em comparação com o 4T10), representando o melhor desempenho operacional da Companhia desde 2005 para o período.



Mercado Doméstico

No mercado doméstico, foi registrado crescimento de demanda de 9,0% em relação ao 1T10 devido, principalmente: (i) ao cenário econômico brasileiro positivo; (ii) gerenciamento dinâmico de tarifas que permitiu um fortalecimento das tarifas no mês de janeiro (pico da alta temporada do 1T10), contrabalanceada pelas tarifas reduzidas nos meses de fevereiro e março de forma a manter taxas de ocupação acima de 70% durante o trimestre, mantendo o RASK em patamares elevados; e (iii) ampliação no número de frequências para mercados regionais entre os períodos. **Em comparação ao 4T10, a demanda cresceu de 4,1%** devido aos mesmos fatores.

Desta forma, a taxa de ocupação doméstica atingiu 73,5% ou 2,6 pontos percentuais acima dos 70,9% registrados no 1T10 e 2,4 pontos percentuais acima dos 71,1% registrados no 4T10, representando a maior ocupação doméstica já registrada na história da GOL para este período.

Mercado Internacional

No 1T11, a GOL apresentou aumento de 16,0% da demanda em sua malha internacional em relação ao mesmo período do ano anterior devido principalmente pela: (i) ampliação no número de destinos internacionais operados pela GOL (Punta Cana, Barbados, St. Maarten, Aeroparque em Buenos Aires); (ii) intensificação das operações internacionais com as empresas parceiras em acordos de *code-share*; (iii) parcerias com agências de viagens para venda de blocos de assentos nas aeronaves; e (iv) apreciação do Real perante o Dólar em 2,3%, que contribuiu para a expansão do turismo nas regiões do Cone Sul e Caribe.

Em relação ao 4T10, houve queda de 3,7% em função de ajustes realizados na malha em voos com destino a Bogotá no mês de janeiro/11 (conforme divulgado em *release* de tráfego) e a menor participação de voos internacionais na malha aérea total em função do Carnaval, que intensificou o tráfego doméstico no país.

Oferta

No período, a GOL segue com sua estratégia de adição responsável de capacidade no mercado e obteve crescimento de 6,4%, menor que o da indústria que obteve crescimento de 14,6% na comparação ano-a-ano. Este aumento foi devido a: (i) maior número médio de aeronaves em operação no período (frota operacional); (ii) aumento da taxa média de utilização da frota (13,3 horas-bloco diárias no 1T11 em comparação a 13,0 horas-bloco no 1T10); (iii) aumento da etapa média em 3,9% (930km no 1T11 *versus* 895km no 1T10); (iv) mudança no perfil de frota (substituição das aeronaves B737-300 por modelos B737-800 com mais assentos); (v) reativação das aeronaves B767 para a utilização em fretamentos internacionais devido a aquecimento deste tipo de mercado; e (vi) ampliação dos destinos, regionais, nacionais e internacionais operados pela Companhia (Bauru, Montes Claros, Punta Cana, Barbados, St. Maarten, Aeroparque em Buenos Aires).

A estratégia conservadora da GOL no gerenciamento de capacidade permite otimizar as taxas de ocupação, manter a política de preços competitivos, maximizar a taxa de utilização das aeronaves, reduzir o custo unitário (CASK – ex-combustíveis) e, conseqüentemente, apresentar melhores margens operacionais.

Yields

No 1T11, os **yields ajustados atingiram R\$19,83 centavos** e apresentaram queda de 0,9% na comparação ano-a-ano quando comparados aos R\$20,01 centavos do 1T10 e 2,9% em relação aos R\$20,42 centavos do 4T10 principalmente devido a estratégia da GOL em: (i) focar no crescimento do PRASK (Receita de passageiros por assento-quilômetro oferecido); (ii) maximizar a taxa de ocupação das aeronaves de forma a estimular a utilização do transporte aéreo por parte da nova classe média brasileira e também; (iii) pela incidência do Carnaval no mês de março que estendeu a temporada de viagens a lazer e estimulou a demanda em trechos para o eixo Sul-Nordeste.

Dados Operacionais GOL	1T11	1T10 ^(*)	Var.%	4T10 ^(*)	Var.%
Passageiros Pagantes ('000)	8.595	8.005	7,4%	8.964	-4,1%
Passageiros/Km Transportados (RPK) (mm)	8.591	7.834	9,7%	8.315	3,3%
Assentos/Km Oferecidos (ASK) (mm)	11.875	11.158	6,4%	11.699	1,5%
Taxa de Ocupação	72,3%	70,2%	+2,1pp	71,1%	+1,3pp
Taxa de Ocupação <i>Break-Even</i> (BELF)	64,9%	62,4%	+2,5pp	61,1%	+3,8pp
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	13,3	13,0	3,0%	13,0	2,7%
Tarifa Média (R\$)	198,2	195,9	1,2%	189,4	4,7%
Yield por Passageiro por Km Líq. (cent. R\$)	19,83	20,01	-0,9%	20,42	-2,9%
Receita por Pax por ASK Líq. (PRASK)(cent. R\$)	14,35	14,05	2,1%	14,51	-1,1%
Receita por ASK Líq. (RASK) (cent. R\$)	15,96	15,50	3,0%	15,98	-0,1%
Custo por ASK (CASK) (cent. R\$)	14,34	13,79	4,0%	13,74	4,3%
CASK ex- combustível (cent. R\$)	8,70	8,85	-1,6%	8,75	-0,5%
Decolagens	75.614	72.531	4,3%	74.911	0,9%
Distância Média de Voo (km)	930	895	3,9%	910	2,3%
Número Médio de Aeronaves Operacionais	111,0	107,9	2,9%	110,0	0,9%
Litros consumidos no período (mm)	382	360	6,0%	377	1,2%
Funcionários efetivos no final do período	18.706	18.235	2,6%	18.776	-0,4%
Taxa de câmbio média ⁽¹⁾	1,67	1,80	-7,4%	1,70	-1,7%
Taxa de câmbio no final do período ⁽¹⁾	1,63	1,78	-8,6%	1,67	-2,3%
Inflação (IGP-M) ⁽²⁾	2,4%	2,8%	-0,3pp	3,2%	-0,8 pp
Inflação (IPCA) ⁽³⁾	2,4%	2,1%	+0,4pp	2,2%	+0,2 pp
WTI (médio por barril, US\$) ⁽⁴⁾	94,60	78,88	19,9%	85,24	11,0%
QAV - Golfo do México (média por litro, US\$) ⁽⁴⁾	0,75	0,54	37,8%	0,62	21,0%

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

(*) Os dados operacionais do 1T10 e 4T10 foram recalculados em função da mudança na metodologia de cálculo de estatística conforme o Manual DCA 2010 (ofício circular nº11/2010/GEAC/SRE/ANAC), publicado e vigente a partir de Outubro de 2011.

Receita Líquida Ajustada

A **receita líquida** atingiu R\$1.895,7 milhões no 1T11, aumento de 9,6% em comparação a R\$1.729,8 milhões no 1T10, e de 1,4% em relação à receita de R\$1.869,8 milhões no 4T10, conforme detalhado abaixo:

Composição da Receita Líquida (R\$MM)	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
Receita Líquida	1.895,7	1.729,8	9,6%	1.869,8	1,4%
Passageiros	1.703,8	1.567,9	8,7%	1.698,0	0,3%
Auxiliares	191,9	161,9	18,5%	171,9	11,6%

A **receita de passageiros** do 1T11 foi de R\$1.703,8 milhões, representando um aumento de 8,7% em comparação aos R\$1.567,9 milhões do ano anterior em função do aumento da demanda em 9,7% e aumento da taxa de ocupação da Companhia em 2,1 pontos percentuais, parcialmente compensado pela queda do *yield* em 0,9%. Em relação ao 4T10, houve leve aumento de 0,3%, também devido à diminuição do *yield* em 2,9%, compensado porém pelo aumento na demanda de 3,3% e aumento de 1,3 pontos percentuais na taxa de ocupação.

As receitas auxiliares que correspondem ao transporte de cargas, remarcação de voos, excesso de bagagens, venda a bordo, dentre outras, apresentaram aumento de 18,5% em relação ao 1T10, e representaram 10,1% da receita líquida do trimestre em comparação a 9,4% no 1T10. Esse resultado é devido principalmente ao: (i) aumento na receita do programa de milhagem Smiles em aproximadamente 94% (cuja representatividade da receita líquida passou de aproximadamente 2% no 1T10 para 3% no 1T11), proveniente do aumento no volume de venda de milhas para parceiros e maior número de acordos de code-share firmados entre os períodos; (ii) aumento na receita de cargas em aproximadamente 17,5% (cuja representatividade da receita líquida passou de aproximadamente 3% no 1T10 para 4% no 1T11); (iii) crescimento na receita de venda a bordo

(Buy-on-Board) em aproximadamente 36%; e (iv) aumento nas receitas de *no-show* e remarcação de passagens em aproximadamente 44%, por conta do aumento no volume operacional.

