

GOL Registra Lucro Líquido de R\$77,9 milhões no 3T09

Lucro operacional do trimestre atinge R\$99,1 milhões, com margem de 6,6%

São Paulo, 9 de novembro de 2009 – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, anuncia hoje os resultados do terceiro trimestre de 2009 (3T09). As informações financeiras e operacionais a seguir, exceto quando indicado o contrário, são apresentadas nas IFRS e em Reais (R\$), e as comparações referem-se ao terceiro trimestre de 2008 (3T08) e segundo trimestre de 2009 (2T09). *As definições dos termos financeiros e do setor aéreo utilizados nesse release estão disponíveis na seção "Glossário", disponibilizada no final do documento.*

Contatos de RI

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

Leonardo Pereira
 Vice Presidente Executivo

Rodrigo Alves
 Gerente Geral de Relações
 com Investidores

Raquel Kim
 Relações com Investidores

Teleconferências Resultados do 3T09

Terça-Feira
 10 de novembro de 2009

Português
13h30 (Brasil)
 10h30 (US ET)
 Tel.: +55 (11) 2188-0188
 Replay: +55 (11) 2188-0188
 Código: GOL
 Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ri

Inglês
12h00 (Brasil)
 19h00 (US ET)
 Tel.: +1 (412) 858-4600
 Código: GOL
 Replay: +1 (412) 317-0088
 (demais países) ou
 +1 (877) 344-7529 (EUA)
 Código: 435234#
 Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ri

Destaques Operacionais e Financeiros

🌀 O **lucro líquido** da GOL totalizou **R\$77,9 milhões** no trimestre, com a margem líquida em 5,2%, em comparação ao prejuízo de R\$510,7 milhões no 3T08 e ao lucro líquido de R\$353,7 milhões no 2T09.

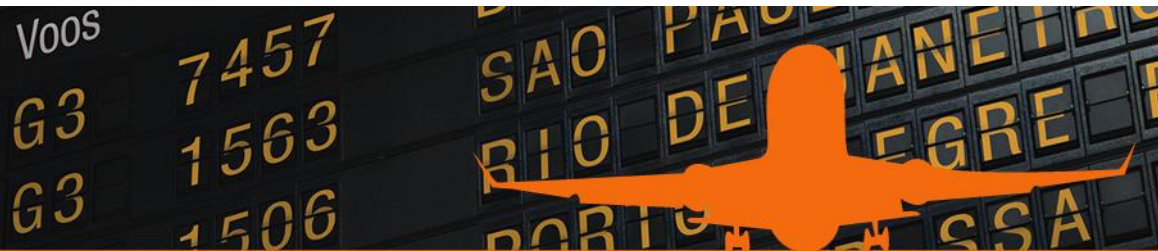
🌀 Como reflexo da otimização de sua estrutura de custos do foco em mercados de maior rentabilidade, o **resultado operacional (EBIT) da GOL no 3T09 foi positivo em R\$99,1 milhões, com margem operacional de 6,6%**, comparado a uma margem positiva de 5,8% no 3T08, que representou um ganho operacional de R\$103,6 milhões, e uma margem de 6,5% sobre o 2T09 (R\$89,9 milhões). A Companhia atingiu **resultado operacional positivo pelo quinto trimestre consecutivo**.

🌀 A **margem EBITDAR atingiu 20,0% (R\$298,7 milhões)** no 3T09, em comparação à margem EBITDAR de 14,2% (R\$253,7 milhões) no 3T08 e 18,6% (R\$258,8 milhões) no 2T09.

🌀 **Os custos e despesas operacionais atingiram R\$1.397,5 milhões no 3T09, queda de 17,0% em relação ao 3T08**, devido a: (i) sinergias operacionais, proporcionadas pela integração das operações GOL e VRG a partir do 4T08, verificada principalmente nas linhas de despesas comerciais e de manutenção, (ii) redução no preço médio do combustível, e (iii) redução das despesas comerciais e de publicidade. Em relação ao 2T09 houve um aumento de 7,2%, devido, principalmente, ao aumento do preço do combustível e aumento do volume operacional.

🌀 No dia 25 de agosto, a Companhia anunciou sua oferta global de ações com objetivo de fortalecer sua posição financeira e reposicionar a **GOL entre as empresas mais competitivas do setor aéreo, com um caixa superior a 20% da sua receita líquida**. A oferta foi concluída com sucesso em 19 de outubro, com a captação R\$627,1 milhões por meio da emissão de 38,0 milhões de ações (desse total, 50% em ações ordinárias e 50% em preferenciais), cotadas a R\$16,50 por ação. Adicionalmente, 5,2 milhões de ações preferenciais foram vendidas pela mesma cotação em regime de oferta secundária por meio de um lote suplementar (*green shoe*). Como resultado, o *free float* da GOL passou de 44,5% para 70,5% das ações preferenciais e **de 22,2% do capital total para 35,3%**.

Destaques (R\$MM)	3T09	3T08	% Var.	2T09	% Var.
Receita Líquida	1.496,6	1.788,3	-16,3%	1.394,0	7,4%
Custos e Despesas Operacionais	(1.397,5)	(1.684,7)	-17,0%	(1.304,1)	7,2%
Lucro Operacional	99,1	103,6	-4,3%	89,9	10,2%
Margem Operacional	6,6%	5,8%	+0,8 pp	6,5%	+0,2 pp
EBITDAR	298,7	253,7	17,7%	258,8	15,4%
Margem EBITDAR	20,0%	14,2%	+5,8 pp	18,6%	+1,4 pp
Lucro Líquido	77,9	(510,7)	nm	353,7	-78,0%



artir de 31 de julho, o VoeFácil, programa de popularização do transporte aéreo no Brasil, que permite aos clientes GOL parcelar seus bilhetes em até 36 vezes, passou a ser oferecido via agências de viagem. **Com cerca de 40% de participação nas vendas da plataforma e-commerce da GOL**, o novo canal de vendas de passagens através do VoeFácil, aumentará a relevância do programa, que é um dos principais pilares estratégicos da Companhia para incentivar a demanda da nova classe média brasileira pelo transporte aéreo.

☉ Durante o trimestre, a GOL recebeu da IATA (Associação Internacional de Transporte Aéreo) a **certificação IOSA (IATA Operational Safety Audit)**, reconhecida como o padrão mundial para avaliação do gerenciamento da segurança operacional e de controle das empresas aéreas. Com isso, a Companhia simplifica processos de auditoria de segurança, anteriormente subdivididos em etapas separadas, eliminando redundâncias e reduzindo custos de manutenção. O certificado também amplia o potencial para uma série de oportunidades comerciais, como a **negociação de acordos de code-share** (compartilhamento de voos) com empresas aéreas estrangeiras que reconhecem a certificação como um atestado de segurança operacional.

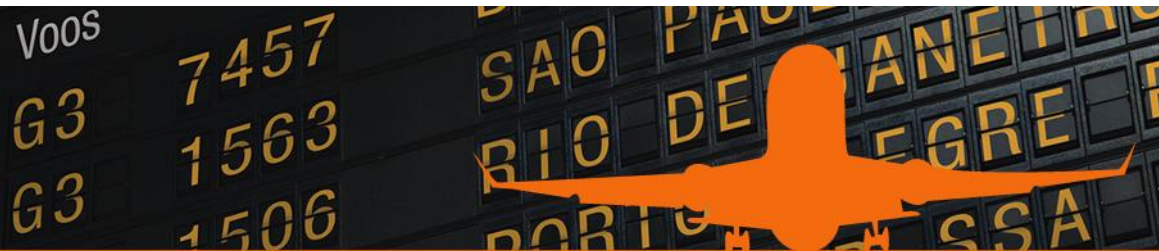
☉ Até novembro de 2009, a GOL havia assinado **4 acordos code-share**, que contemplam o **compartilhamento de voos e gradual integração do SMILES com os programas de milhagem de companhias aéreas líderes no transporte aéreo de longa distância**:

- I. **American Airlines**, uma das maiores companhias aéreas do mundo e líder nas rotas entre o Brasil e Estados Unidos, tendo transportado 471 mil passageiros em 2008 (considerando apenas voos com origem no Brasil), com 36,1% de participação de mercado nessas rotas, segundo o anuário estatístico de 2008 publicado pela ANAC;
- II. **AirFrance/KLM**, líder nas rotas entre Brasil, França e Holanda, com 61,2% e 100% dos passageiros transportados, respectivamente, totalizando 449 mil em 2008;
- III. **Iberia**, empresa dominante na rota entre Brasil e Espanha com 69,4% de participação e 241,8 mil passageiros transportados; e
- IV. **AeroMexico**, líder no mercado mexicano, com 85,0% dos mais de 68 mil passageiros que viajaram na rota para o Brasil em 2008.

Somadas, essas empresas **transportaram mais de 1,2 milhão de passageiros em 2008 do Brasil para o Exterior**, ou 18,6% do total transportado em voos internacionais conectando o Brasil. Essas empresas também representam **30%** dos passageiros das rotas com a **Europa** e **37,5%** das com destino à **América do Norte**.

Ainda segundo a ANAC, em 2008, as empresas estrangeiras **transportaram 4,3 milhões de passageiros em voos do Brasil para o Exterior**, representando **66,4%** do total de passageiros transportados em voos internacionais nesse ano.

Com acordos de *code-share*, a GOL se beneficia do desenvolvimento do tráfego internacional de longo curso, sem a necessidade de competir em um mercado com potencial de se tornar ainda mais competitivo, dominado por empresas aéreas globais.



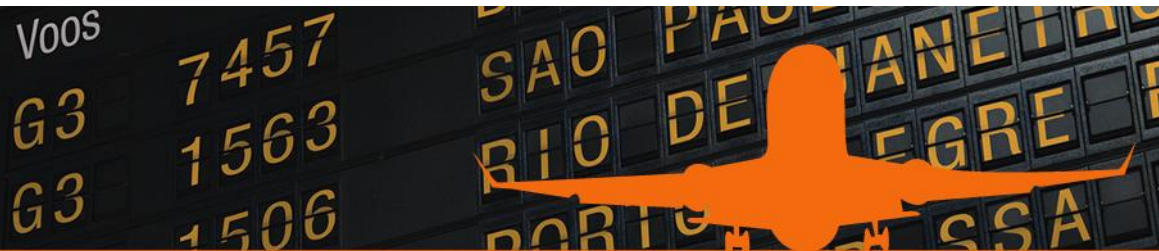
“Com a venda a bordo, a GOL oferece um serviço de bordo mais robusto ao cliente, sem prejuízo ao serviço já existente e sem onerar a estrutura de custos da Companhia, gerando receitas auxiliares.”

Como parte de sua estratégia de gradualmente introduzir novas rotas nos mercados doméstico e internacional, baseada na premissa de rentabilidade operacional por rota e aeronave, a partir de outubro, a GOL passou a oferecer **voos regulares entre o Brasil e Caribe**, partindo de Brasília (BSB) para **Curacao (CUR)** e **Aruba (AUA)**, além de uma operação entre São Paulo (GRU), Caracas (CCS) e Aruba (AUA). Esta última é operada pela marca VARIG, que inclui a classe *Comfort* com serviços diferenciados.

No início de junho, a Companhia voltou a inovar e quebrar paradigmas no mercado brasileiro, com a implementação do serviço de **venda a bordo**. Sem prejuízo ao serviço de bordo já praticado pela GOL desde o início de suas atividades, o cliente tem a opção adicional de comprar uma variedade de produtos de qualidade a bordo da aeronave. O cardápio elaborado inclui dentre outros itens: sanduíches gourmet, refrigerantes, cervejas, vinhos, café, chocolate quente, entre outros itens.

Durante a fase de testes entre junho e setembro, as pesquisas realizadas registraram elevados índices de aceitação e aprovação da venda a bordo. Diante do sucesso da iniciativa, a partir de outubro, o novo serviço foi expandido de 14 voos domésticos diários para 37 entre as cidades de Belém, Brasília, Fortaleza, Foz do Iguaçu, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro (Aeroporto do Galeão/Antônio Carlos Jobim), Salvador e São Paulo (Aeroporto Internacional de Guarulhos).

Em outubro, a GOL passou a ser a **primeira companhia aérea na América Latina a emitir contas UATP** (Universal Air Travel Plan - Plano Universal para Viagens Aéreas). Trata-se de um novo meio de pagamento designado para **diminuir os custos de venda**, reduzindo ou eliminando taxas de operações com cartão de crédito para companhias aéreas emissoras. O **UATP é aceito por mais de 250 companhias aéreas associadas, representando mais de 95% da oferta de assentos em todo mundo**. O meio de pagamento beneficia as agências de viagem em razão das menores taxas relativas a serviços comerciais de cartão de crédito e pela geração de relatórios detalhados que permitem uma série de reconciliações que aceleram e melhoram os processos gerenciais e administrativos.



“A GOL detém uma posição singular em um dos melhores mercados do mundo para o desenvolvimento acelerado do transporte aéreo, combinando dois fatores isoladamente expressivos: uma das mais baixas taxas de voos *per capita* do planeta e crescimento acelerado da classe média.”