Em comparação ao 4T10, as receitas auxiliares também apresentaram aumento de 11,6% principalmente devido ao: (i) crescimento nas receitas de remarcação de passagens e de *no-show* também em função do aumento na demanda em 3,3% entre os períodos; e (ii) aumento na receita de venda a bordo em aproximadamente 37%.

O RASK apresentou crescimento de 3,0% na comparação ano-a-ano, passando de R\$15,50 centavos no 1T10 para R\$15,96 centavos no 1T11 devido ao aumento na demanda em 9,7% e aumento de 18,5% nas receitas auxiliares que também elevou a receita líquida em 9,6%, parcialmente compensada pelo aumento na capacidade em 6,4% durante o trimestre e redução no yield em 3,9%. Em comparação ao 4T10, o RASK permaneceu constante com leve redução de 0,1% devido à redução do *yield* em 2,9% e aumento de capacidade em 1,5%, porém, compensada pelo aumento em 3,3% na demanda e aumento das receitas auxiliares em 11,6% entre os períodos.

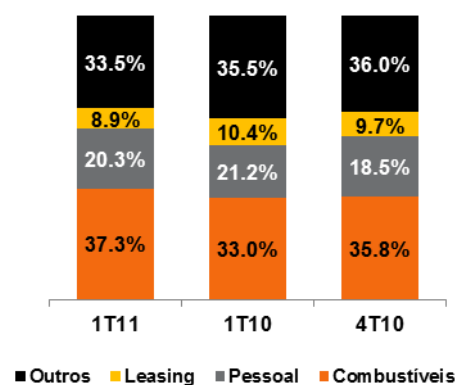
Custos e Despesas Operacionais Ajustados

Custos e Despesas Operacionais (R\$MM)	1T11	1T10	Var. %	4T10	Var. %
Combustível e Lubrificantes	(669,1)	(551,0)	21,4%	(584,6)	14,4%
Pessoal	(359,4)	(284,4)	26,4%	(343,9)	4,5%
Arrendamento de Aeronaves Comerciais e Publicidade	(128,2)	(149,8)	-14,4%	(138,9)	-7,7%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(85,1)	(78,1)	9,0%	(92,9)	-8,4%
Prestação de Serviços	(108,6)	(99,1)	9,6%	(116,4)	-6,7%
Material de Manutenção e Reparo	(79,3)	(137,0)	-42,1%	(54,6)	45,3%
Depreciação e Amortização	(90,2)	(63,8)	41,4%	(74,2)	21,5%
Outras Despesas e Custos	(90,8)	(93,0)	-2,4%	(95,5)	-5,0%
Total de Custos e Despesas Operacionais	(1.702,6)	(1.538,4)	10,7%	(1.607,9)	5,9%
Total Ex-Combustível	(1.033,6)	(987,4)	4,7%	(1.023,3)	1,0%

Os custos operacionais totalizaram R\$1.702,6 milhões no trimestre ou 10,7% acima do 1T10, principalmente devido ao: (i) aumento em 19,9% no preço do barril de petróleo (WTI) e 6,0% no consumo de combustível (devido ao aumento de 4,3% nas decolagens entre os períodos e taxa de ocupação superior em 2,1 pontos percentuais); (ii) maiores despesas com pessoal devido à conclusão de projetos de otimização operacional (conforme divulgado em *press release*) e incidência do dissídio salarial de 8,75%; (iii) custos variáveis ao volume da operação (despesas comerciais de comissões sobre vendas, serviço de rampa, *handling*, limpeza de aeronaves, tarifas de pousos e auxílio navegação e outras despesas); e (iv) aumento nas despesas de depreciação e amortização em função da mudança nas práticas contábeis realizadas no final do 1T10 (conforme divulgado em *release* de resultados da época), além da maior quantidade de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro.

Na comparação com o 4T10, houve aumento de 5,9% principalmente em função do: (i) aumento nas despesas com combustíveis em 14,4% por conta do acréscimo de 11,0% no preço do barril do WTI e do aumento de 1,2% no consumo de combustível; (ii) aumento nas linhas de despesas com pessoal pelo pagamento da diferença do dissídio parcial de 6,0% aplicado no 4T10 e da alíquota acordada em jan/11 de 8,75% aplicado de forma retroativa sobre os salários do mês de dezembro e sobre o 13º salário; e (iii) maiores despesas nas linhas de manutenção, depreciação e amortização.

Distribuição do CASK



Custos e Despesas Operacionais por ASK	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
Combustível e Lubrificantes	(5,63)	(4,94)	14,1%	(5,00)	12,7%
Pessoal	(3,03)	(2,55)	18,7%	(2,94)	3,0%
Arrendamento de Aeronaves	(1,08)	(1,34)	-19,6%	(1,19)	-9,0%
Comerciais e Publicidade	(0,77)	(0,74)	5,1%	(0,91)	-15,2%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(0,72)	(0,70)	2,4%	(0,79)	-9,7%
Prestação de Serviços	(0,91)	(0,89)	3,0%	(1,00)	-8,1%
Materiais de Manutenção e Reparo	(0,67)	(1,23)	-45,6%	(0,47)	43,2%
Depreciação e Amortização	(0,76)	(0,57)	32,9%	(0,63)	19,7%
Outras Despesas	(0,76)	(0,83)	-8,3%	(0,82)	-6,4%
Total (CASK)	(14,34)	(13,79)	4,0%	(13,74)	4,3%
CASK Ex-Combustíveis	(8,70)	(8,85)	-1,6%	(8,75)	-0,5%

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


Os **custos operacionais por ASK (CASK)** totalizaram R\$14,34 centavos no 1T11 *versus* os R\$13,79 centavos registrados no 1T10 e R\$13,74 centavos do 4T10, representando acréscimos de 4,0% e 4,3%, respectivamente, principalmente por conta do aumento nos custos por ASK nas despesas de pessoal, combustíveis e depreciação e amortização. Porém, houve novamente diluição dos custos unitários quando comparado às variações nominais, devido ao aumento de produtividade da Companhia (aumento de 3,0% na taxa de utilização das aeronaves) resultando em aumento de 6,4% na capacidade na comparação ano-a-ano e de 1,5% *versus* o 4T10.

O **CASK excluindo as despesas com combustível (CASK ex-combustíveis)** totalizou R\$8,70 centavos, redução de 1,6% na comparação com o 1T10 que atingiu R\$8,85. A queda deve-se ao: (i) aumento na taxa de utilização das aeronaves em 3,0% (atingindo 13,3 horas bloco diárias no 1T11), que contribuiu para um aumento de capacidade em 6,4%, diluindo os custos nominais; e (ii) redução de 45,6% no custo por ASK das despesas de manutenção e de 19,6% no custo por ASK de arrendamento de aeronaves. Em relação ao 4T10, houve uma redução de 0,5% também em função de: (i) aumento na taxa de utilização das aeronaves em 2,7%; (ii) pela queda no custo por ASK nas despesas de arrendamento de aeronaves, despesas comerciais e publicidade, tarifas de pouso, prestação de serviços e outras despesas; e (iii) aumentos nos custos por ASK de combustíveis, pessoal, manutenção, depreciação e amortização.

Os custos com **combustíveis e lubrificantes** representaram 39,3% do total de custos e despesas operacionais, totalizando R\$669,1 milhões no trimestre. Na comparação ano-a-ano, houve aumento de 21,4% em função dos seguintes fatores: (i) aumento no custo médio do barril de petróleo (WTI) em 19,9% (parcialmente compensado pela queda de 7,4% no dólar médio no período); e (ii) aumento de 6,0% no consumo de combustível por conta do maior volume de operação da Companhia (representado pela elevação no número de pousos e decolagens, aumento nas taxas de ocupação e maior número de horas voadas). Em comparação com o 4T10, houve aumento de 14,4% em função do: (i) aumento no WTI médio em 11,0%; e (ii) maior consumo de combustível em 1,2% (também por conta do maior volume operacional e aumento nas taxas de ocupação em 1,3 pontos percentuais). Por ASK, houve aumentos de 14,1% e 12,7% na comparação com o 1T10 e 4T10, respectivamente.

Os **custos com pessoal** apresentaram um aumento de 26,4% em relação ao 1T10, totalizando R\$359,4 milhões no trimestre atual, principalmente devido a: (i) impacto do dissídio salarial de 8,75% sobre a folha de pagamento do ano de 2011; e (ii) aumento na remuneração variável dos tripulantes devido ao crescimento de 5,0% nas horas voadas pela Companhia.

Em comparação ao trimestre anterior, houve um aumento de 4,5%, devido aos mesmos motivos citados acima e ao pagamento da diferença de dissídio de 2,75% (entre a provisão parcial de 6,0% nas despesas com pessoal do 4T10 e do acordo final em 8,75% fechado em jan/11) aplicado de forma retroativa sobre os salários desde o mês de dezembro/10 e sobre o 13º salário. Por ASK, houve diluição dos custos nominais, com aumentos de 18,7% e 3,0% em comparação ao 1T10 e 4T10, respectivamente.



Os **custos com arrendamento de aeronaves** totalizaram R\$128,2 milhões, com queda de 14,4% na comparação ano-a-ano, devido a: (i) redução de 7,4% na taxa de câmbio média entre os dois períodos; (ii) maior quantidade de aeronaves classificadas em *leasing* financeiro na proporção total da frota (39 aeronaves no 1T10 e 35 aeronaves no 1T10); e (iii) devolução de 5 aeronaves B737-300 restantes em regime de *leasing* operacional no segundo trimestre de 2010.

Em comparação ao 4T10, houve também redução de 7,7%, por conta da apreciação na taxa de câmbio média entre os trimestres em 1,7% e devido a despesa extraordinária reconhecida no 4T10 no valor de aproximadamente R\$11,0 milhões oriunda da reconciliação contábil das aeronaves devolvidas no ano de 2010. Por ASK, houve maior diluição das despesas com *leasing*, com redução de 19,6% na comparação com o 1T10 e de 9,0% em relação ao 4T10.

As **despesas comerciais e com publicidade** apresentaram aumento de 11,8% na comparação ano-a-ano, e atingiram R\$91,9 milhões no 1T11, devido ao aumento nas despesas com incentivos de vendas por conta do maior volume das vendas, parcialmente compensados pelo fim do repasse de comissões para vendas de passagens aéreas pelas agências de turismo a partir do início de fevereiro de 2010.

Em relação ao trimestre anterior, houve redução de 14,0% principalmente devido aos gastos com a nova propaganda publicitária da GOL no 4T10. Por ASK, as despesas comerciais tiveram aumento de 5,1% em relação ao 1T10 e redução de 15,2% na comparação com o 4T10.

As **tarifas de pouso e decolagem** totalizaram R\$85,1 milhões no trimestre atual ou 9,0% acima dos R\$78,1 milhões do 1T10, em função de: (i) aumento de 4,3% no número de decolagens entre os dois períodos; (ii) maior número de operações em aeroportos internacionais na América do Sul com aeronaves B767 (com maior custo unitário em comparação a voos domésticos com o modelo B737); e (iii) impacto da nova metodologia de cobrança de tarifas de pousos e decolagens instituída pela Infraero. Esse aumento foi compensado parcialmente pela queda de 7,4% no dólar médio entre os dois períodos com efeito nas tarifas de pousos internacionais.

Em comparação ao trimestre anterior, houve redução de 8,4% em função dos: (i) pagamentos extraordinários registrados no 4T10, em tarifas de pouso de Congonhas no valor de aproximadamente R\$6 milhões por conta de reconciliação junto à Infraero das tarifas do ano de 2010; e (ii) da redução no volume de pousos e decolagens internacionais em 34,2% (que possuem tarifas maiores se comparadas às domésticas), em função da incidência do Carnaval no mês de março que intensificou o tráfego doméstico e o turismo no eixo Sul-Nordeste do país. Por ASK, essas tarifas apresentaram aumento de 2,4% na comparação ano-a-ano e maior diluição em relação ao 4T10, com redução de 9,7%.

Os **custos com prestação de serviços** apresentaram aumento de 9,6%, em relação ao 1T10, totalizando R\$108,6 milhões, devido a: (i) maior número de prestação de serviços relacionados ao volume das operações (aumento de 4,2% em pousos e decolagens); (ii) aumento das despesas de comissaria em decorrência da intensificação nas operações de Venda a Bordo e de despesas com o aprimoramento de tecnologias como os sistemas de *check-in* não presencial, Entretenimento a Bordo, dentre outros; e (iii) aumento de 12,6% no serviço de rampa em decorrência do maior volume operacional e da incidência de dissídio salarial sobre o custo de pessoal deste fornecedor.

Em comparação ao 4T10, os custos com prestação de serviços tiveram redução de 6,7% devido a: (i) redução de 34,3% no volume de pousos e decolagens internacionais que são mais onerosos comparativamente às operações domésticas; e (ii) pela despesa não-recorrente reconhecida no trimestre anterior decorrente da baixa de R\$5 milhões relacionado ao *software* de controle operacional (Optima), conforme divulgado no release do 4T10. Por ASK, esses custos tiveram aumento de 3,0% na comparação ano-a-ano e redução de 8,1% em relação ao 4T10.

As **despesas com materiais de manutenção** e reparos apresentaram redução de 42,1% totalizando R\$79,3 milhões no trimestre em comparação aos R\$137,0 milhões do 1T10. Essa redução deve-se à: (i) despesas não-recorrentes contabilizadas no ano anterior, relacionadas ao plano de renovação de frota com a devolução de 6 aeronaves B737-300 e a reativação de 5 aeronaves B767 para operações de fretamento; (ii) redução no número de remoções de motores para manutenção entre os trimestres; e (iii) queda do dólar médio do período em 7,4%, visto que a maior parte destas despesas é em moeda estrangeira.

Na comparação com o trimestre anterior, houve aumento de 45,3% devido a: (i) maiores baixas de estoques de peças e acessórios em função de paradas programadas para manutenção de motores e APUs - unidade auxiliar de potência (6 remoções no 4T10 versus 9 remoções no 1T11) e; (ii) despesas atreladas à devolução de 2 aeronaves B767-300s no final de março/11 no valor de aproximadamente R\$5,0 milhões. Por ASK, esses custos tiveram redução de 45,6% em relação ao 1T10 e aumento de 43,2% na comparação com o 4T10.

A **depreciação e amortização** apresentou aumento de 41,4% totalizando R\$90,2 milhões em comparação aos R\$63,8 milhões no 1T10 devido ao maior número de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro (de 39 aeronaves no 1T11 e 35 aeronaves no 1T10); e (ii) efeito trimestral na mudança na estimativa de depreciação do custo de manutenção de motores (conforme discutido no release do 1T10), que teve início somente no mês de março/10.

Na comparação com o trimestre anterior, houve aumento de 21,5% em função do: (i) início em jan/11 da amortização do novo sistema Siebel do programa de milhagem Smiles implementado no final do ano de 2010, no valor de R\$2,3 milhões e; (ii) aumento da depreciação dos custos estimados de reconfiguração das aeronaves sem opção de compra que irão incorrer no momento de sua devolução e custos incorridos com melhorias relativas a grandes manutenções em motores estabelecidos em contratos no valor de aproximadamente R\$13 milhões. Por ASK, houve aumentos de 32,9% e 19,7% em comparação ao 1T10 e 4T10, respectivamente.

Outros custos e despesas operacionais (compostas principalmente por diárias, despesas de viagem e hospedagem de tripulação, despesas diretas com passageiros, locação de equipamentos, seguros de aeronaves e despesas gerais e administrativas) totalizaram R\$90,8 milhões no 1T11, uma redução de 2,4% e 5,0% em comparação ao 1T10 e ao 4T10, respectivamente, em função principalmente da: (i) redução no volume das despesas internacionais de diárias, despesas de viagem, hospedagem da tripulação e despesas com comissaria, em função da redução de 33,0% versus o 1T10 e de 34,2% ante o 4T10, no número de pousos e decolagens internacionais e; (ii) redução nas despesas de seguros de aeronaves por conta da apreciação do Real perante o Dólar nos períodos. Por ASK, as reduções foram de 8,3% e 6,4% na comparação com o 1T10 e o 4T10, respectivamente.

Resultado Operacional Ajustado*

Resultados Operacionais (R\$MM)	1T11	1T10	Var. %	4T10	Var. %
EBIT	193,1	191,4	0,9%	261,9	-26,3%
<i>Margem por ASK</i>	10,2%	11,1%	-0,9 pp	14,0%	-3,8 pp
	1,63	1,72	-5,2%	2,24	-27,4%
EBITDA	283,3	255,2	11,0%	336,1	-15,7%
<i>Margem por ASK</i>	14,9%	14,8%	+0,2 pp	18,0%	-3,0 pp
	2,39	2,29	4,3%	2,87	-17,0%
EBITDAR	411,5	405,0	1,6%	475,0	-13,4%
<i>Margem por ASK</i>	21,7%	23,4%	-1,7 pp	25,4%	-3,7 pp
	3,47	3,63	-4,5%	4,06	-14,7%

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.