Comentário da Administração

O terceiro trimestre de 2009 foi marcado pelo anúncio da oferta global de ações, concluída de forma bem sucedida em outubro, ratificando a confiança do mercado de capitais no plano de negócios da GOL.

Com o sucesso da oferta de ações e a nova posição de caixa acima de 20% da sua receita líquida, a GOL completou o leque de vantagens competitivas que a tornam uma das companhias aéreas mais bem posicionadas para gerar rentabilidade no setor de transportes.

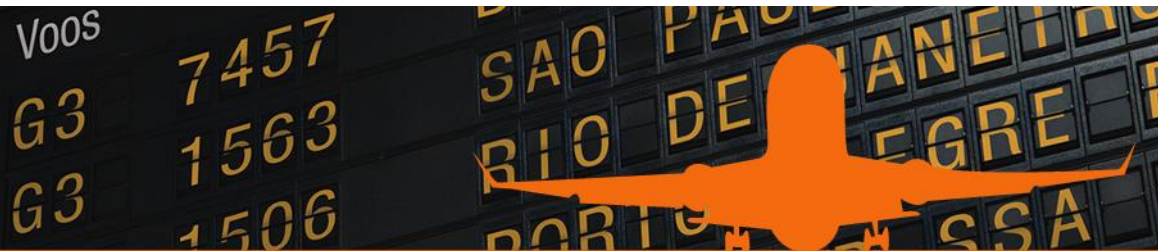
A GOL detém uma posição singular em um dos melhores mercados do mundo para o desenvolvimento acelerado do transporte aéreo, combinando dois fatores isoladamente expressivos: uma das mais baixas taxas de voos *per capita* do planeta e crescimento acelerado da classe média que segundo dados da Fundação Getúlio Vargas ultrapassa 90 milhões de habitantes. Além disso, o Brasil será o país sede da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016, eventos que incentivarão os investimentos em infraestrutura aeroportuária no Brasil.

Nesse mercado, a GOL está muito bem posicionada, contando com a maior frequência entre os principais aeroportos domésticos e uma frota moderna e padronizada de aeronaves Boeing 737 de última geração.

O SMILES, maior programa de milhagem da América Latina com mais de 6,4 milhões de participantes, e o cartão VoeFácil, que facilita pagamento de passagens em até 36 parcelas, agora também aceito em agências de viagem, são ferramentas que permitem penetrar tanto no segmento corporativo, como também incentivar a demanda pelo transporte aéreo. Além da facilidade de pagamento à classe média, a GOL oferece tarifas competitivas com os onibus interestaduais, porém com muito mais qualidade no que diz respeito ao tempo de viagem e conforto do passageiro.

Essas vantagens estão aliadas a uma das mais baixas estruturas de custos operacionais do mundo, que conta com a flexibilidade e agilidade da maior plataforma de *e-commerce* da América Latina, em faturamento líquido, que além de passagens, oferece produtos auxiliares, como seguros, aluguel de carros e transporte de cargas.

A GOL tem o desafio de continuar a prover um transporte seguro e de qualidade, com foco na satisfação do cliente, pontualidade e regularidade operacional. Esses objetivos somente são alcançados graças a uma equipe dedicada e motivada tornando a GOL cada vez mais, líder na preferência do consumidor e em rentabilidade, sem necessariamente ser líder em participação de mercado.



Desempenho Operacional

Mercado Doméstico	3T09	3T08	Var.%	9M09	9M08	Var.%
ASK - GOL (bilhões)	9,0	8,0	12,6%	25,4	24,5	3,9%
ASK - Outros (bilhões)	12,5	10,2	22,9%	35,9	29,8	20,4%
ASK - Indústria (bilhões)	21,5	18,2	18,4%	61,3	54,3	13,0%
RPK - GOL (bilhões)	6,1	4,6	31,3%	16,3	15,4	6,1%
RPK - Outros (bilhões)	8,4	6,9	22,0%	23,3	20,5	13,8%
RPK - Indústria (bilhões)	14,5	11,5	25,7%	39,6	35,9	10,5%
Ocupação - GOL (%)	67,6%	58,0%	+9,6pp	64,2%	62,9%	+1,3pp
Ocupação - Outros (%)	67,2%	67,7%	-0,5pp	64,9%	68,7%	-3,8pp
Ocupação - Indústria (%)	67,4%	63,4%	+3,9pp	64,6%	66,1%	-1,5pp

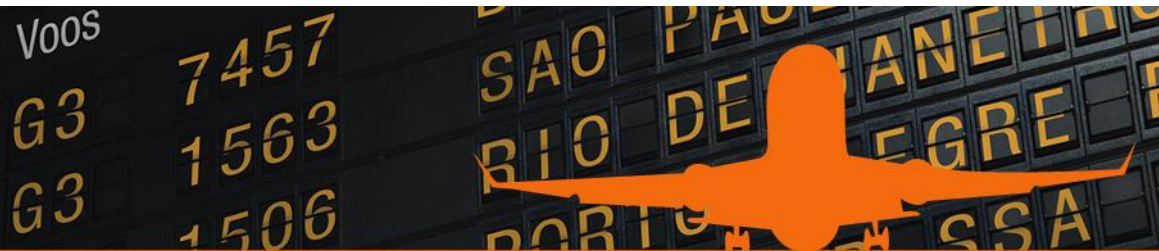
Mercado Internacional	3T09	3T08	Var.%	9M09	9M08	Var.%
ASK - GOL (bilhões)	1,2	1,9	-36,7%	4,0	7,2	-44,5%
ASK - Outros nacionais (bilhões)	6,3	5,2	21,4%	18,7	15,6	20,2%
ASK - Indústria (bilhões)	7,5	7,1	5,8%	22,7	22,8	-0,3%
RPK - GOL (bilhões)	0,6	1,3	-52,7%	2,0	4,3	-53,2%
RPK - Outros nacionais (bilhões)	4,7	4,2	13,2%	13,4	11,9	13,0%
RPK - Indústria (bilhões)	5,4	5,5	-2,5%	15,4	16,2	-4,6%
Ocupação - GOL (%)	51,1%	68,3%	-17,2pp	50,5%	59,9%	-9,4pp
Ocupação - Outros nacionais (%)	74,7%	80,1%	-5,4pp	71,8%	76,3%	-4,5pp
Ocupação - Indústria (%)	70,9%	77,0%	-6,1pp	68,0%	71,1%	-3,1pp

Mercado Doméstico: Demanda

No terceiro trimestre de 2009, a indústria apresentou crescimento no mercado doméstico (**RPK doméstico**) de 25,7%, comparado ao mesmo período do ano passado, e de 10,5% na comparação acumulada nos nove meses. No mesmo período, a demanda na malha aérea da GOL apresentou crescimento de 31,3% e 6,1%, respectivamente.

O melhor desempenho da GOL em relação à média do mercado deveu-se principalmente ao: (i) melhor posicionamento no mercado doméstico, (ii) *yield management* dinâmico, que permite à Companhia vender assentos de forma a atender um maior *portfolio* de clientes ao mesmo tempo em que gerencia a rentabilidade operacional, (iii) alta qualidade operacional, com frota moderna e padronizada em aeronaves Boeing 737 NG, operando com elevados indicadores de pontualidade e regularidade, e (iv) foco da Companhia em resultados, com a operação somente de rotas que apresentem densidade demográfica compatível a sua frota e retorno sobre o investimento.

O comportamento da demanda no mercado doméstico mostrou recuperação durante a temporada de férias de julho e mesmo durante a baixa temporada de agosto. Em setembro, a demanda foi adicionalmente estimulada pelo acirramento da concorrência no mercado doméstico, com sucessivas reduções tarifárias que perduraram até meados de outubro. A partir desse mês, apesar do sensível arrefecimento do cenário competitivo no varejo, houve ainda um ambiente de forte concorrência nos segmentos corporativo e agências de viagens.



“A malha aérea de maior frequência entre os principais aeroportos domésticos do Brasil em conjunto com o SMILES, maior programa de milhagem da América Latina, está permitindo o rápido crescimento da participação da GOL no mercado corporativo.”

A GOL melhorou sua posição competitiva no mercado, sem a necessidade de usar a redução de preços como forma de ganhar mercado, após a fusão das operações GOL e VRG a partir do 4T08, que resultou em uma estrutura flexível de baixos custos operacionais, com excelentes condições de custo benefício ao cliente que também passou a contar com a volta do SMILES ao mercado.

Para ilustrar o “efeito GOL” no mercado corporativo, segundo dados da TMC Brasil (Associação das Empresas Administradoras de Viagens de Negócios do Brasil), houve crescimento de 6,1 pontos percentuais, na comparação entre o primeiro semestre de 2008 e 2009, passando de 34,5% para 40,7%.

Mercado Doméstico: Yields

Para o quarto trimestre, a perspectiva é de recuperação gradual dos *yields* em relação ao terceiro trimestre, principalmente durante os meses de novembro e dezembro, uma vez que a demanda continua sinalizando crescimento em um cenário mais otimista no segundo semestre em relação ao primeiro semestre.

Mercado Doméstico: Oferta e Taxa de Ocupação

A oferta de assentos no mercado doméstico (**ASK doméstico**), cresceu 18,4% na comparação entre o 3T09 e 3T08 e de 13,0% no acumulado do ano, resultando na taxa de ocupação média do mercado de 67,4% no trimestre e 64,6% nos 9M09.

A tabela da página anterior, demonstra que a GOL está adicionando menos capacidade que os demais participantes do mercado, tanto na comparação trimestral com aumento de 12,6%, quanto na acumulada no ano, com crescimento de 3,9%. As taxas de ocupação ficaram em 67,6% no 3T09 e 64,2% nos 9M09.

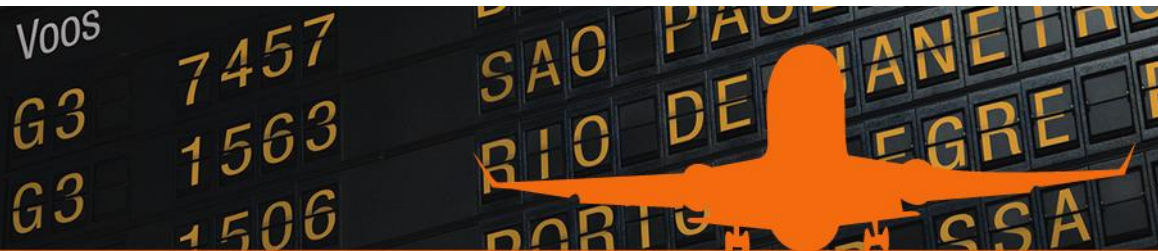
A GOL trabalha sua capacidade visando maximizar seu resultado operacional, gerenciando *yields*. E mesmo utilizando sua frota em patamares abaixo de sua média histórica, mesmo sendo a Companhia que opera com menores custos no mercado.

Mercado Internacional

No mercado internacional, a indústria elevou a oferta de assentos em 5,8% no 3T09 quando comparado com o 3T08, enquanto no acumulado no ano, houve queda de 0,3%. No trimestre e nos 9M09, a demanda caiu 2,5% e 4,6%, respectivamente. A GOL foi uma das principais indutoras da redução da capacidade no mercado internacional, principalmente considerando sobretudo a oferta de assentos acumulada no ano, em virtude de sua decisão em descontinuar suas rotas intercontinentais.

Já a demanda apresentou sinais de fragilidade, devido principalmente à queda no tráfego dentro da América do Sul, por conta dos efeitos da gripe A(H1N1), sobretudo nas rotas para Argentina e Chile.

Nesse contexto de mudança no perfil da malha aérea internacional da GOL, ainda levando em conta os efeitos da gripe A(H1N1) e o cenário macroeconômico desfavorável durante a maior parte do primeiro semestre, a taxa de ocupação apresentou queda de 17,2 pontos percentuais na comparação entre o 3T09 (51,1%) e 3T08 (68,3%) e de 9,4 pontos percentuais, na comparação entre os 9M08 (59,9%) e 9M09 (50,5%).