O resultado operacional (EBIT) do 1T11 totalizou R\$193,1 milhões com margem de 10,2% ou 0,9 ponto percentual abaixo da margem de 11,1% do 1T10, e 3,8 pontos percentuais abaixo na comparação com o 4T10 de 14,0%. A Companhia segue com seu foco em possibilitar o acesso da nova classe média brasileira ao transporte aéreo por meio de seu gerenciamento dinâmico das tarifas (que proporciona vantagens aos passageiros que comprem as passagens com antecedência). Dentro deste contexto, o 1T11 foi um trimestre em que a GOL registrou recorde na demanda no mercado doméstico, com altas taxas de ocupação, alta produtividade da operação e predominância de viagens a lazer que possuem por característica uma etapa média mais longa e um *yield* mais competitivo. Adicionalmente, a margem operacional do 1T11 foi impactada pela alta no preço dos combustíveis e influenciada pela atuação da Companhia em reduzir custos e obter sinergias operacionais (vide *release* de sinergias operacionais e devolução de aeronaves B767).

A margem operacional do 1T11 foi impactada pela alta no preço dos combustíveis e influenciada pela atuação da Companhia em reduzir custos e obter sinergias operacionais.

O EBITDAR do trimestre atingiu R\$411,5 milhões, com margem EBITDAR de 21,7%, ou 1,7 ponto percentual abaixo dos 23,4% no 1T10 que totalizou R\$405,0 milhões. Comparado ao 4T10, a margem foi 3,7 pontos percentuais abaixo da margem de 25,4% e R\$475,0 milhões registrados.

Resultado das Operações de Hedge

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

Resultados de Hedge (R\$MM) 1T11	WTI	Câmbio	Juros	Total
Subtotal – Designados para <i>Hedge Accounting</i>	(4,4)	(20,4)	-	(24,8)
Subtotal – Não designados para <i>Hedge Accounting</i>	-	(5,8)	-	(5,8)
Total	(4,4)	(26,2)	-	(30,6)
OCI (líquido de impostos)	33,6	-	(7,3)	26,3

*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 2011, a Companhia reconheceu uma perda líquida de R\$30,6 milhões nas operações designadas de *hedge* (mais detalhes também na seção resultado financeiro) e o efeito caixa destas operações, no mesmo período, foi uma saída de R\$ 23,3 milhões.

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\$4,4 milhões no trimestre. Desse total, foram considerados inefetivos para fins de *hedge accounting*: ganhos de R\$0,8 milhão com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 1T11, e perdas de R\$5,2 milhões com contratos de exercícios futuros, reconhecidos antecipadamente no resultado financeiro.

Câmbio: as operações de *hedge* para taxa de câmbio totalizaram perdas de R\$20,4 milhões reconhecidos no resultado financeiro. Deste total, R\$58 mil referem-se a perdas em contratos de vencimentos no próprio período de competência do 1T11, R\$51 mil foram perdas com contratos de exercícios futuros, reconhecidas antecipadamente, e R\$20,3 milhões de perdas são referentes aos contratos de futuro de Dólar designados para *hedge* de valor justo. A Companhia também apresentou uma perda de R\$5,8 milhões registrada em despesa financeira referente a operações de *swap* (Dólar x CDI), contratadas para proteger dívidas em Dólar contra a variação cambial, e não designadas para *hedge accounting*.

Juros: durante o primeiro trimestre de 2011, a Companhia contratou *swaps*, para proteger futuros pagamentos de *leasing* de aeronaves; estes contratos foram designados como *hedge accounting* de fluxo de caixa e o valor negativo de mercado destes contratos ao final do trimestre no total de

R\$7,3 milhões, foi contabilizado em OCI e será lançado no resultado, à medida em que os eventos do objeto de hedge forem ocorrendo.

Valor Nominal de Contratos por período	2T11	3T11	4T11	1T12	Total
Combustíveis					
Volume Nominal em Barris ('000)	1.661	1.336	488	219	3.704
Preço por Barril (US\$) *	96,72	99,84	97,26	112,32	98,84
**Total em R\$MM	261.643	217.241	77.303	40.062	596.249
Câmbio					
Valor Nominal em US\$ MM	9.000	-	-	-	9.000
Taxa Média dos Contratos	2,0250	-	-	-	2,025
Total em R\$MM	18,2	-	-	-	18,2

* Média ponderada entre os strikes dos derivativos. Médias apenas dos preços das opções de compra.

** Taxa de câmbio em 31/03/2011: R\$1,6287 / 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 24 meses e acompanhar sua implementação. O Comitê também pode se reunir extraordinariamente, caso um de seus membros faça uma convocação. Baseados nessas decisões, os gestores da Companhia executam as estratégias de proteção determinadas.

Os instrumentos financeiros utilizados nesse trimestre foram, em sua totalidade, aquisições de opções de compra de WTI e Dólar, futuro de Dólar, *swap* entre taxa de câmbio e CDI 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.

As tabelas abaixo demonstram a análise de sensibilidade em 31 de março de 2011 e de 2010 e seus impactos nas variações das cotações dos instrumentos financeiros sobre os resultados do exercício da Companhia e sobre o seu patrimônio líquido, com base nos cenários abaixo descritos:

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

(Em R\$MM)	31 de março de 2011		31 de março de 2010	
	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL
+10p.p.	(66,3)	(14,1)	(59,3)	(30,5)
-10p.p.	66,3	18,7	59,3	38,5

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

(Em R\$MM)	31 de março de 2011		31 de março de 2010	
	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL
+10p.p.	(87,3)	(57,6)	(77,3)	(43,5)
-10p.p.	87,3	57,6	77,3	44,9

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

(Em R\$MM)	31 de março de 2011		31 de março de 2010	
	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL	Efeito no lucro antes do IR	Efeito no PL
+10p.p.	-	9,4	(0,1)	(0,0)
-10p.p.	-	(10,3)	0,1	0,0

Resultado Financeiro Líquido Ajustado

No 1T11, o resultado financeiro líquido totalizou uma despesa de R\$21,3 milhões, ante uma despesa de R\$133,7 milhões no 1T10, e uma despesa de R\$44,2 milhões no 4T10.

Resultado Financeiro (R\$MM)	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
Despesas com Juros	(89,0)	(79,3)	12,2%	(93,4)	-4,7%
<i>Leasing Financeiro</i>	(21,6)	(22,9)	-5,5%	(21,2)	1,9%
<i>Despesas com Juros</i>	(67,4)	(56,4)	19,4%	(72,2)	-6,7%
Variação Cambial e Monetária	65,1	(59,0)	nm	44,3	46,9%
Receita Financeira	36,6	22,4	63,3%	34,4	6,3%
Resultado de <i>Hedge</i>	(30,6)	(17,8)	72,3%	(26,5)	15,5%
Outras receitas (despesas) financeiras	(3,4)	(0,1)	3.250,0%	(3,0)	11,7%
Resultado Financeiro Líquido	(21,3)	(133,7)	-84,1%	(44,2)	-51,8%

As **despesas com juros** atingiram R\$89,0 milhões com um aumento de 12,2% em relação ao 1T10, principalmente em função de: (i) maiores despesas de juros com os bônus seniores de vencimento em 2020 emitido em jul/10; (ii) despesas de juros das debêntures de R\$600 milhões emitida no final de set/10; (iii) maior quantidade de aeronaves classificadas em regime de *leasing* financeiro (39 no 1T10 versus 35 no 4T10), parcialmente compensados pela apreciação da taxa média do Real em 7,4% versus o Dólar.

Na comparação com o trimestre anterior, houve redução de 4,7% principalmente por conta da: (i) redução da dívida em moeda local (*BNDES*, *BNDES-Safra* e *BDMG*) em 6,7% por conta das amortizações do período; e (ii) apreciação da taxa final do Real em 2,3% que afetam os pagamentos de juros sobre o endividamento em moeda estrangeira que ao final do 1T11 correspondia a R\$2.866,3 milhões.

A **variação cambial e monetária** registrou uma receita de R\$65,1 milhões no 1T11 versus uma despesa de R\$59,0 milhões no 1T10, principalmente em decorrência da apreciação da taxa de câmbio do final período em 2,3%, que incide diretamente sobre os passivos financeiros em moeda estrangeira da empresa (79,5% da dívida da Companhia). Na comparação com o 4T10 que registrou uma receita de variação cambial e monetária de R\$44,3 milhões, o aumento foi por conta da maior apreciação da taxa de câmbio final no 1T11 de 2,3% versus 1,7% do trimestre anterior.

A **receita financeira** atingiu R\$36,6 milhões no 1T11, com um aumento de 63,3% em comparação a uma receita de R\$22,4 milhões no 1T10, em virtude da: (i) elevação na taxa CDI incidentes sobre as aplicações em renda fixa; e (ii) dos ganhos financeiros atrelados ao aumento nas aplicações do caixa que atualmente corresponde a 25,9% da receita líquida dos últimos doze meses. Na comparação com o 4T10, houve um aumento de 6,3% comparados aos R\$34,4 milhões em função do aumento da taxa CDI que gerou maiores ganhos às aplicações financeiras no período.

As **outras despesas financeiras** atingiram R\$3,4 milhões no 1T11 em comparação a despesa de R\$0,1 milhões no mesmo período do ano anterior em função de maiores despesas de comissões bancárias geradas pela emissão do bônus sênior com vencimento em 2020 em jul/10 e das debêntures de 4º. Emissão as quais são reconhecidas ao longo do prazo de vigência da dívida. Na comparação com os R\$3,0 milhões no 4T10, esta linha permaneceu constante.

Imposto de Renda Ajustado

Imposto de Renda (R\$MM)	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
Imposto de renda corrente	(4,1)	(32,4)	-87,4%	(34,4)	-88,1%
Imposto de renda diferido	(57,2)	(1,3)	4.236,7%	(51,2)	11,5%
Imposto de Renda	(61,3)	(33,8)	81,5%	(85,6)	-28,5%

O total de imposto de renda registrado no 1T11 foi uma despesa de R\$61,3 milhões em comparação a uma despesa de R\$33,8 milhões no 1T10. Este aumento de 81,5% é em virtude principalmente pelo efeito combinado da realização de prejuízos fiscais e base de cálculo negativa da contribuição social sobre o lucro líquido. Além disso, houve o aumento de 4 aeronaves em modalidade de *leasings* financeiros (39 no 1T11 *versus* 35 no 1T10) e a apreciação do Real perante o Dólar no trimestre, que gera o efeito de diferenças temporárias sobre a variação cambial destes *leasings* financeiros. Este aumento foi compensado pela queda em 87,4% na despesa de imposto de renda corrente explicada pela redução na base do lucro tributável fiscal.

Na comparação com o trimestre anterior, a redução de 88,1% na linha de imposto de renda corrente deve-se também à redução da base do lucro tributável fiscal enquanto que o aumento na linha de imposto de renda diferido é relacionado também a apreciação do Real perante o Dólar e seu efeito na variação cambial dos *leasings* financeiros.

Lucro Líquido Ajustado

A GOL apresentou lucro líquido no 1T11 de R\$110,5 milhões, ante um lucro líquido de R\$23,9 milhões no 1T10. O lucro do trimestre na comparação ano-a-ano foi principalmente em função do: (i) aumento da demanda em 9,7% com taxas de ocupação 2,1 pontos percentuais superior contrabalanceada pela redução no *yield* em 0,9%; (ii) maiores ganhos de variação cambial em função da valorização da taxa média do Real em 7,4% em relação ao Dólar durante o trimestre; e (iii) redução dos custos com arrendamento de aeronaves e de manutenção, compensados pelos aumentos nos custos de pessoal, combustível, depreciação e maiores despesas de imposto de renda. Na comparação com o 4T10, a redução foi principalmente pelo: (i) aumento nos custos e despesas de pessoal, combustíveis, manutenção e depreciação; (ii) queda nos *yields* do trimestre em 2,9%; contrabalanceado pelo aumento da demanda em 3,3%, e redução nas despesas de arrendamento de aeronaves e de imposto de renda.

Liquidez e Endividamento

Liquidez Total (R\$MM)	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
Em Reais	2.107,6	1.814,1	16,2%	2.281,6	-7,6%
Caixa e Aplicações Financeiras	1.847,1	1.496,1	23,5%	1.978,5	-6,6%
Recebíveis de Curto Prazo	260,5	318,0	-18,1%	303,1	-14,1%
Liquidez Total	2.107,6	1.814,1	16,2%	2.281,6	-7,6%

O total em caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras encerrou o trimestre em R\$1.847,1 milhões, um aumento de 23,5% em comparação ao 1T10, e uma redução de 6,6% na comparação com o 4T10. A redução em relação ao trimestre anterior, foi em função principalmente: (i) da maior utilização do caixa para pagamentos das obrigações junto ao seu fornecedor de combustível, tendo em vista o aumento no preço médio do do barril do petróleo em 11,0% e maior utilização da aeronave (13,3 horas bloco por dia no 1T11) e; (ii) do pagamento dos depósitos iniciais (D.A.) de 1% junto à Boeing referentes ao novo pedido de aquisição de até 30 aeronaves B737-800 NGs com entregas previstas entre 2014 e 2017, conforme divulgado no release de resultados do 3T10.

A GOL segue com sua estratégia disciplinada de manter um saldo de caixa de pelo menos 25% das receitas líquidas dos últimos 12 meses, com foco em melhoria de seus índices de liquidez.

A GOL segue com sua estratégia disciplinada de manter um saldo de caixa de pelo menos 25% das receitas líquidas dos últimos 12 meses e melhoria de seus índices de liquidez. Apesar da redução das disponibilidades na comparação com o 4T10, o caixa total já representa 5,9 vezes as obrigações dos próximos 12 meses (2,7 vezes no 1T10 e 5,7 vezes no 4T10), compostos da seguinte forma: (i) saldo de caixa de R\$1.825,2 milhões; e (ii) R\$21,9 milhões em investimentos de liquidez imediata. O índice de liquidez corrente (divisão das disponibilidades totais e recebíveis pelo passivo circulante) manteve-se constante em relação com o 4T10 em 1,4 vezes, porém maior que o índice de 0,8 vez do 1T10.

Os recebíveis de curto prazo são compostos por vendas de passagens por meio de cartão de crédito, recebíveis do programa de parcelamento de passagens (Voe Fácil), e contas a receber de agências de viagem e cargas. Ao final de 1T11, esses recebíveis correspondiam a R\$260,5 milhões, um saldo 18,1% inferior ao valor de R\$318,0 milhões registrados no 1T10 e 14,1% abaixo dos R\$303,1 milhões do 4T10, principalmente por conta do aumento no volume de títulos descontados da Companhia.

Compromissos Financeiros (R\$MM)	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
Financiamento de Aeronaves	1.609,7	1.803,0	-10,7%	1.680,1	-4,2%
<i>Leasings Financeiros</i>	1.609,7	1.670,4	-3,6%	1.680,1	-4,2%
<i>PDP Facility</i>	-	132,6	-100,0%	-	nm
Empréstimos e Financiamentos	1.963,9	1.408,4	39,4%	2.007,2	-2,2%
<i>Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)</i>	1.672,4	1.090,9	53,3%	1.709,3	-2,2%
<i>Bônus Perpétuo</i>	291,5	317,5	-8,2%	297,9	-2,1%
Juros Acumulados	31,7	24,7	28,3%	53,7	-41,0%
Dívida Bruta	3.605,3	3.236,1	11,4%	3.741,0	-3,6%
<i>Leasings Operacionais a Pagar* (fora do balanço)</i>	1.967,2	2.585,4	-23,9%	2.105,7	-6,6%
Total de Compromissos Financeiros	5.572,5	5.821,5	-4,3%	5.846,7	-4,7%

* 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.

A GOL continua focada em sua estratégia de desalavancagem do balanço patrimonial e eliminação do risco de refinanciamento das dívidas a vencer no horizonte de 3 anos. Em 31 de março de 2011, o total de empréstimos e financiamentos da Companhia somavam R\$3.605,3 milhões, sendo que as dívidas de longo prazo, excluindo os bônus perpétuos que não possuem vencimento, tinham um prazo médio de 8,1 anos, com taxa média de 12,2% nas obrigações em moeda local, e 6,5% nas obrigações em Dólar. Excluindo o Bônus Perpétuo, o endividamento total da Companhia seria de R\$3.313,8 milhões ou 13,5% maior do que no 1T10 por conta da: (i) 4ª emissão de debêntures; e (ii) emissão dos bônus seniores em jul/10 no valor de US\$300 milhões. Na comparação com o trimestre anterior, o endividamento total excluindo o Bônus Perpétuo foi 3,8% inferior principalmente em decorrência da apreciação da taxa final do Real frente ao Dólar em 2,3%.

O total de compromissos financeiros, que somam a dívida bruta registrada no balanço patrimonial, e a projeção de pagamentos dos contratos de *leasing* operacionais vigentes entre 2011 e 2021, totalizou R\$5.572,5 milhões no trimestre, uma redução de 4,3% em comparação ao 1T10 principalmente em função da valorização do Real perante o Dólar em 8,6% entre os períodos e a menor participação de aeronaves sob regime de *leasing* operacional. Já na comparação com o 4T10, a redução de 4,7% foi em função da apreciação da taxa final do Real frente ao Dólar, conforme comentado acima.