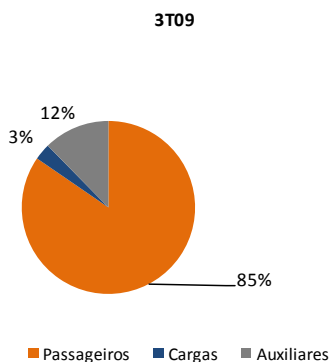


Dados Operacionais GOL

	3T09	3T08	Var. %	2T09	Var. %
Passageiros Pagantes ('000)	7.394	6.025	22,7%	6.465	14,4%
Passageiros/Km Transportados (RPK) (mm)	6.706	5.944	12,8%	5.795	15,7%
Assentos/Km Oferecidos (ASK) (mm)	10.213	9.912	3,0%	9.635	6,0%
Taxa de Ocupação	65,7%	60,0%	+5,7 pp	60,1%	+5,5 pp
Taxa de Ocupação <i>Break-Even</i> (BELF)	61,3%	56,5%	+4,8 pp	56,3%	+5,1 pp
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	12,1	12,8	-5,5%	11,3	6,7%
Tarifa Média (R\$)	175,7	275	-36,1%	199	-11,5%
Yield por Passageiro por Quilômetro (cent. R\$)	18,92	27,09	-30,2%	21,51	-12,1%
Receita por Passageiro por (cent. R\$)	12,42	16,25	-23,6%	12,94	-4,0%
Receita por ASK (RASK) (cent. R\$)	14,65	18,04	-18,8%	14,47	1,3%
Custo por ASK (CASK) (cent. R\$)	13,68	17,00	-19,5%	13,53	1,1%
CASK ex- combustível (cent. R\$)	8,93	9,45	-5,4%	9,07	-1,6%
Decolagens	69.163	67.047	3,2%	67.028	3,2%
Distância Média de Voo (km)	896	906	-1,1%	874	2,5%
Número Médio de Aeronaves Operacionais	109,3	103,4	5,7%	108,2	1,0%
Litros consumidos no período (mm)	330	329	0,6%	308	7,2%
Funcionários efetivos no final do período	17.678	15.963	10,7%	17.195	2,8%
Taxa de câmbio média ⁽¹⁾	1,87	1,67	11,9%	2,08	-10,0%
Taxa de câmbio no final do período ⁽¹⁾	1,78	1,91	-6,9%	1,95	-8,9%
Inflação (IGP-M) ⁽²⁾	-0,4%	1,5%	-1,9 pp	-0,3%	-0,1 pp
Inflação (IPCA) ⁽³⁾	0,6%	0,8%	-0,2 pp	1,3%	-0,7 pp
WTI (médio por barril, US\$) ⁽⁴⁾	68,14	118,23	-42,4%	59,69	14,2%
QAV - Golfo do México (média por litro, US\$) ⁽⁴⁾	0,47	0,92	-48,8%	0,41	14,2%

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

Composição da Receita Bruta



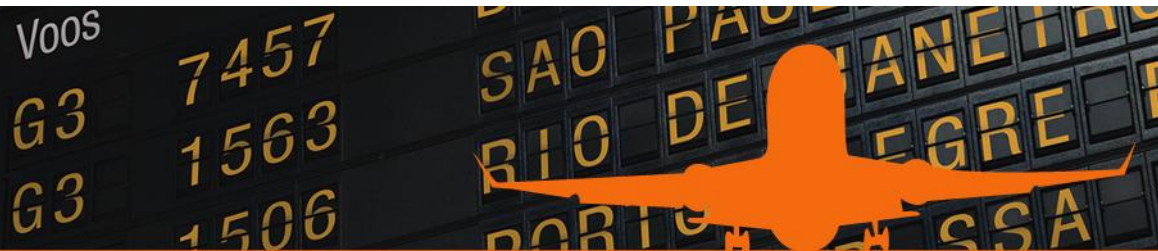
Receita Líquida

A receita líquida atingiu R\$1.496,6 milhões no 3T09, redução de 16,3% em comparação a R\$1.788,3 milhões no 3T08, e registrou aumento de 7,4% em relação à receita de R\$1.394,0 milhões no 2T09, conforme detalhado abaixo:

Composição da Receita Líquida (R\$MM)	3T09	3T08	Var. %	2T09	Var. %
Receita Líquida	1.496,6	1.788,3	-16,3%	1.394,0	7,4%
Passageiros	1.268,5	1.610,3	-21,2%	1.246,5	1,8%
Auxiliares	228,1	178,0	28,1%	147,6	54,6%

A receita de passageiros apresentou redução de 21,2% versus o 3T08, de R\$1.610,3 milhões para R\$1.268,5 milhões no 3T09, e aumento de 1,8% em relação aos R\$1.246,4 milhões registrados no 2T09. Em comparação ao mesmo período de 2008, a queda na receita do trimestre deu-se principalmente ao cenário de preços mais competitivo, sobretudo durante a segunda metade do 3T09, que levou o *yield* a registrar queda de 30,2%, em relação ao 3T08, sendo parcialmente compensado pelo aumento da demanda e aumento da taxa de ocupação. Em comparação ao 2T09, o aumento da demanda e seu reflexo na taxa de ocupação mitigaram o efeito do cenário de preços, levando a receita de passageiros a registrar uma alta de 1,8%.

As receitas auxiliares que correspondem ao transporte de cargas, fretamento de aeronaves e outras cresceram 28,1% em relação ao 3T08, representando



“Os custos operacionais da GOL foram beneficiados pelas sinergias advindas da fusão das operações GOL e VRG ocorrida no 4T08 e pelo cenário econômico mais estável.”

15,2% da receita líquida. O aumento deve-se aos seguintes fatores: (i) a contabilização de receitas relativas ao lançamento do cartão *co-branded* SMILES em parceria com Bradesco e Banco do Brasil. A parceria previa um pagamento de cerca de R\$50 milhões relacionados a outros serviços não relacionados a venda de milhas antecipadas, tais como direito de acesso e de utilização do cadastro pelas Instituições Financeiras e participação no faturamento registrados nos cartões emitidos, (ii) aumento da receita de cargas, e (iii) aumento dos serviços de fretamento de aeronaves (*charter*) para empresas de turismo. Pelo mesmo motivo, as receitas auxiliares tiveram alta de 54,6% em relação aos R\$147,6 milhões totalizados no 2T09.

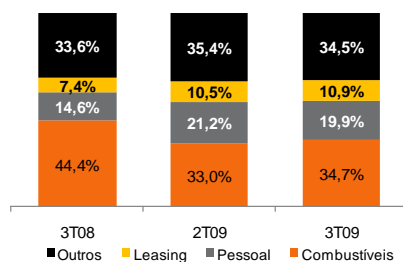
Como consequência dos fatores descritos, o RASK (receita por quilômetro voado) no período caiu 18,8% em comparação com o mesmo período de 2008, passando de R\$18,04 centavos no 3T08 para R\$14,65 centavos no 3T09. Em comparação ao RASK de R\$14,47 centavos registrados no 2T09, houve aumento de 1,3%.

Custos e Despesas Operacionais

Custos e Despesas Operacionais (R\$MM)	3T09	3T08	Var. %	2T09	Var. %
Combustível e Lubrificantes	(485,4)	(748,5)	-35,2%	(429,8)	12,9%
Pessoal	(278,0)	(246,6)	12,8%	(276,7)	0,5%
Arrendamento de Aeronaves	(152,3)	(124,3)	22,6%	(136,4)	11,7%
Seguro de Aeronaves	(13,3)	(11,0)	20,6%	(13,0)	2,1%
Comerciais e Publicidade	(101,8)	(193,9)	-47,5%	(86,6)	17,6%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(77,6)	(86,1)	-9,9%	(79,8)	-2,7%
Prestação de Serviços	(100,7)	(90,8)	10,9%	(91,3)	10,2%
Material de Manutenção e Reparo	(69,5)	(90,3)	-23,0%	(75,8)	-8,3%
Depreciação e Amortização de Ágio	(47,2)	(25,9)	82,6%	(32,5)	45,5%
Outras Despesas	(71,7)	(67,3)	6,4%	(82,2)	-12,8%
Total de Custos e Despesas Operacionais	(1.397,5)	(1.684,7)	-17,0%	(1.304,1)	7,2%
Total Ex-Combustível	(912,1)	(936,2)	-2,6%	(874,3)	4,3%

Os custos operacionais totalizaram R\$1.397,5 milhões no trimestre, 17,0% abaixo do 3T08 e 7,2% acima do 2T09, respectivamente, devido às sinergias operacionais da fusão da GOL e VRG e pelo cenário mais favorável para as variáveis exógenas – câmbio e combustível.

Distribuição do CASK



Custos e Despesas Operacionais por ASK	3T09	3T08	Var. %	2T09	Var. %
Combustível e Lubrificantes	(4,75)	(7,55)	-37,1%	(4,46)	6,5%
Pessoal	(2,72)	(2,49)	9,4%	(2,87)	-5,2%
Arrendamento de Aeronaves	(1,49)	(1,25)	19,0%	(1,42)	5,4%
Seguro de Aeronaves	(0,13)	(0,11)	17,0%	(0,14)	-3,7%
Comerciais e Publicidade	(1,00)	(1,96)	-49,0%	(0,90)	11,0%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(0,76)	(0,87)	-12,5%	(0,83)	-8,2%
Prestação de Serviços	(0,99)	(0,92)	7,6%	(0,95)	4,0%
Materiais de Manutenção e Reparo	(0,68)	(0,91)	-25,3%	(0,79)	-13,5%
Depreciação e Amortização de Ágio	(0,46)	(0,26)	77,2%	(0,34)	37,3%
Outras Despesas	(0,70)	(0,68)	3,2%	(0,85)	-17,7%
Total (CASK)	(13,68)	(17,00)	-19,5%	(13,53)	1,1%
CASK Ex-Combustível	(8,93)	(9,45)	-5,4%	(9,07)	-1,6%

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



Os custos operacionais por ASK (CASK) totalizaram R\$13,68 centavos no trimestre, uma redução de 19,5% em relação aos R\$17,00 centavos registrados no 3T08. Além dos fatores acima descritos, essa redução em maior escala quando comparada aos custos totais, deve-se ao aumento em 3% da quantidade de assentos-quilômetros voados entre os dois períodos. Em comparação ao 2T09, esse aumento foi de 1,1%, colaborando com a diluição dos custos.

O CASK excluindo as despesas com combustível (CASK *ex-fuel*), reduziu 5,4% para R\$8,93 centavos trimestre, ante R\$9,45 centavos no 3T08, e recuou 1,6% em relação ao 2T09.

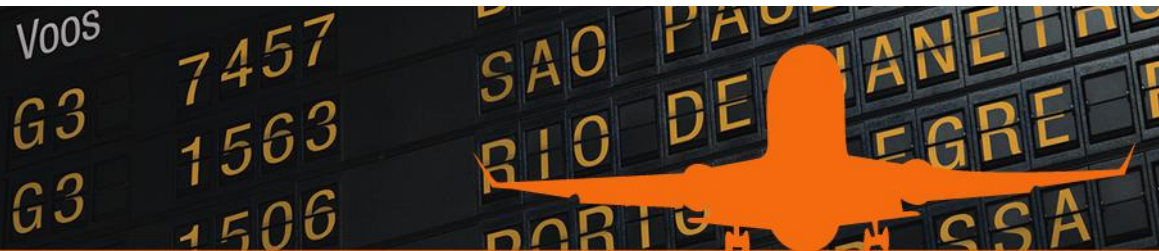
Os custos com **combustíveis e lubrificantes** tiveram redução de 35,2%, totalizando R\$485,4 milhões no trimestre em relação ao 3T08, em função do efeito combinado de reflexo da redução de 42,4% no preço médio do WTI no período, e de 48,8% no preço do querosene de aviação no Golfo do México e pelo ganho de eficiência operacional devido à utilização de praticamente 100% da frota com aeronaves B737-800 e 700 NGs (nova geração). Esse efeito foi parcialmente compensado pela valorização de 11,9% da taxa média do Real frente ao dólar americano na comparação entre os dois períodos e pela redução planejada da taxa de utilização das aeronaves.

Na comparação entre o 3T09 e 2T09, houve um aumento de 12,9%, devido ao efeito combinado do aumento do preços médios no WTI em 14,2%, querosene de aviação no Golfo do México em 14,2%, e do crescimento de 5,4% aumento da capacidade operacional da Companhia na comparação entre os dois trimestres. Esses efeitos foram parcialmente compensados pela redução da taxa de câmbio média em 10,0%. Por ASK, o aumento foi de 6,5%, refletindo a melhoria da eficiência operacional durante o 3T09, refletindo o aumento de 2,5% na etapa média e aumento na taxa de utilização das aeronaves de 11,3 horas bloco/dia no 2T09 para 12,1 horas bloco/dia no 3T09.

Os custos com **pessoal** passaram de R\$246,6 milhões no 3T08 para R\$278,0 milhões no 3T09, um aumento de 12,8%, devido aos seguintes fatores: (i) provisão de PPR (Plano de Participação nos Resultados) de R\$15 milhões, em função do lucro da Companhia auferido durante o semestre e tendência para o exercício de 2009; (ii) dissídio salarial de 8%, aprovado em dezembro de 2008, e (iii) elevação de 10,7% no quadro de colaboradores, em função da internalização e expansão do *call center*, de modo a prover melhor qualidade de atendimento aos clientes e maior força de vendas por telefone. Em comparação ao 2T09, houve um aumento de 0,5%, devido ao aumento do quadro de funcionários e maior volume operacional mensurado em do número de decolagens e aumento da etapa média, parcialmente compensado pela provisão de PPR que havia sido de R\$35 milhões no 2T09.

Por ASK esses custos tiveram um aumento de 9,4% em relação ao 3T08, dado a menor taxa de utilização de aeronaves. Comparado ao 2T09, há uma redução de 5,2%, devido ao aumento na taxa de utilização das aeronaves e da etapa média.

Os custos com **arrendamento de aeronaves** totalizaram R\$152,3 milhões, representando um aumento de 22,6% em relação ao 3T08. Esse aumento deve-



se ao crescimento da frota total de 117 aeronaves no 3T08 para 124 aeronaves no 3T09, aumento de 11,9% na taxa de câmbio média entre os dois períodos, parcialmente compensada pela redução na taxa de juros e redução da quantidade de aeronaves B767-300 na frota (de 7 para 6 entre os trimestres).

Na comparação com o 2T09, houve um crescimento de 11,7% nessas despesas, tendo em vista que no 2T09 houve uma renegociação com lessores que levou à redistribuição de valores contratuais a serem pagos no trimestre. Esse montante foi parcialmente compensado pela queda de 10% na taxa de câmbio média entre os trimestres.

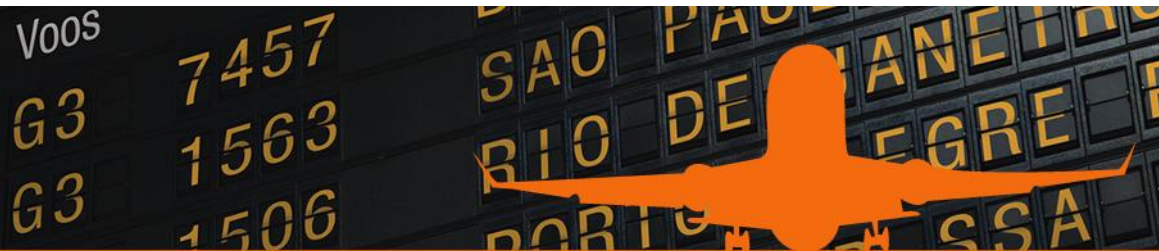
Por ASK, o efeito do aumento do número médio de aeronaves operacionais que passou de 103,4 aeronaves no 3T08 para 109,3 aeronaves no 3T09, acarretou um crescimento em 3,0% na capacidade, sobrepondo a redução da taxa de utilização de 12,8 horas bloco/dia para 12,1 horas bloco/dia, resultando no aumento das despesas com *leasing* para 19,0%. Em comparação ao 2T09, houve um aumento de 5,4%, uma elevação menor do a observada em número absolutos, em virtude do aumento da taxa de utilização de aeronaves que passou de 11,3 horas bloco/dia para 12,1 horas bloco / dia.

Os custos com **seguro de aeronaves** representaram um aumento de 20,6%, registrando R\$13,3 milhões no 3T09 *versus* R\$11,0 milhões no 3T08, devido ao aumento da taxa de câmbio média e frota total. Em comparação ao 2T09, houve um aumento em 2,1%, em função do aumento da frota operacional. Por ASK, houve crescimento de 17,0% em relação ao 3T08, devido à menor taxa média de utilização das aeronaves, e uma de redução de 3,7% *versus* o 2T09, devido aos fatores descritos acima.

As **despesas comerciais e com publicidade** passaram de R\$193,9 milhões no 3T08 para R\$101,8 milhões no 3T09, uma queda de 47,5%, devido a ganhos de sinergias operacionais das empresas integradas a partir do 4T08, que possibilitaram menores despesas de marketing e a efetiva integração dos sistemas de reservas a partir de janeiro de 2009. A integração gera maior agilidade e facilidade de compra aos clientes, com menores despesas comerciais. Em relação ao 2T09, houve alta de 17,6%, devido ao aumento nos gastos com publicidade durante a temporada de férias de inverno e principalmente durante o mês de setembro, período em que a competição foi mais acirrada em voos para o mercado doméstico. Por ASK, as despesas comerciais tiveram queda de 49,0% e aumento de 11,0% em relação ao 3T08 e 2T09, respectivamente.

As **tarifas de pouso e decolagem** totalizaram R\$77,6 milhões no 3T09, 9,9% a menos do que os R\$86,1 milhões do 3T08, refletindo a consolidação das malhas aéreas da GOL e VRG a partir do 4T08, que eliminou sobreposições de voos e otimizou a oferta de assentos no mercado. Em menor escala, houve uma leve redução de 2,7% em comparação ao 2T09, devido ao efeito da variação cambial sobre as tarifas em aeroportos fora do Brasil. Por ASK, essas tarifas reduziram-se em 12,5% na comparação com o 3T08 e 8,2%, *versus* o 2T09.

Os **custos com prestação de serviços** aumentaram 10,9%, em relação ao 3T08, totalizando R\$100,7 milhões no 3T09, devido ao aumento dos serviços

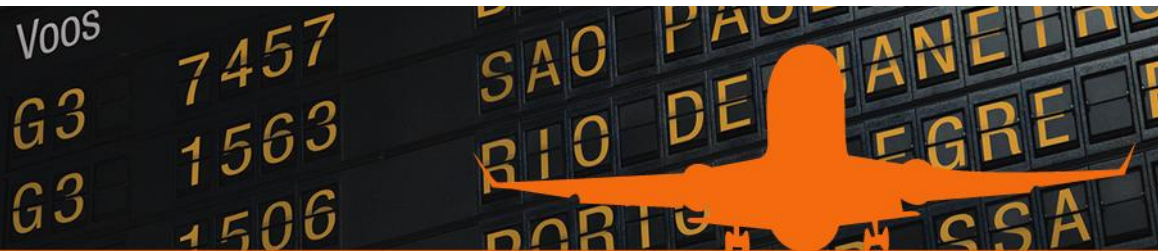


de rampa e *catering* dado o aumento do número de decolagens e de serviços pontuais de terceiros para otimização de frota. Pelos mesmos motivos essa linha de custos teve aumento de 10,2% em relação ao 2T09. Por ASK, esses custos tiveram aumento de 7,6% em relação ao 3T08 e aumento de 4,0% em comparação ao 2T09.

As **despesas com materiais de manutenção e reparos** reduziram em 23,0% totalizando R\$69,5 milhões no trimestre em comparação a R\$90,3 milhões no 3T08. Essa redução deve-se a menor quantidade de manutenção no trimestre e à renovação e unificação da frota, com substituição das aeronaves 737-300 e 767-300 por 737-800 e 700. Em relação ao 2T09, houve também redução do custo com manutenção de 8,3%, devido principalmente ao efeito positivo da valorização do real sobre serviços contratados em moeda estrangeira. Por ASK, essas despesas apresentaram queda de 25,3% e 13,5% em comparação ao 3T08 e ao 2T09, respectivamente.

A **depreciação** aumentou 82,6% e passou de R\$25,9 milhões no 3T08 para R\$47,2 milhões no 3T09. Em comparação aos R\$32,5 registrados no 2T09, houve aumento de 45,5%. Em ambos os casos esse aumento se refere a revisão do conceito do cálculo de depreciação no 2T09, que modificou o critério de vida útil das aeronaves em regime de leasing financeiro, de 20 para 25 anos. O conceito utilizado para cálculo da depreciação no 2T09, considerava a depreciação das aeronaves desde seu registro no ativo imobilizado. A partir do 3T09, o conceito passou a utilizar o saldo residual do 2T09 como base de cálculo, resultando em um ajuste negativo de aproximadamente R\$6,0 milhões. Em comparação ao 3T08, além do fator acima mencionado, houve um aumento no número de aeronaves sob regime de leasing financeiro (de 23 para 28) entre os dois períodos. Por ASK, o aumento foi de 77,2% e 37,3% em comparação ao 3T08 e 2T09, respectivamente.

As **outras despesas operacionais** (compostas principalmente por diárias, despesas de viagem e hospedagem de tripulação - despesas diretas com passageiros, locação de equipamentos e despesas gerais e administrativas) totalizaram R\$71,7 milhões no 3T09, um aumento de 6,4% em comparação ao 3T08, devido ao aumento de despesas com hospedagens de tripulação e despesas diretas com passageiros devido ao aumento do volume operacional. Em relação ao 2T09, houve queda de 12,8%, em virtude de menores despesas gerais e administrativas decorrentes de menos gastos com prestadores de serviços relacionados, e menores despesas diretas com passageiros, refletindo a melhoria a qualidade operacional da Companhia.



Resultado Operacional*

Resultados Operacionais (R\$MM)	3T09	3T08	Var. %	2T09	Var. %
EBIT	99,1	103,6	-4,3%	89,9	10,2%
Margem	6,6%	5,8%	+0,8 pp	6,5%	+0,2 pp
por ASK	0,97	1,04	-7,1%	0,93	3,9%
EBITDA	146,3	129,4	13,1%	122,4	19,5%
Margem	9,8%	7,2%	+2,5 pp	8,8%	+1,0 pp
por ASK	1,43	1,31	9,7%	1,27	12,8%
EBITDAR	298,7	253,7	17,7%	258,8	15,4%
Margem	20,0%	14,2%	+5,8 pp	18,6%	+1,4 pp
por ASK	2,92	2,56	14,2%	2,69	8,9%

O resultado operacional da GOL foi positivo pelo quinto trimestre consecutivo, consolidando sua posição operacional como empresa geradora de caixa independentemente da sazonalidade. A margem operacional do trimestre atingiu 6,6%, em linha com a média de 6,7% no acumulado no ano. Os resultados operacionais da GOL apenas não atingiram níveis superiores em razão do acirramento do cenário competitivo no mercado doméstico, levando a Companhia a praticar preços abaixo de seu plano de negócios para os meses de setembro e outubro.

A GOL é favorável à redução de tarifas e foi a empresa que introduziu esse conceito no mercado brasileiro. Porém, a prática de baixas tarifas deve ser resultado de um planejamento estratégico racional, baseado em uma estrutura de baixo custo, geração de receitas auxiliares e penetração em novos mercados e/ou segmentos que propiciem a elevação consistente das margens operacionais.

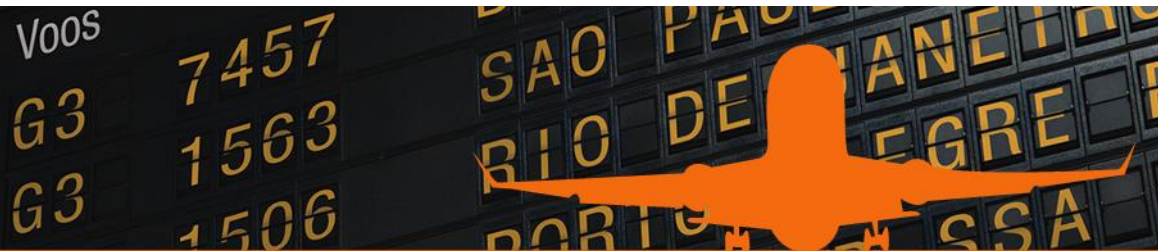
A Companhia tem o compromisso com seus acionistas de elevar suas margens operacionais. Para atingir esse objetivo, há um planejamento estratégico claro alinhado entre acionistas e todos os gestores da Companhia, por meio de metas de remuneração variável 100% atreladas ao aumento dos resultados operacionais. Os executivos que exercem posições-chave na Companhia contam adicionalmente com um plano de opções de compra de ações.

O EBITDAR do trimestre atingiu R\$298,7 milhões, resultando em uma margem EBITDAR de 20,0% no 3T09, comparada a margem de 14,2% no 3T08, totalizando R\$253,7 milhões.

“A prática de baixas tarifas deve ser resultado de um planejamento estratégico racional, baseado em uma estrutura de baixo custo, geração de receitas auxiliares e penetração em mercados e/ou segmentos de negócio que propiciem elevação consistente das margens operacionais.”

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

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



Resultado das Operações de Hedge

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

Resultados de Hedge (R\$MM) 3T09	WTI	Cambio	Juros	Total
Efetivo	(4,1)	(4,8)	-	(8,9)
Inefetivo	(36,4)	(2,5)	(0,6)	(39,5)
Não designados para hedge	-	-	(2,8)	(2,8)
Total	(40,5)	(7,3)	(3,4)	(51,2)
OCI (líquido de impostos)	(1,6)	0,7	(1,9)	(2,8)

*OCI (Other Comprehensive Income): O OCI acumulado se difere do lucro líquido – que é geralmente atribuído a ganhos ou perdas não realizadas de uma variedade de fontes como custos de pensões não-realizados, ganhos ou perdas em certificados de valores ou derivativos, hedge cambial e investimentos líquidos no exterior.

Em 30 de setembro de 2009, a Companhia reconheceu uma perda líquida em operações de hedge de R\$51,2 milhões (mais detalhes na seção resultado financeiro), sendo que o efeito caixa foi uma saída de R\$1,5 milhão no mesmo período.

Combustíveis: as operações de hedge de consumo de combustíveis, que são feitas por meio de contratos de derivativos de petróleo cru (WTI), representaram uma perda de R\$40,5 milhões no trimestre, uma vez que a maior parte desses contratos se tratavam de operações “zero cost collar” foram descontinuados durante o 1T09. Isso se deve ao fato de que essas operações descontinuadas no 1T09 tiveram efeito caixa naquele trimestre, porém contratos com vencimentos durante o trimestre foram reconhecidos no resultado seguindo o regime de competência.