Financiamento de Aeronaves (R\$MM)	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
Curto Prazo (em Moeda Estrangeira)	139,6	278,4	-49,9%	146,6	-4,8%
<i>PDP Facility</i>	-	132,6	-100,0%	-	nm
<i>Leasings Financeiros</i>	139,6	145,8	-4,3%	146,6	-4,8%
Longo Prazo (em Moeda Estrangeira)	1.470,0	1.524,6	-3,6%	1.533,5	-4,1%
<i>Leasings Financeiros</i>	1.470,0	1.524,6	-3,6%	1.533,5	-4,1%
Total de Financiamento de Aeronaves	1.609,6	1.803,0	-10,7%	1.680,1	-4,2%

Os financiamentos de aeronaves totalizaram R\$1.609,6 milhões no final do 1T11, compostos pelos financiamentos de aeronaves sob a modalidade de leasing financeiro, que correspondem a obrigações financeiras pagas periodicamente aos lessores dos aviões, por meio da própria geração de caixa operacional da Companhia ou via empréstimos de longo prazo, também com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos. Em comparação ao 1T10, houve redução de 10,7% em função da: (i) quitação da linha de financiamento PDP Facility; (ii) das amortizações do período; e (iii) pela redução de 8,6% na taxa de câmbio final em Dólar, parcialmente compensada pela adição de 4 aeronaves sob a modalidade de leasing financeiro. Na comparação com o 4T10, a redução de 4,2% foi em função da taxa de câmbio.

Cronograma da Dívida Financeira (R\$MM)	2011	2012	2013	2014	2015	> 2015	Total
Em Moeda Nacional	45,9	28,6	35,1	18,3	598,2	9,5	735,6
BDMG I e II	3,5	2,5	6,5	4,5	4,2	9,5	30,7
BNDES	14,0	4,8	-	-	-	-	18,8
BNDES-Safra	28,4	21,3	28,6	13,8	-	-	92,1
Debêntures	-	-	-	-	594,0	-	594,0
Em Moeda Estrangeira	95,5	7,9	15,8	-	-	1.108,9	1.228,1
Capital de Giro	82,7	-	-	-	-	-	82,7
IFC	10,1	7,9	15,8	-	-	-	33,8
FINIMP	2,7	-	-	-	-	-	2,7
Senior Notes	-	-	-	-	-	817,4	817,4
Bônus Perpétuos	-	-	-	-	-	291,5	291,5
Total	141,4	36,5	50,9	18,3	598,2	1.118,4	1.963,7
% Total em moeda estrangeira	68%	22%	31%	0%	0%	99%	63%

Indicadores Financeiros	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
% da Dívida Bruta em Moeda Estrangeira	79,5%	79,2%	+0,3pp	78,7%	+0,9pp
Caixa / Receita Líquida Ajustado (UDM)	25,9%	24,0%	+1,9pp	28,3%	-2,5pp
Dívida Líquida (R\$MM)	1.758,1	1.740,1	1,0%	1.762,6	-0,3%
Dívida Líquida Excl. PDP e Perpétuo (R\$MM)	1.466,6	1.289,9	13,7%	1.464,7	0,1%
Compromissos Financeiros Líquidos ¹ (R\$MM)	3.725,3	4.325,4	-13,9%	3.868,3	-3,7%
Dívida Bruta Ajustada ² (R\$MM)	7.343,7	7.317,3	0,4%	7.630,6	-3,8%
Dívida Líquida Ajustada (R\$MM)	5.496,6	5.821,1	-5,6%	5.652,1	-2,8%
Dívida Bruta Ajustada ² / EBITDAR Ajustado*	4,8x	5,8x	-17,2%	5,0x	-4,0%
Dívida Bruta Ajustada ² / EBITDAR Ajustado +Receita Fin.*	4,4x	5,6x	-21,4%	4,6x	-4,3%
Dívida Líquida Ajustada ³ / EBITDAR Ajustado*	3,6x	4,6x	-21,7%	3,7x	-2,7%
Dívida Líquida Ajustada ² / EBITDAR Ajustado +Rec. Financeira Ajustado*	3,3x	4,5x	-26,7%	3,4x	-2,9%
Dívida Bruta Aj. ² / Capitalização Ajustada (contábil)	0,7x	0,7x	0,0%	0,7x	0,0%
Dívida Bruta Aj. ² / Capitalização Ajustada (mercado) ³	0,6x	0,6x	0,0%	1,1x	-45,5%
EBITDA Ajustado / Despesas Financeiras Ajustado*	2,9x	2,4x	20,8%	2,9x	0,0%
Compromissos Financeiros Líq.* / EBITDAR Ajustado*	2,5x	3,5x	-28,6%	2,5x	0,0%

¹Compromissos financeiros (dívida bruta + contratos de leasings operacionais, conforme nota 25 da demonstrações financeiras consolidadas) menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras)

²Dívida Bruta + Despesas de Leasings Operacionais dos últimos 12 meses x 7

³Dívida Bruta Ajustada menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras)

³Considera cotação de R\$ 21,84 por ação.

Empréstimos (R\$MM)	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
Curto Prazo	312,6	557,2	-43,9%	346,0	-9,6%
Em Reais	49,1	205,6	-76,1%	98,1	-50,0%
Capital de Giro	-	185,0	nm	-	nm
BNDES	14,0	14,4	-2,5%	14,4	-2,5%
BNDES-Safra	28,4	-	nm	27,6	3,0%
BDMG	3,5	2,9	21,3%	3,4	3,2%
Juros	3,2	3,4	-6,0%	52,8	-93,9%
Em Moeda Estrangeira	263,6	351,5	-25,0%	164,2	6,3%
Capital de Giro	82,7	-	nm	83,8	-1,3%
PDP Facility	-	132,6	nm	-	nm
Empréstimo IFC	10,1	51,8	-80,5%	13,9	-27,4%
FINIMP	2,7	-	nm	2,7	-0,8%
Leasings Financeiros	139,6	145,8	-4,2%	146,6	-4,8%
Juros	28,5	21,3	33,9%	0,9	3007,1%
Longo Prazo	3.001,0	2.297,2	30,6%	3.097,1	-3,1%
Em Reais	689,9	402,8	71,3%	700,5	-1,5%
BNDES	4,8	19,1	-75,0%	8,4	-42,9%
BNDES-Safra	63,7	-	nm	70,9	-10,2%
BDMG	27,3	9,4	191,9%	27,3	0,1%
Debêntures	594,0	374,3	58,7%	593,9	nm
Em Moeda Estrangeira	2.311,2	1.894,4	22,0%	2.396,6	-3,6%
Empréstimo IFC	23,8	-	nm	27,8	-14,5%
Leasing Financeiro	1.470,0	1.524,6	-3,6%	1.533,5	-4,1%
Senior Notes	817,4	369,8	121,0%	835,4	-2,2%
Endividamento Financeiro, ex-perp.	3.313,7	2.854,3	16,1%	3.443,1	-3,8%
Bônus Perpétuos	291,5	317,5	-8,2%	297,9	-2,2%
Dívida Bruta	3.605,2	3.171,8	13,7%	3.741,1	-3,6%

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

Frota e Plano de Frota

Em 31 de março de 2011, a Companhia encerrou o trimestre com uma frota operacional padronizada de 111 aeronaves B737-700 e 800 NGs com idade média de 6,1 anos e uma frota total de 125 aeronaves. Nesse trimestre, não houve movimentação de aeronaves.

Frota Operacional	Assentos⁽¹⁾	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
Voos Regulares						
B737-300	141	-	3	(3)	1	(1)
B737-700 NG	144	40	43	(3)	40	-
B737-800 NG	177	15	18	(3)	15	-
B737-800 NG SFP	187	56	44	12	52	4
Subtotal	18.887	111	108	3	108	3
Fretamentos	Assentos⁽²⁾	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
B767-300 ER	218	4	-	4	4	-
Total Operacional⁽²⁾	19.759	115	108	6	112	2
Não Operacional	Assentos⁽¹⁾	1T11	1T10	Var.%	4T10	Var.%
B737-300 ⁽³⁾	141	3	8	(5)	3	-
B737-700 NG	144	2	0	2	2	-
B737-800 NG	177	3	5	(2)	2	2
B737-800 NG SFP	187	-	-	-	-	-
B767-300 ER ⁽³⁾	218	2	6	(4)	2	-
Sub Total⁽⁴⁾	1.501	10	19	(9)	9	2
Total	21.437	125	127	(2)	121	4

(1) Total de assentos no 1T11

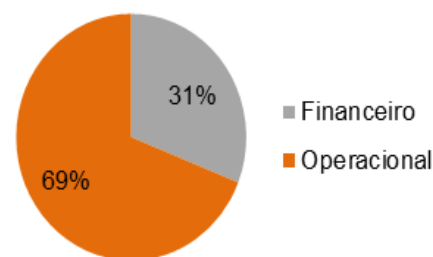
(2) Inclui aeronaves da malha aérea regular (B737) e de fretamento (B767).