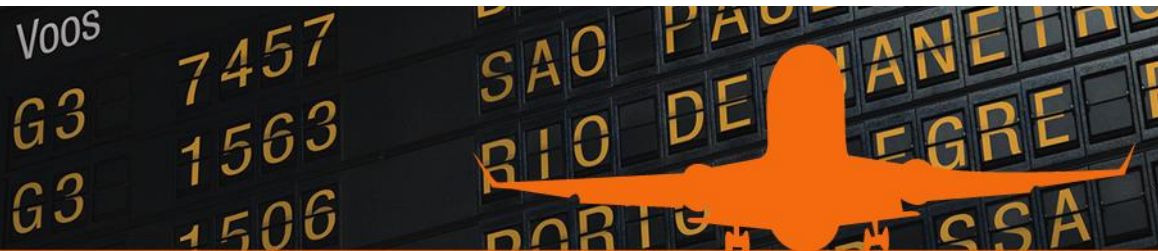
Desse total, foi considerada efetiva para fins de hedge uma perda de R\$4,1 milhões e portanto classificada no resultado operacional na linha de custo de combustíveis. Do saldo de R\$36,4 milhões classificados inefetivos, R\$30,1 milhões se referem a contratos com vencimento no 3T09 (regime de competência) e R\$6,3 milhões a contratos ainda não vencidos, porém considerados inefetivos para hedge pelos testes estatísticos e dessa forma reconhecidos antecipadamente.

Câmbio: totalizou uma perda de R\$7,3 milhões, dos quais R\$4,8 milhões considerados efetivos e contabilizados de forma *pro-rata* nas linhas de despesas operacionais (*leasings*, combustíveis, seguros, etc), e R\$2,5 milhões registrados como inefetivos como despesas financeiras.

Juros: totalizou uma perda de R\$3,4 milhões, registrados como despesa financeira uma vez que foi considerado inefetivo.

Valoração a Mercado de Contratos a Vencer	4T09	1T10	2T10	3T10	Total
Combustíveis					
Volume Ncional em Barris ('000)	1.007	977	616	228	2.828
Volume Ncional em Litros ('000)	160.093	155.323	97.932	36.247	449.595
Preço por Barril (US\$) *	64.25	78.05	83.57	86.83	74,65
Marcação a Mercado (R\$MM) **	115,0	135,6	91,5	35,2	375,4
Câmbio					
Valor Ncional em US\$ MM	121.750	-	-	-	121.750
Taxa Média dos Contratos	1,9876	-	-	-	1,9876
Total em R\$MM	242,0	-	-	-	242,0

* Média ponderada entre os strikes de collars e callspreads. A taxa de câmbio em 30/09/2009: R\$1,7781/US\$1,00.



A GOL adota uma política de *hedge* que visa proteger a Companhia de flutuações nos preços de combustíveis, câmbio e juros que possam vir afetar significativamente a competitividade de suas operações. Para cumprir com essa finalidade, a Companhia possui um comitê de política de riscos financeiros composto por alguns de seus conselheiros de administração, consultoria independente e gestores da Companhia. O comitê se reúne trimestralmente com a finalidade principal de traçar os objetivos em um horizonte contínuo de 12 meses. Baseados nesses objetivos os gestores da Companhia constroem as posições de *hedge*. O comitê também pode se reunir extraordinariamente, caso um de seus membros faça uma convocação.

Os instrumentos financeiros utilizados são em sua grande maioria aquisição de opções de compra de WTI ou dólar, e *swaps* entre taxas de juros pré e pós fixadas. A GOL foca em estruturas simplificadas de derivativos visando reduzir sua volatilidade desses ativos e preservar ao máximo as metas estabelecidas em seu orçamento anual.

Resultado Financeiro Líquido

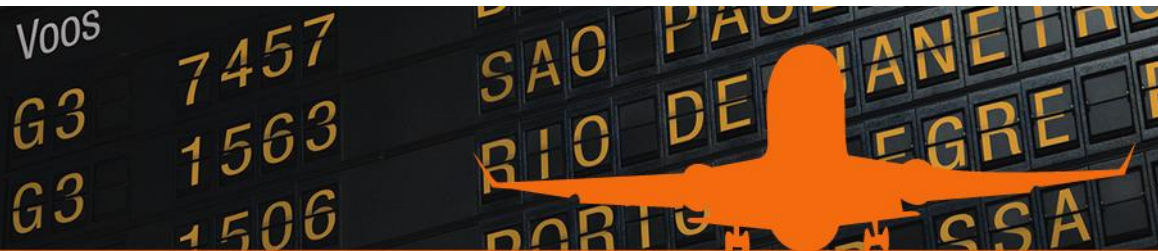
No 3T09, o resultado financeiro líquido totalizou uma receita de R\$58,5 milhões nesse trimestre ante uma despesa de R\$556,3 milhões no 3T08 e uma receita de R\$369,9 milhões no 2T09.

Resultado Financeiro (R\$MM)	3T09	3T08	Var.%	2T09	Var.%
Despesas com Juros	(75,7)	(60,6)	25,0%	(57,7)	31,3%
<i>Leasing Financeiro</i>	(19,5)	(17,6)	10,8%	(21,3)	-8,4%
Despesas com Juros	(56,2)	(43,0)	30,9%	(36,4)	54,6%
Juros Capitalizados	2,7	6,9	-61,0%	1,1	140,7%
Varição Cambial	163,5	(482,3)	nm	448,4	-63,5%
Receita Financeira	22,1	5,9	274,5%	3,9	nm
Resultado de <i>Hedge</i>	(51,2)	(46,8)	9,4%	(13,3)	285,0%
Outros	(2,8)	20,8	nm	(12,5)	-77,6%
Resultado Financeiro Líquido	58,5	(556,3)	nm	369,9	-84,1%

As despesas com juros aumentaram 25,0% em relação ao 3T08, devido, principalmente, ao maior número de aeronaves sob o regime de *leasings* financeiros (de 23 para 28) e aumento do endividamento financeiro em Reais em detrimento da captação de recursos em moeda estrangeira. Em comparação ao 2T09, as despesas com juros tiveram alta de 25,0%, devido principalmente ao aumento do endividamento em moeda nacional.

A variação cambial sobre ativos e passivos registrou ganho de R\$163,5 milhões em comparação a perda de R\$482,3 milhões no 3T08 e um ganho de R\$448,4 milhões no 2T09.

O variação de cambial registrado no 3T09 ocorreu devido à desvalorização de 10,0% sobre os ativos (depósitos de manutenção e de garantia de *leasings*) e passivos (endividamento financeiro) em moeda estrangeira da empresa na comparação entre o dólar de fechamento em 30 de junho e 30 de setembro de 2009. Comparando com o 3T08, o resultado negativo de R\$482,3 milhões está relacionado a desvalorização do Real em 19,4%, passando de R\$1,67 ao final do 2T08 para R\$1,91 ao final do 3T09.



Comparando o 3T09 e o 2T09, o endividamento em dólar da Companhia se reduziu em virtude dos seguintes fatores (i) contínua valorização do Real durante os 3 últimos trimestres do ano, (ii) captação de R\$400 milhões em debentures no 2T09 e (iii) redução em menor proporção do saldo de depósitos de leasing e manutenção entre o 1T09, 2T09 e 3T09. Dessa forma, o endividamento financeiro em dólar no 2T09 da Companhia, utilizado como base de cálculo para a variação cambial do 3T09 representava 84% da dívida bruta, enquanto no 1T09 (base para cálculo da variação cambial do 2T09) chegava a 97%. Com a redução do passivo em dólares na e estabilidade no saldo de ativos denominadas na mesma moeda a comparação entre os dois períodos em caiu 40%.

A receita financeira foi positiva em R\$22,1 milhões no 3T09 o que gerou um aumento em comparação a uma receita de R\$5,9 milhões no 3T08, em virtude do aumento do caixa, e das receitas do VoeFácil, na comparação entre os dois períodos. Em comparação ao segundo trimestre de 2009, houve um aumento de R\$18,2 milhões, devido ao aumento do caixa e das receitas do VoeFácil.

Imposto de Renda

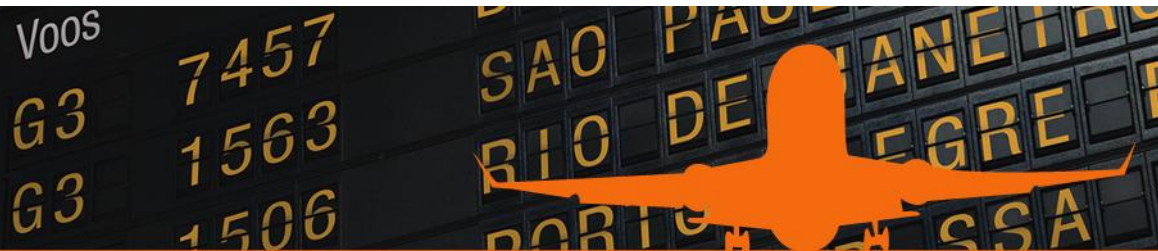
Imposto de Renda (R\$MM)	3T09	3T08	Var. %	2T09	Var. %
Imposto de renda corrente	(0,1)	(50,5)	-99,8%	2,5	Nm
Imposto de renda diferido	(79,5)	(7,5)	960,0%	(108,7)	-26,8%
Imposto de Renda	(79,7)	(58,0)	37,3%	(106,2)	-25,0%

O total de imposto de renda registrado no 3T09 foi de R\$79,7 milhões, um aumento de 37,3% em comparação ao 3T08. Esse aumento em relação ao mesmo período do ano anterior deve-se principalmente ao aumento do imposto de renda diferido passivo apurado com base nas diferenças temporárias entre a legislação tributária fiscal e os critérios de reconhecimento do imposto de renda em IFRS de acordo com o IAS 12 – Imposto de Renda. As principais contas que geraram imposto de renda diferido passivo no trimestre foram: (i) efeito da variação cambial ativa sobre *leasings* financeiros, (ii) reversão de amortização de ágio, (iii) diferença na vida útil de depreciação e amortização de ativos que possuem prazos de amortizações menores na legislação tributária.

Com relação ao 2T09, houve uma queda de 25,0% no imposto de renda diferido, devido principalmente ao efeito da variação cambial sobre *leasings* financeiros que teve um impacto maior nos resultados em IFRS no trimestre anterior do que os apurados nesse trimestre.

Lucro Líquido

A GOL apresentou lucro líquido no 3T09 de R\$77,9 milhões (margem líquida de 5,2%), ante um prejuízo líquido de R\$510,7 milhões no 3T08, e um lucro líquido de R\$353,7 milhões no 2T09.



Liquidez e Endividamento

Liquidez Total (R\$MM)	3T09	2T09	Var. %	4T08	Var. %
Em Reais	1.216,0	1.147,6	6,0%	936,5	29,8%
Caixa	662,8	613,7	8,0%	591,6	12,0%
Recebíveis de Curto Prazo	553,2	533,9	3,6%	344,9	60,4%
Em Moeda Estrangeira	1.820,0	1.865,9	-2,5%	1.702,5	6,9%
Adiantamentos Aquisição de Aeronaves	912,5	953,5	-4,3%	957,2	-4,7%
Depósitos	907,5	912,4	-0,5%	745,3	21,8%
Liquidez Total	3.036,0	3.013,5	0,7%	2.639,0	15,0%

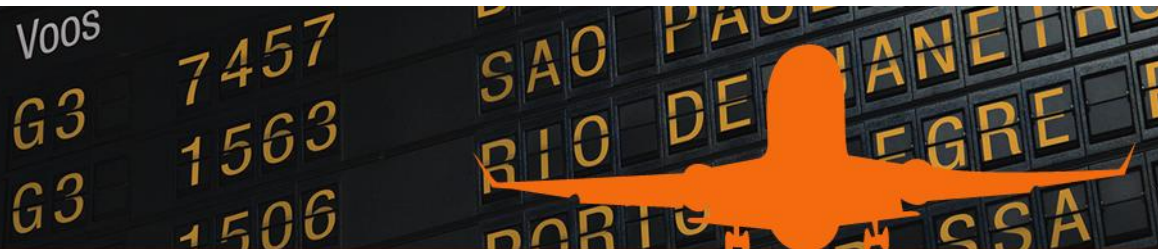
As disponibilidades encerraram o trimestre em R\$662,8 milhões (saldo de caixa de R\$162,3 milhões, R\$483,8 milhões em investimentos de liquidez imediata e R\$16,7 milhões em depósitos restritos), representando um aumento de 12,0% em comparação ao final de 2008 e de 8,0% em comparação à posição de 30 de junho de 2009.

Os principais fatores que propiciaram a melhoria nas condições de liquidez foram: (i) geração de caixa operacional pelo quinto trimestre consecutivo; (ii) conclusão da capitalização anunciada pela Companhia em março de 2009 no montante de R\$203,5 milhões, por meio da emissão de direitos de subscrição aos acionistas da Companhia, (iii) emissão de debêntures no valor de R\$400 milhões, com garantia parcial de recebíveis de R\$250 milhões a 126,5% do CDI, com amortizações mensais a partir do sétimo mês de contrato até o vencimento final em maio de 2011, e (iv) assinatura em 29 de junho de 2009 de uma parceria com Bradesco e o Banco do Brasil, para a criação de um cartão de crédito que levará a marca SMILES (*co-branded*), pelo qual a Companhia recebeu R\$150 milhões (R\$100 milhões no 2T09 e R\$50 milhões no 3T09), do total de R\$252 milhões, relativos a venda de milhas antecipadas às duas instituições financeiras, aluguel do direito de uso da base de dados do SMILES, participação na receita, entre outros fatores.

Depósitos de reserva de manutenção e de *leasing* são realizados por força contratual com lessores e são contabilizados nos ativos de curto e longo prazo da Companhia. Esses depósitos visam garantir o pagamento por parte da GOL de seus compromissos firmados acerca com a manutenção de parte de sua frota e dos *leasings* operacionais e financeiros.

No 3T09, esses depósitos somavam R\$907,5 milhões, 0,5% abaixo do 2T09 e 21,8% acima do 4T08, devido principalmente à substituição de cerca de R\$230 milhões em cartas de crédito, que estavam como garantia desses depósitos, porém tiveram que ser resgatadas e substituídas por caixa da Companhia. Esses resgates tiveram de ser efetuados, uma vez que essas cartas venciam durante o período da crise financeira mundial, que por sua vez, teve como um de seus principais reflexos a ausência de crédito entre as principais instituições financeiras globais.

Os recebíveis de curto prazo são compostos por vendas de passagens por meio de cartão de crédito, recebíveis do programa de parcelamento de passagens (VoeFácil) e contas a receber de agências de viagem e transporte de cargas. Ao final de 3T09, esses recebíveis correspondiam a R\$553,2



milhões, um saldo 3,6% maior do que o valor de R\$533,9 milhões registrados no 2T09, devido ao aumento da geração de caixa da Companhia.

Os adiantamentos para aquisição de aeronaves encerraram o 3T09 em R\$912,5 milhões. Esses valores estão contabilizados no ativo imobilizado e são relacionados à aquisição de novas aeronaves, sendo que as aeronaves que serão entregues entre 2009 e 2012, já contam com a estrutura dos financiamentos de longo prazo com instituições financeiras previamente contratadas como operações de *sale-leaseback* ou empréstimos de longo prazo com suporte do Ex-Im Bank.

Compromissos Financeiros (R\$MM)	3T09	2T09	Var.%	4T08	Var.%
Financiamento de Aeronaves	1.665,1	1.850,4	-33,1%	2.271,3	-67,0%
<i>Leasings Financeiros</i>	1.324,6	1.360,6	-2,6%	1.573,6	-15,8%
<i>PDP Facility</i>	340,5	489,7	-30,5%	697,7	-51,2%
Empréstimos e Financiamentos	1.352,5	1.325,0	2,9%	1.109,4	21,9%
<i>Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)</i>	1.036,1	978,2	7,1%	694,9	49,1%
<i>Bônus Perpétuo</i>	316,3	346,8	-8,8%	414,5	-23,7%
Juros Acumulados	26,9	21,8	23,8%	25,6	5,4%
Dívida Bruta	3.044,5	3.197,1	-4,8%	3.406,2	-10,6%
<i>Leasings Operacionais a Pagar* (fora do balanço)</i>	2.646,9	2.973,7	-11,0%	3.285,2	-19,4%
Total de Compromissos Financeiros	5.691,4	6.170,8	-7,8%	6.691,4	-14,9%

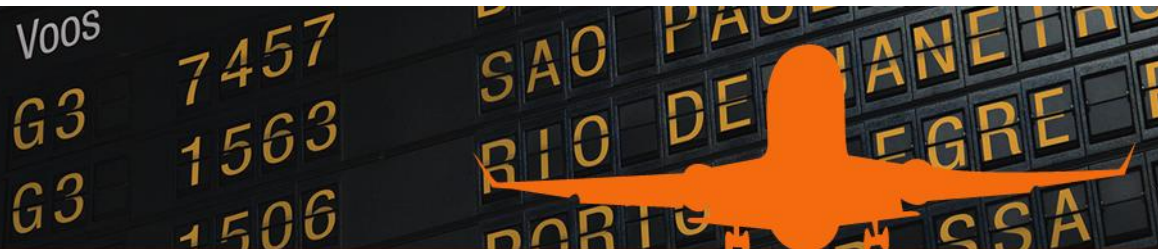
* correspondem à soma dos empréstimos e financiamentos e à projeção do valor total dos contratos de *leasings* operacionais a pagar, de acordo com a nota 19 das demonstrações financeiras.

Em 30 de setembro de 2009, o total de empréstimos e financiamentos da Companhia somavam R\$3.044,5 milhões, sendo que as dívidas de longo prazo tinham um prazo médio de 5,4 anos, com taxa média de 10,9% nas obrigações em moeda local e 7,8% nas obrigações em dólar. Excluindo o Bônus Perpétuo, que se trata de um financiamento sem prazo de vencimento, o endividamento caiu para R\$2.728,2 milhões com o efeito positivo da variação cambial gerando uma redução de 4,8% no endividamento no 3T09, compensado parcialmente pela captação de uma linha adicional para capital de giro de R\$110 milhões.

O total de compromissos financeiros, que somam a dívida bruta registrada no balanço patrimonial e a projeção de pagamentos dos contratos de *leasing* operacionais vigentes entre 2009 e 2021 (com base em 30 de setembro), totalizou R\$5.691,4 milhões no trimestre, uma redução de 7,2% em comparação ao trimestre anterior e 14,9% *versus* o 4T08, devido principalmente à valorização do Real frente ao dólar durante os 9M09.

Financiamento de Aeronaves (R\$MM)	3T09	2T09	Var. %	4T08	Var. %
Curto Prazo (em Moeda Estrangeira)	459,9	613,1	-25,0%	855,6	-46,3%
<i>PDP Facility</i>	340,5	489,7	-30,5%	697,7	-51,2%
<i>Leasings Financeiros</i>	119,4	123,4	-3,3%	157,9	-24,4%
Longo Prazo (em Moeda Estrangeira)	1.205,2	1.237,2	-2,6%	1.415,7	-14,9%
<i>Leasings Financeiros</i>	1.205,2	1.237,2	-2,6%	1.415,7	-14,9%
Total de Financiamento de Aeronaves	1.665,1	1.850,4	-10,0%	2.271,3	-26,7%

Os financiamentos para aquisição de aeronaves totalizaram R\$1.665,1 milhões em 30 de setembro de 2009 e esse montante é composto pela linha de crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves (PDP Facility) no valor de R\$340,5 milhões, que já tem seu refinanciamento equacionado com uma combinação de *sale-leaseback* ou via empréstimos de longo prazo, com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos. As operações de



leasing financeiro que totalizam R\$1.324,6 milhões, são despesas financeiras pagas periodicamente aos lessores dos aviões, por meio da própria geração de caixa operacional da Companhia.

Cronograma da Dívida Financeira (R\$MM)	2010	2011	2012	2013	após 2013	Total
Em Moeda Nacional	229,1	126,7	11,5	3,1	0,5	370,8
Capital de Giro	229,1	126,7	11,5	3,1	0,5	370,8
BDMG	443,8	128,2	11,2	2,8	0,2	586,2
BNDES	160,0	-	-	-	-	160,0
Debêntures	2,8	2,8	2,8	2,8	0,2	11,4
Em Moeda Estrangeira	14,3	14,3	8,4	-	-	37,0
IFC	7,4	14,8	14,8	11,1	368,1	416,3
Senior Notes	7,4	14,8	14,8	11,1	-	48,2
Total	236,5	141,5	26,3	14,2	368,1	368,1

Indicadores Financeiros	3T09	2T09	Var.%	4T08	Var.%
% da Dívida Bruta em Moeda Estrangeira	79,9%	84,2%	-4,3pp	96,3%	16,6pp
Dívida Líquida (R\$MM)	2.381,7	2.583,4	-7,8%	2.814,7	-15,4%
Dívida Líquida Excl. PDP e Perpétuo (R\$MM)	1.724,8	1.746,8	-1,3%	1.702,5	1,3%
Compromissos Financeiros Líquidos ¹ (R\$MM)	5.028,6	5.516,1	-8,8%	6.099,9	-17,6%
Dívida Bruta Ajustada ² (R\$MM)	8.051,3	8.007,6	0,5%	7.921,8	1,6%
Dívida Líquida Ajustada (R\$MM)	7.388,4	7.393,9	-0,1%	7.330,3	-0,79%
Dívida Bruta Ajustada ² / EBITDAR*	6,6	6,9	-3,2%	11,6	-42,9%
Dívida Bruta Ajustada ² / EBITDAR + Receita Fin.*	5,9	6,0	-2,3%	10,4	-43,6%
Dívida Líquida Ajustada ³ / EBITDAR*	6,1	6,3	-3,8%	10,8	-43,4%
Dívida Líquida Ajustada ² / EBITDAR+Rec. Financeira*	5,4	5,6	-2,9%	9,6	-44,1%
Dívida Bruta Aj. ² / Capitalização Ajustada (contábil)	0,8	0,8	-0,8%	0,9	-7,1%
Dívida Bruta Aj. ² / Capitalização Ajustada (mercado) ³	0,7	0,8	-13,8%	0,8	-17,6%
EBITDA / Despesas Financeiras*	1,7	1,6	6,6%	0,1	Nm
Compromissos Financeiros Líq.* / EBITDAR*	4,1	4,7	-12,2%	8,9	-53,7%
Caixa / Receita Líquida (UDM)	11,1%	9,8%	+1,3 pp	9,2%	+1,9 pp

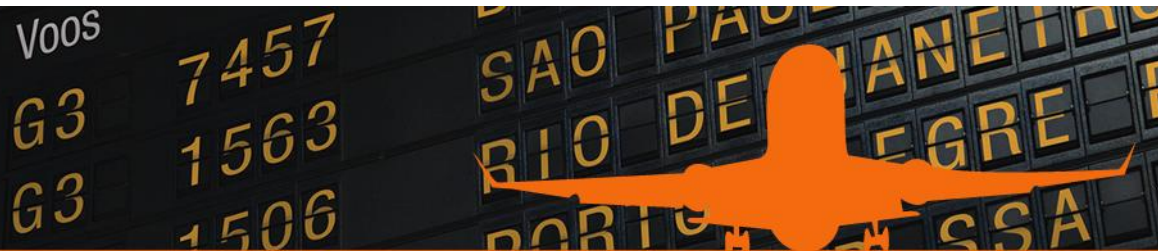
¹Compromissos financeiros (dívida bruta + contratos de leasings operacionais, conforme nota 19 da demonstrações financeiras) menos Disponibilidades e Investimentos Financeiros de Curto Prazo

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

³Dívida Bruta Ajustada menos Disponibilidades e Investimentos Financeiros de Curto Prazo

³Considera cotação de R\$ 18,36 por ação

Vencimentos e Taxas	Vencito.	Taxa Contratual	Taxa Efetiva a.a.	Moeda
Capital de Giro	ago/09	111,5 % CDI	11,41%	Real
BNDES	jul/12	TJLP +2,65%	8,90%	Real
BDMG	jan/14	IPCA +6%	11,33%	Real
Debêntures	mai/11	126,5% CDI	12,02%	Real
PDP Facility	fev/10	Libor + 0,5%	1,02%	Dólar
Empréstimo IFC	jul/13	Libor +1,875%	3,34%	Dólar
Senior Notes	abr/17	7,5%	7,50%	Dólar
Bonus Perpétuos	sem vencito.	8,75%	8,75%	Dólar



Frota e Plano de Frota

A Companhia continua trabalhando em seu plano de substituição das aeronaves Boeing 737-300 e 767-300 por 737-800NG e 737-700NG para operação em rotas domésticas e internacionais de curto e médio percurso. Os modelos apresentam menor custo operacional, maior eficiência no consumo de combustível e reduzirão a idade média da frota. A frota é atualmente 100% arrendada em uma combinação de *leasings* financeiros e operacionais. Do total de 124 aeronaves, 96 estavam sob o regime operacional e 28 em arrendamentos financeiros.