(3) Das 3 aeronaves B737-300 excluídas da frota operacional, porém ainda consideradas na frota total, encontram-se paradas na frota em fase final de devolução. Essas aeronaves já não se encontram mais na frota total da Companhia em 2011.

(4) Das 6 aeronaves B767-300/200, 1 encontra-se sub-arrendada (*sub-lease*) para uma empresa Norte-Americana. As demais 5 aeronaves B767-300/200 estão operando em voos de fretamento de longa distância, sendo que 2 aeronaves já foram negociadas para devolução antecipada conforme divulgado em *press release*.

A frota é atualmente 100% arrendada em uma combinação de *leasings* financeiros e operacionais. Do total de 125 aeronaves, 86 estavam sob o regime operacional e 39 em arrendamentos financeiros, sendo que destas, 33 aeronaves possuem opção de compra ao final do contrato.

Distribuição da frota entre leasing financeiro e operacional



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

* inclui aeronaves SFP (Short Field Performance)

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

* Preços de lista

Investimentos

Os investimentos (Capex) do trimestre totalizaram R\$110,7 milhões, sendo 51% desse total relacionado ao plano de aquisição de aeronaves (*Pre Delivery Deposits*) para serem entregues em 2011 a 2013. As aquisições de peças representaram 43%; e investimentos em bases, TI e na expansão do centro de manutenção (construção da Oficina de Rodas e Freios) em Confins (Minas Gerais), totalizaram cerca de 6%. A expectativa de investimentos para o ano de 2011 é de aproximadamente R\$500 a R\$550 milhões.

Composição Acionária

	ON	%	PN	%	Total	%
Fundo de Investimento em Participações Volluto	137.032.718	100,0	35.963.279	27,0	172.995.997	64,0
Conselho	16	-	2.004.542	1,5	2.004.558	0,7
Ações em Tesouraria	-	-	454.425	0,3	454.425	0,2
Mercado	-	-	94.916.406	71,2	94.916.406	35,1
Total	137.032.734	100,0	133.338.652	100,0	270.371.386	100,0

Lançamentos Pontuais do 1T11

Conforme destacado em *press release* do dia 02/05/11, a **GOL contabilizou em suas demonstrações financeiras consolidadas, lançamentos pontuais e sem efeito caixa no trimestre no valor de aproximadamente R\$120 milhões**. Esses lançamentos são substancialmente resultado da implantação de seu novo sistema de contabilização de receitas e controle de passagens emitidas que gerou alterações no saldo de transportes a executar da Companhia e das despesas relativas a esse sistema e desativação dos sistemas utilizados anteriormente.

Por conta da natureza dessas alterações, apresentamos a seguir os efeitos de sua incorporação e o resultado ajustado da GOL:

Demonstrações do Resultado Pro-Forma	1T11 (DFs)	Lançamentos pontuais	1T11 (Ajustado)
Receita Operacional Líquida	1.838.962	56.760	1.895.722
Transporte de passageiros	1.647.088	56.760 (a)	1.703.848
Custos e Despesas Operacionais	(1.760.452)	57.825	(1.702.627)
Outros Custos e Despesas Operacionais	(148.600)	57.825 (b)	(90.775)
Resultado Operacional (EBIT)	78.510	114.584	193.095
Margem EBIT	4,3%	N/A	10,2%
Resultado Financeiro Líquido	(25.806)	4.504 (c)	(21.302)
Outras despesas, líquidas	(7.854)	4.504	(3.350)
Lucro (Prejuízo) antes de IR/CS	52.704	119.088	171.793
Imposto de renda	(20.770)	(40.490) (d)	(61.260)
Lucro (Prejuízo) Líquido	31.934	78.598	110.533
Margem Líquida	1,7%	N/A	5,8%
EBITDA	168.667	114.584	283.252
Margem EBITDA	9,2%	N/A	14,9%
EBITDAR	296.911	114.584	411.496
Margem EBITDAR	16,1%	N/A	21,7%

(a) Alteração do saldo da conta de transportes a executar após implantação de novo sistema de contabilização de receitas (*revenue accounting*).

(b) Despesas relativas primariamente à implantação e desativação dos sistemas de contabilização de receitas e de controle de saldo de milhas do programa Smiles.

(c) Variação cambial e monetária na reconciliação de sistemas.

(d) Efeito fiscal dos lançamentos pontuais.

Sumário das Projeções Financeiras 2011

A GOL revisou em suas projeções financeiras de 2011 algumas premissas macroeconômicas e dados operacionais (conforme destacados abaixo) tendo em vista o atual cenário de aumento de preços de combustível e da valorização do Real frente ao Dólar norte-americano. Em função destas alterações, foram feitos ajustes em dados operacionais de oferta e demanda e consumo em litros de combustível. Conseqüentemente, houve também revisão nos custos operacionais unitários (excluindo os combustíveis) e na margem operacional. As demais projeções financeiras para 2011 foram mantidas constantes:

Projeções Financeiras 2011	Cenário Anterior		Cenário Revisado	
	Pior	Melhor	Pior	Melhor
Crescimento do PIB Brasileiro	4,0%	5,0%	4,0%	5,0%
Crescimento da Demanda no Mercado Doméstico (% RPKs)	10,0%	15,0%	10,0%	15,0%
Crescimento de Oferta em relação ao PIB	0,75x	1,0x	0,75x	1,0x
Passageiros Transportados GOL (milhões)	33	36	34	36
Capacidade (Oferta) GOL (ASKs bilhões)	48,0	51,5	48,0	50,0
Frota Operacional (fim do período)	115	115	115	115
Yield (R\$ centavos)	19,5	21,0	19,5	21,0
RPK, Sistema (bilhões)	32,0	35,0	33,0	35,0
Decolagens (000)	315	340	315	340
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	8,9	8,5	8,7	8,3
Litros Consumidos (bilhões)	1,50	1,65	1,55	1,65
Preço do Combustível (R\$/litro)	1,83	1,60	2,10	2,00
WTI Médio (US\$/barril)	93	82	115	100
Taxa de Câmbio Média (R\$/US\$)	1,80	1,70	1,68	1,58
Margem Operacional (EBIT)	11,5%	14,0%	6,5%	10,0%

Contatos

Relações com Investidores

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

Comunicação Corporativa

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

Assessoria de Imprensa

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

Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior Companhia Aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, oferece mais de 900 voos diários para 59 destinos que conectam todas as mais importantes cidades do Brasil e 14 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 VoeFácil – 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.

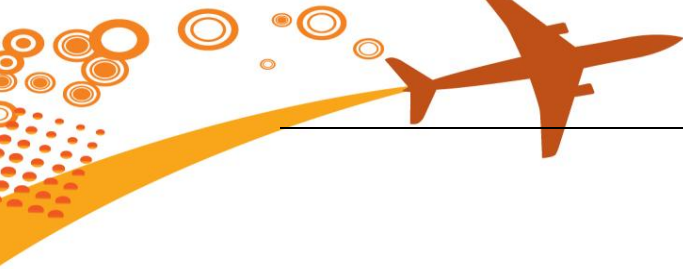
Balanco Patrimonial (R\$`000) IFRS	1T11	4T10	1T10
Ativo	9.021.205	9.063.847	8.566.906
<i>Circulantes</i>	2.538.562	2.704.852	2.213.012
Disponibilidades	1.797.616	1.955.858	1.439.077
Aplicações financeiras	21.900	22.606	37.802
Caixa restrito	-	-	19.211
Contas a receber	260.528	303.054	317.979
Estoques	166.029	170.990	153.516
Impostos a recuperar	115.247	88.143	85.239
Depósitos	-	-	7.307
Despesas antecipadas	92.490	123.003	114.296
Outros créditos e valores	84.752	41.198	38.585
<i>Ativos Não-Circulantes</i>	4.837.554	4.728.145	4.556.356
Imobilizado	3.581.871	3.460.968	3.325.821
Intangível	1.255.683	1.267.177	1.230.535
<i>Outros Ativos Não-Circulante</i>	1.645.089	1.630.850	1.797.538
Despesas antecipadas	51.858	54.201	61.230
Depósitos	692.701	1.088.612	836.647
Impostos diferidos	823.260	817.545	852.717
Aplicações financeiras	27.598	-	-
Caixa restrito	33.184	34.500	32.515
Outros créditos e valores	16.488	9.227	14.429
Passivo e Patrimônio Líquido	9.021.205	9.063.847	8.566.906
<i>Circulante</i>	1.546.138	1.659.864	2.140.136
Empréstimos e financiamentos	312.628	346.008	563.502
Fornecedores	198.914	215.792	335.781
Obrigações trabalhistas	224.652	205.993	241.506
Obrigações fiscais	46.285	58.197	40.587
Taxas e tarifas aeroportuárias	136.509	85.140	73.034
Transportes a executar	404.431	517.006	383.936
Provisões	23.182	55.967	41.632
Programa de milhagem	52.012	26.200	78.045
Adiantamento de clientes	16.212	24.581	101.967
Dividendos a pagar	51.450	51.450	186.416
Outras obrigações	79.863	73.530	93.730
<i>Passivos não circulantes</i>	4.490.132	4.474.814	3.788.808
Empréstimos e financiamentos	3.292.586	3.395.080	2.672.585
Programa de milhagem	151.703	181.456	227.631
Adiantamento de clientes	23.840	33.262	52.610
Impostos diferidos	672.692	642.185	555.593
Provisões	186.329	88.911	83.954
Obrigações fiscais	130.926	99.715	83.649
Outras obrigações	32.056	34.205	112.786
<i>Patrimônio líquido</i>	2.984.935	2.929.169	2.637.962
Ações emitidas	2.316.462	2.315.655	2.062.735
Reservas de capital	60.263	60.263	60.263
Ações em tesouraria	(11.887)	(11.887)	(11.887)
Outras Reservas	26.356	11.073	788
Lucros (prejuízos) retidos	593.741	554.065	526.063