Frota Operacional	Assentos*	3T09	3T08	Var.#	2T09	Var.#
B737-300	141	5	15	(10)	9	(4)
B737-700 NG	144	43	36	7	42	1
B737-800 NG	177	21	22	(1)	22	-
B737-800 NG SFP	187	40	32	8	37	2
B767-300 ER	218	-	-	-	-	-
Sub Total*	18.094	109	105	4	110	(1)
Não Operacional	Assentos*	3T09	3T08	Var. #	2T09	Var. #
B737-300	141	7	5	2	6	1
B737-700 NG	144	-	-	-	-	-
B737-800 NG	177	2	-	2	2	-
B767-300 ER	218	6	7	(1)	6	-
Sub Total*	2.649	15	12	3	14	1
Total	57.829	124	117	7	124	-

* Total de assentos no 3T09

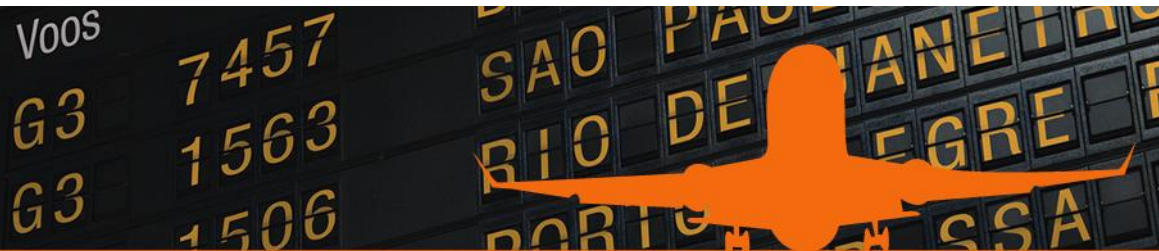
Durante o 3T09, a GOL recebeu 1 Boeing 737-700NG e 2 Boeing 737-800NG SFP em substituição de 3 Boeing 737-300 que foram retirados da frota no período. A Companhia encerrou o trimestre com uma frota operacional de 109 aeronaves, com idade média de 7,3 anos.

Plano de Frota Operacional	2009	2010	2011	2012	2013	2014
B737-700 NG	42	40	40	40	40	40
B737-800 NG*	66	71	75	79	81	85
Total	108	111	115	119	121	125

* inclui aeronaves SFP (Short Field Performance)

Previsão de Desembolsos de Aeronaves até junho de cada ano (R\$MM)	2010	2011	2012	2013	Após 2013
Pre Delivery Deposits	175,4	148,2	376,5	467,0	433,7
Compromissos com aquisição de aeronaves*	1.601,5	1.158,4	436,1	2.133,6	6.611,6
Total	1.776,9	1.306,6	812,6	2600,6	7.045,3

* Preços de lista



Projeções Operacionais e Financeiras

A GOL revisa trimestralmente suas projeções operacionais e financeiras visando transmitir ao mercado uma perspectiva mais apurada das sobre suas expectativas para os próximos trimestres.

Nesse trimestre, a Companhia está revendo para cima suas estimativas para crescimento da demanda para o mercado doméstico, refletindo em sua estimativa de demanda em sua malha aérea.

Projeções Financeiras	2009E Anterior	2009E Revisado
Crescimento do Mercado Doméstico (% RPKs)	2 / 4	10 / 13
Passageiros Transportados (milhões)	28	28
ASK, Sistema (bilhões)	40,0	40,0
Doméstico	35,0	35,0
Internacional	5,0	5,0
Frota (fim do período)	108	108
RPK, Sistema (bilhões)	24,5	25,3
Decolagens (000)	290	290
CASK ex-combustível (R\$centavos)	9,3	9,3
Litros Consumidos (bilhões)	1,30	1,30
Preço do Combustível (R\$/litro)	1,60	1,60
WTI Médio (US\$/barril)	63	63
Taxa de Câmbio Média (R\$/US\$)	2,09	2,09

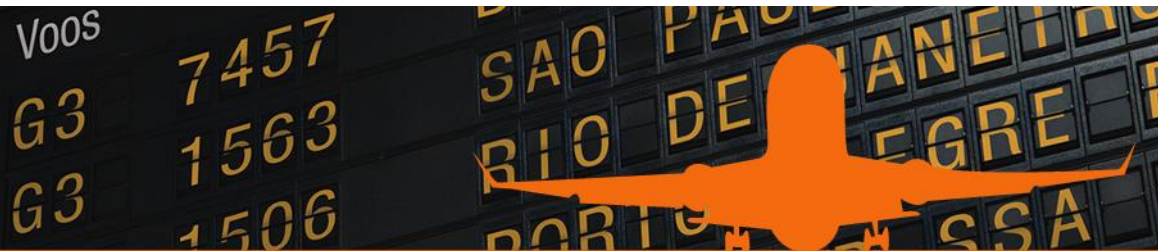
Eventos Subsequentes

Conclusão da Oferta Global de Ações

No dia 19 de outubro, a GOL anunciou o encerramento de sua oferta global de ações. A oferta movimentou 62,2 milhões de ações preferenciais e ordinárias ao preço de R\$16,50 por ação (US\$ 9.48 por ADS), sendo que a oferta primária atingiu 38,0 milhões de ações, totalizando R\$627,1 milhões. O lote suplementar em regime de oferta secundária foi inteiramente subscrito pelo mesmo preço por ação, totalizando R\$85,5 milhões.

Como resultado, o percentual de ações preferenciais em circulação no mercado (excluindo ações detidas por conselheiros e diretores) passou de 44,5% para 70,5%. Com relação ao capital total, esse percentual passou para 35,3% ante 22,2% antes do início da oferta.

A nova posição de caixa da GOL, que atualmente representa mais de 20% de sua receita líquida dos últimos 12 meses, aliada a suas demais vantagens competitivas posicionam a GOL como uma empresa solidamente estruturada para se beneficiar do crescimento do transporte aéreo no Brasil e América Latina.



Composição Acionária Antes da Oferta

Acionistas	ON	%	PN	%	Total	%
Fundo ASAS	114.197.142	85,7	59.795.617	52,4	173.992.759	76,2
Conselheiros e Diretores	16	-	2.064.587	1,8	2.064.603	0,9
Ações em Tesouraria	-	-	1.574.200	1,4	1.574.200	0,7
Mercado (free float)	-	-	50.762.751	44,5	50.762.751	22,2
Total	114.197.158	100	114.197.155	100	228.394.313	100

Composição Acionária Após a Oferta

Acionistas	ON	%	PN	%	Total	%
Fundo ASAS	133.199.642	100	35.610.617	26,7	168.810.259	63,4
Conselheiros e Diretores	16	-	2.064.587	1,5	2.064.603	0,8
Ações em Tesouraria	-	-	1.574.200	1,2	1.574.200	0,6
Mercado (free float)	-	-	93.950.251	70,5	93.950.251	35,3
Total	133.199.658	100	133.199.655	100	266.399.313	100

Reestruturação Organizacional

No dia 3 de novembro, a GOL anunciou sua reestruturação organizacional visando melhorar a eficiência e integração de suas atividades como forma de responder ao crescimento rápido da Companhia nos últimos anos, alinhando com seus objetivos estratégicos.

Nessa reorganização, a GOL passou administrada por meio de 4 Vice-Presidências: (i) Finanças, Estratégia e Tecnologia da Informação, a cargo de Leonardo Pereira; (ii) Mercado, interinamente ocupado por Constantino de Oliveira Júnior; (iii) Clientes, Colaboradores e Gestão, dirigida por Ricardo Khauaja; e (iv) Técnica a cargo do comandante Fernando Rockert de Magalhães.

Em virtude da extinção ou da mudança de perfil das Vice-Presidências existentes, deixaram a Companhia os VPs Wilson Maciel Ramos e Tarcísio Gargioni. Ambos executivos são profissionais competentes, que desempenharam papel relevante no crescimento da GOL e que, por essa razão, merecem todo o reconhecimento e agradecimento da Companhia.

Glossário de Termos do Setor Aéreo

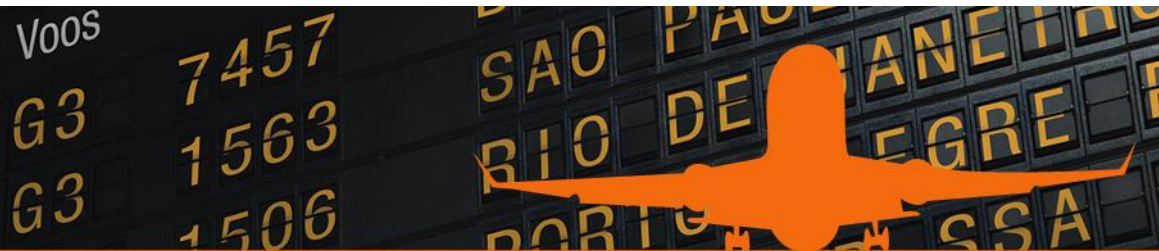
Arrendamento de Aeronaves (aircraft leasing): contrato através do qual a arrendadora ou locadora (a empresa que se dedica à exploração de *leasing*) adquire um bem escolhido por seu cliente (o arrendatário, ou locatário) para, em seguida, alugá-lo a este último, por um prazo determinado.

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.

Collars: limite superior e limite inferior da taxa de juros de uma emissão de títulos com taxa de juros variável.

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.

EBIT (earnings before interest and taxes): Lucro operacional antes de juros e impostos.

EBITDA (earnings before interest, taxes, depreciation and amortization): Lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação e amortização.

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.

IFRS (International Financial Reporting Standard): normas internacionais de contabilidade adotadas pelos países da União Européia a partir de 31 de dezembro de 2005 e obrigatórias para as empresas brasileiras a partir do exercício de 2010.

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).

OCI (Other Comprehensive Income): O OCI acumulado se difere do lucro líquido – que é geralmente atribuído a ganhos ou perdas não realizadas de uma variedade de fontes como custos de pensões não-realizados, ganhos ou perdas em certificados de valores ou derivativos, *hedge* cambial e investimentos líquidos no exterior.

Passageiros pagantes: representa o número total de passageiros a bordo que pagaram acima de 25% da tarifa para uma etapa.

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

Payload: refere-se ao item real que está sendo transportado. É acompanhado de um boleto para identificar o remetente e o destinatário, que é descartado na chegada.

PDP Facility: crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves.

QAV - Golfo do México: custo da querosene de aviação - no Brasil têm como base uma fórmula que leva em consideração os preços do combustível no Golfo do México.

Taxa de Ocupação (load factor): percentual da capacidade da aeronave que é utilizada em termos de assento (calculada pela divisão do RPK/ASK).

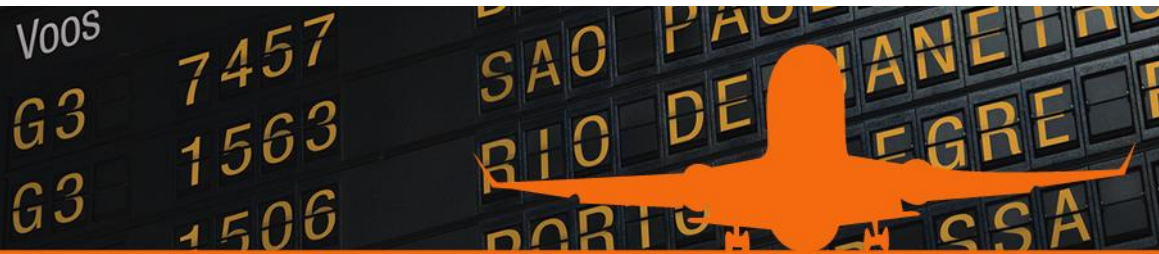
Taxa de Ocupação break-even (break-even load factor): é a taxa de ocupação necessária para que as receitas operacionais auferidas correspondam as despesas operacionais incorridas.

Taxa de utilização da aeronave: número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação.

Volume Ncional: o valor de face ou o valor total do ativo subjacente controlado por um instrumento derivativo.

Receita Líquida: Receita operacional total após impostos e deduções.

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.

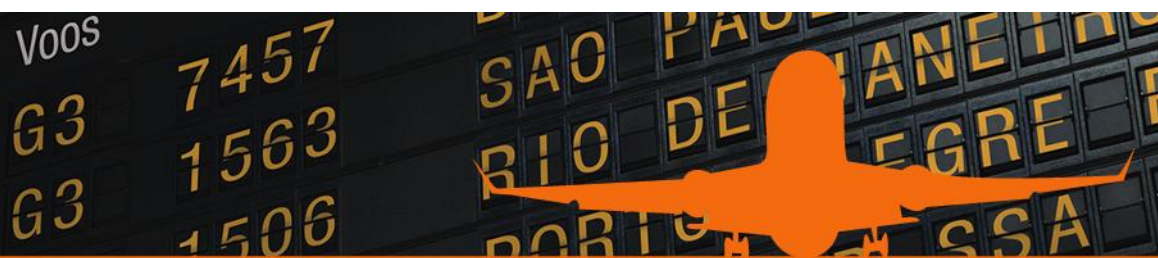
Wet-lease: é um *leasing* onde uma companhia aérea (lessor) providencia uma aeronave, manutenção, seguro (ACMI) e tripulação completa, para outra companhia aérea (locatário), a qual paga pelas horas operadas.