Demonstrações do Resultado (R\$'000) IFRS

	1T11	1T10	% Var.	4T10	% Var.	2010	2009	% Var.
Receita Operacional Líquida	1.838.962	1.729.817	6,3%	1.788.935	-1,7%	6.979.447	6.025.382	15,8%
Transporte de passageiros	1.647.088	1.567.882	5,1%	1.601.145	-3,0%	6.277.657	5.306.530	18,3%
Transporte de cargas e outros	191.874	161.935	18,5%	187.790	11,6%	701.790	718.852	-2,4%
Custos e Despesas Operacionais	(1.760.452)	(1.538.397)	14,4%	(1.601.736)	9,5%	(6.281.652)	(5.612.090)	11,9%
Pessoal	(359.438)	(284.440)	26,4%	(312.472)	4,5%	(1.252.402)	(1.100.953)	13,8%
Combustível de aviação	(669.050)	(550.987)	21,4%	(580.096)	14,4%	(2.287.410)	(1.813.104)	26,2%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(128.244)	(149.814)	-14,4%	(130.403)	-7,7%	(555.645)	(650.683)	-14,6%
Comerciais e publicidade	(91.870)	(82.146)	11,8%	(106.783)	-14,0%	(367.757)	(364.551)	0,9%
Tarifas de pouso e decolagem	(85.132)	(78.106)	9,0%	(92.928)	-8,4%	(331.883)	(312.637)	6,2%
Prestação de serviços	(108.630)	(99.102)	9,6%	(116.444)	-6,7%	(427.853)	(381.721)	12,1%
Material de manutenção e reparo	(79.331)	(136.997)	-42,1%	(54.579)	45,3%	(422.950)	(417.212)	1,4%
Depreciação	(90.157)	(63.760)	41,4%	(74.221)	21,5%	(281.604)	(142.853)	97,1%
Outros	(148.600)	(93.045)	59,7%	(95.540)	55,5%	(306.390)	(372.052)	-17,6%
Resultado Operacional (EBIT)	78.510	191.420	-59,0%	261.906	-70,0%	697.795	413.292	68,8%
<i>Margem EBIT</i>	<i>4,3%</i>	<i>11,1%</i>	<i>-6,8pp</i>	<i>14,0%</i>	<i>-9,7pp</i>	<i>10,0%</i>	<i>6,9%</i>	<i>+3,1pp</i>
Outras Receitas (despesas)	(25.806)	(133.740)	-80,7%	(44.048)	-41,4%	(311.299)	342.844	-190,8%
Despesas com juros	(88.986)	(79.279)	12,2%	(93.427)	-4,8%	(338.609)	(288.112)	17,5%
Receitas Financeiras de Investimentos	36.577	24.978	46,4%	34.447	6,2%	116.172	42.798	171,4%
Variações monetárias e cambiais	65.073	(58.992)	-210,3%	44.339	46,8%	46.023	710.725	-93,5%
Resultado líquido de derivativos	(30.616)	(17.771)	72,3%	(26.530)	15,4%	(117.022)	(80.332)	45,7%
Outras despesas, líquidas	(7.853)	(2.676)	193,5%	(2.878)	172,8%	(17.863)	(42.235)	-57,7%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	52.705	57.680	-8,6%	217.858	-75,8%	386.496	756.136	-48,9%
Imposto de renda	(20.770)	(33.758)	-38,5%	(85.646)	-75,7%	(172.299)	134.696	-227,9%
Lucro (prejuízo) líquido	31.935	23.922	33,5%	132.212	-75,8%	214.197	890.832	-76,0%
<i>Margem Líquida</i>	<i>1,7%</i>	<i>1,4%</i>	<i>+0,4pp</i>	<i>7,1%</i>	<i>-5,3pp</i>	<i>3,1%</i>	<i>14,8%</i>	<i>-11,7pp</i>
EBITDA	168.667	255.180	-33,9%	336.127	-49,8%	979.399	556.145	76,1%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>9,2%</i>	<i>14,8%</i>	<i>-5,6pp</i>	<i>18,0%</i>	<i>-8,8pp</i>	<i>14,0%</i>	<i>9,2%</i>	<i>+4,8pp</i>
EBITDAR	296.911	404.994	-26,7%	475.014	-37,5%	1.535.044	1.206.828	27,2%
<i>Margem EBITDAR</i>	<i>16,1%</i>	<i>23,4%</i>	<i>-7,3pp</i>	<i>25,4%</i>	<i>-9,3pp</i>	<i>22,0%</i>	<i>20,0%</i>	<i>+2,0pp</i>

Fluxo De Caixa (R\$'000) IFRS	1T11	1T10
Lucro líquido do período	31.934	23.922
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:		
Depreciações e amortizações	90.157	63.760
Provisão para devedores duvidosos	2.647	2.805
Provisão para processos judiciais	1.634	6.971
Provisão para contratos onerosos	6.151	237
Reversão de provisão para obsolescência de estoque	(223)	-
Impostos diferidos	16.668	1.318
Remuneração baseada em ações	7.742	3.621
Variações cambiais e monetárias, líquidas	(69.783)	65.511
Juros sobre empréstimos e outros, líquidos	89.522	67.154
Resultados não-realizados de hedge líquido de impostos	2.926	293
Provisão para devolução de aeronaves	11.192	5.957
Outras provisões	4.388	(4.444)
Baixa de itens não monetários	17.040	-
Programa de milhagem	(3.941)	(8.279)
Variações nos ativos e passivos operacionais:		
Contas a receber	39.879	198.525
Estoques	5.184	(15.557)
Depósitos	22.675	11.615
Despesas antecipadas, impostos a recuperar e outros créditos e valores	(1.072)	12.775
Outros ativos	(43.691)	7.272
Fornecedores	(16.878)	(26.601)
Transportes a executar	(56.126)	(177.411)
Adiantamento de clientes	(17.791)	(35.569)
Obrigações trabalhistas	18.659	8.344
Taxas e tarifas aeroportuárias	(5.080)	(3.297)
Obrigações fiscais	31.525	17.337
Provisões	(53.307)	(26.227)
Outros passivos	15.713	4.695
Caixa gerado pelas atividades operacionais	147.744	204.727
Juros pagos	(35.650)	(27.518)
Imposto de renda pago	(4.102)	(32.440)
Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais	107.992	144.769
Atividades de investimentos		
Aplicações financeiras	(26.892)	2.320
Caixa restrito	1.316	(25.641)
Pagamentos de imobilizado	(120.915)	(145.792)
Aumento de intangível	(1.187)	(1.752)
Caixa líquido utilizado nas atividades de investimentos	(147.678)	(170.865)
Empréstimos		
<i>Captações</i>	85.133	215.886
<i>Pagamentos</i>	(205.027)	(125.622)
Aumento de Capital	807	463
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento	(119.087)	90.727
Variação cambial do caixa de subsidiárias no exterior	531	(7.962)
Acréscimo (decréscimo) líquido de caixa	(158.242)	56.669
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.955.858	1.382.408
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	1.797.616	1.439.077





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.

Etapa média ou distância média de voos (*average stage length*): é o número médio de quilômetros voados por etapa realizada.

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

Fretamento de aeronaves (*charter*): o voo operado por uma Companhia aérea que fica fora da sua operação normal ou regular.

Horas bloco (*block hours*): tempo em que a aeronave está em voo, mais o tempo de taxejamento.

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.