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

Balço Patrimonial (R\$'000) IFRS Não Auditado	3T09	2T09	4T08
Ativo	7.680.746	7.684.703	7.258.578
Circulantes	1.808.167	1.761.584	1.661.921
Disponibilidades	162.341	183.744	169.330
Ativos financeiros	483.806	416.783	245.585
Caixa restrito	16.678	13.199	176.697
Vendas e outros recebíveis	553.165	533.912	344.927
Estoques	195.156	231.213	200.514
Impostos diferidos a recuperar	66.420	66.543	110.767
Depósitos	181.282	194.503	237.914
Despesas antecipadas	95.893	108.243	123.801
Outros	53.426	13.444	52.386
Ativos Não-Circulantes	4.366.872	4.308.378	4.209.076
Imobilizado	3.141.799	3.096.436	2.998.756
Ativos intangíveis	1.225.073	1.211.942	1.210.320
Outros Ativos Não-Circulante	1.505.707	1.614.741	1.387.581
Despesas antecipadas	65.917	68.260	58.793
Depósitos	726.200	717.932	507.428
Impostos diferidos a recuperar	687.683	748.160	729.784
Caixa restrito	7.112	6.988	6.589
Outros ativos não-circulante	18.795	73.401	84.987
Passivo e Patrimônio Líquido	7.680.746	7.684.703	7.258.578
Circulante	2.407.915	2.299.715	2.582.579
Empréstimos e financiamentos	895.804	871.433	967.452
Contas a pagar	342.845	319.811	283.719
Obrigações trabalhistas	240.607	211.085	146.805
Impostos e tarifas a recolher	26.191	36.162	39.605
Impostos sobre venda e tarifas de pousos	69.753	74.159	97.210
Transportes a executar	538.581	486.425	572.573
Provisões	32.966	79.323	165.287
Receita diferida Smiles	136.631	126.401	90.043
Outros passivos correntes	124.537	94.916	219.885
Passivos não correntes	3.485.788	3.681.546	3.604.391
Financiamentos de longo prazo	2.148.654	2.325.757	2.438.881
Receita diferida de Smiles	301.275	315.545	262.626
Impostos diferidos	761.839	718.304	548.680
Provisões	75.885	109.713	157.310
Outros não correntes	198.135	212.227	196.894
Patrimônio líquido	1.787.043	1.703.442	1.071.608
Ações emitidas	1.454.149	1.454.149	1.250.618
Reservas de capital	89.556	89.556	89.556
Ações em tesouraria	(41.180)	(41.180)	(41.180)
Lucros (prejuízos) retidos	284.518	200.917	(227.386)

Demonstrações do Resultado (R\$'000) IFRS
Não Auditado

	3T09	3T08	% Var.	2T09	% Var.	9M09	9M08	% Var.
Receita Operacional Líquida	1.496.657	1.788.271	-16,3%	1.394.040	7,4%	4.407.733	4.857.560	-9,3%
Transporte de passageiros	1.268.513	1.610.313	-21,2%	1.246.451	1,8%	3.901.400	4.449.736	-12,3%
Transporte de cargas e outros	228.144	177.958	28,1%	147.589	54,6%	506.333	407.824	24,2%
Custos e Despesas Operacionais	(1.397.570)	(1.684.715)	-17,0%	(1.304.091)	7,2%	(4.113.606)	(5.000.071)	-17,7%
Pessoal	(278.015)	(246.558)	12,8%	(276.720)	0,5%	(801.165)	(734.898)	9,0%
Combustível de aviação	(485.372)	(748.504)	-35,2%	(429.796)	12,9%	(1.361.232)	(2.146.278)	-36,6%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(152.345)	(124.300)	22,6%	(136.409)	11,7%	(506.239)	(436.074)	16,1%
Seguros de aeronaves	(13.299)	(11.030)	20,6%	(13.030)	2,1%	(44.513)	(32.037)	38,9%
Comerciais e publicidade	(101.824)	(193.884)	-47,5%	(86.571)	17,6%	(270.472)	(456.469)	-40,7%
Tarifas de pouso e decolagem	(77.596)	(86.095)	-9,9%	(79.752)	-2,7%	(238.024)	(266.507)	-10,7%
Prestação de serviços	(100.669)	(90.789)	10,9%	(91.347)	10,2%	(278.399)	(317.716)	-12,4%
Material de manutenção e reparo	(69.508)	(90.267)	-23,0%	(75.801)	-8,3%	(268.918)	(233.003)	15,4%
Depreciação	(47.245)	(25.879)	82,6%	(32.465)	45,5%	(116.407)	(91.494)	27,2%
Outros	(71.697)	(67.409)	6,4%	(82.200)	-12,8%	(228.237)	(285.595)	-20,1%
Resultado Operacional (EBIT)	99.087	103.556	-4,3%	89.949	10,2%	294.127	(142.511)	-306,4%
<i>Margem EBIT</i>	6,6%	5,8%	+0,8 pp	6,5%	+0,2 pp	6,7%	-2,9%	+9,6pp
Outras Receitas (despesas)	58.489	(556.260)	-110,5%	369.936	-84,2%	415.562	(404.610)	-202,7%
Despesas com juros	(75.747)	(60.584)	25,0%	(57.694)	31,3%	(213.416)	(178.732)	19,4%
Juros capitalizados	2.674	6.850	-61,0%	1.111	140,7%	5.198	21.094	-124,6%
Variações monetárias e cambiais	163.520	(482.349)	-133,9%	448.395	-63,5%	697.992	(255.587)	-373,1%
Receitas Financeiras de Investimentos	22.058	28.061	-21,4%	62.016	-64,4%	157.396	79.607	97,7%
Outras despesas, líquidas	(54.016)	(48.238)	12,0%	(83.892)	-35,6%	(231.608)	(70.992)	226,2%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	157.576	(452.704)	-134,8%	459.885	-65,7%	709.689	(547.121)	-229,7%
Imposto de renda	(79.691)	(58.029)	37,3%	(106.196)	-25,0%	(216.681)	(150.651)	43,8%
Lucro (prejuízo) líquido	77.885	(510.733)	-115,2%	353.689	-78,0%	493.008	(697.772)	-170,7%
<i>Margem Líquida</i>	5,2%	-28,6%	+33,8 pp	25,4%	-20,2 pp	11,2%	-41,2%	+52,4pp
EBITDA	146.332	129.435	13,1%	122.414	19,5%	410.534	(51.017)	-904,7%
<i>Margem EBITDA</i>	9,8%	7,2%	+2,5 pp	8,8%	+1,0 pp	9,3%	-1,1%	+10,4pp
EBITDAR	298.677	253.735	17,7%	258.823	15,4%	916.773	385.057	138,1%
<i>Margem EBITDAR</i>	20,0%	14,2%	+5,8 pp	18,6%	+1,4 pp	20,8%	7,9%	+12,9pp



Fluxo de Caixa (R\$'000) IFRS	3T09	3T08	Var. %
Fluxo de caixa de atividade operacionais			
Lucro líquido (Prejuízo) do exercício	77.885	(510.733)	-115,2%
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa líquido gerado pelas atividades operacionais:			
Depreciação e Amortização	47.245	25.879	82,6%
Pagamentos baseados em ações	1.033	1.215	-15,0%
Variações cambiais e monetárias, líquidas	(163.520)	482.349	-133,9%
Provisão para devedores duvidosos	(3.670)	3.863	-195,0%
Receita diferida Smiles	(3.144)	62.685	-105,0%
Mudança no valor justo de instrumentos financeiros derivativos	49.700	33.412	48,7%
Imposto de renda diferido	79.955	51.290	55,9%
Outros itens não-monetários	37.559	11.238	234,2%
Mudanças nos ativos e passivos operacionais:			
Provisões	(80.185)	(468)	nm
Contas a receber	(15.583)	(43.209)	-63,9%
Estoques	36.057	(16.528)	-318,2%
Depósitos	(11.485)	(15.435)	-25,6%
Despesas antecipadas	14.693	(12.549)	-217,1%
Outros ativos	14.624	11.824	23,7%
Transportes a executar	52.156	33.209	57,1%
Receita diferida Smiles	(896)	(105.504)	-99,2%
Fornecedores	23.034	92.843	-75,2%
Tarifas aeroportuárias e taxas s/ venda	(4.406)	(6.375)	-30,9%
Imposto de renda	14.616	(15.939)	-191,7%
Outros passivos	(73.757)	5.175	nm
Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades operacionais	91.941	88.242	4,2%
Fluxo de caixa de atividades de investimento			
Resultado de ativos financeiros	(67.023)	20.814	-422,0%
Resultado de caixa restrito	(3.603)	11.412	-131,6%
Aquisição de imobilizado, líquido	(88.878)	(49.105)	81,0%
Aquisição de ativos intangíveis	(22.097)	(3.216)	587,1%
Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades de investimento	(181.601)	(20.095)	803,7%
Fluxo de caixa de atividades de financiamento			
Resultado de Amortização/Captação de dívida	114.252	51.327	122,6%
Amortização de <i>leasings</i> financeiros	(46.000)	(40.597)	13,3%
Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades de financiamento	68.252	10.730	536,1%
Acréscimo (decréscimo) líquido de caixa e disponibilidades	(21.402)	78.877	-127,1%
Disponibilidades no início do exercício	183.743	296.262	-38,0%
Disponibilidades no final do exercício	162.341	375.139	-56,7%
Informações suplementares de fluxo de caixa:			
Pagamento de juros	15.390	151.657	-89,9%
Pagamento de imposto de renda	(143)	(3.116)	-95,4%

Empréstimos (R\$MM)	3T09	2T09	Var. %	4T08	Var. %
Curto Prazo	895,8	871,4	2,8%	967,3	-7,4%
Em Reais	401,2	223,6	79,4%	68,3	485,7%
Capital de Giro	160,0	50,0	220,0%	50,0	220,0%
BNDES	14,4	14,2	1,6%	14,0	1,4%
BDMG	2,8	2,8	0,0%	2,6	9,1%
Debêntures	220,8	153,3	nm	-	nm
Juros	3,3	3,4	-5,1%	1,7	92,8%
Em Moeda Estrangeira	494,7	647,8	-23,6%	899,0	-45,0%
PDP Facility	340,5	489,7	-30,5%	697,7	-51,2%
Empréstimo IFC	11,1	16,3	-31,7%	19,5	-42,9%
Leasings Financeiros	119,4	123,4	-3,3%	157,9	-24,3%
Juros Acumulados	23,7	18,4	29,2%	23,9	-0,7%
Longo Prazo	1.832,3	1.978,9	-7,4%	2.024,4	-9,5%
Em Reais	210,8	281,4	-25,1%	49,2	328,3%
BNDES	26,3	29,5	-10,9%	36,6	-28,2%
BDMG	10,8	11,4	-5,5%	12,6	-14,3%
Debêntures	173,7	240,4	-27,7%	-	nm
Em Moeda Estrangeira	1.621,5	1.697,6	-4,5%	1.975,2	-17,9%
Empréstimo IFC	48,2	56,9	-15,4%	77,9	-38,2%
Leasing Financeiro	1.205,2	1.237,2	-2,6%	1.415,7	-14,9%
Senior Notes	368,1	403,4	-8,8%	481,6	-23,6%
Divida Bruta	2.728,2	2.850,3	-4,3%	2.991,9	-8,8%
Bônus Perpétuos	316,3	346,8	-8,8%	414,5	-23,7%
Endividamento Financeiro, incluindo perpétuos	3.044,5	3.197,1	-4,8%	3.406,2	-10,6%

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

CONTATO:

Relações com Investidores

Leonardo Pereira - VP Executivo
Rodrigo Alves - Gerente Geral de RI
Raquel Kim – Relações com Investidores
Tel.: (11) 2128-4700
E-mail: ri@golnaweb.com.br
Website: www.voegol.com.br/ri
Twitter: www.twitter.com/GOLinvest

Comunicação Corporativa

Tel.: (11) 2128-4413
E-mail: comcorp@golnaweb.com.br
Twitter: www.twitter.com/GOLcomunicacao

Assessoria de Imprensa

Edelman (EUA e Europa):
M. Smith e N. Dean
Tel.: 1 (212) 704-8196 / 704-4484
E-mail: meaghan.smith@edelman.com
ou noelle.dean@edelman.com

Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, oferece cerca de 800 voos diários para 49 destinos que conectam todas as mais importantes cidades do Brasil e dez mercados internacionais na América do Sul e Caribe. A Companhia opera uma frota jovem e moderna de Boeing 737 Next Generation, as aeronaves mais seguras e confortáveis da classe, com altos índices de utilização e eficiência. Sempre empenhada em buscar soluções inovadoras por meio do uso de tecnologia de última geração, a Companhia – com as marcas GOL, VARIG, Gollog, SMILES e Voe Fácil – oferece aos clientes facilidade de compra, ampla oferta de serviços complementares e a melhor relação custo-benefício do mercado.

Este comunicado contém considerações futuras referentes às perspectivas do negócio, estimativas de resultados operacionais e financeiros, e às perspectivas de crescimento da GOL. Estas são apenas projeções e, como tais, baseiam-se exclusivamente nas expectativas da administração da GOL. Tais considerações futuras dependem, substancialmente, de fatores externos, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela GOL e estão, portanto, sujeitas a mudanças sem aviso prévio.