

GOL Divulga Lucro Líquido de R\$61,4 Milhões no 1T09

EBITDAR atinge R\$359,3 milhões com margem de 23,7%

São Paulo, 14 de abril 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 primeiro trimestre de 2009 (1T09). As informações financeiras e operacionais a seguir, exceto quando indicado o contrário, são apresentadas nas IFRS e em Reais (R\$), e as comparações referem-se ao primeiro trimestre de 2008 (1T08) e quarto trimestre de 2008 (4T08). *As definições dos termos financeiros e do setor aéreo utilizados nesse release, estão disponíveis na seção “glossário”, disponibilizado no final desse documento.*

Contatos

Email: ri@golnaweb.com.br
Tel: +55 (11) 2128-4700

Leonardo Pereira
Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores

Rodrigo Alves
Gerente Geral de Relações com Investidores

Guilherme Lima
Relações com Investidores

Raquel Kim
Relações com Investidores

Teleconferências Resultados do 1T09

Sexta-Feira
15 de maio de 2009

Português
11h30 (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
10h00 (Brasil)
09h00 (US ET)
Tel.: +1 (973) 935-8893
Replay: +1 (706) 645-9291
Código: 97319175
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ri

Destaques Operacionais e Financeiros

● O **lucro líquido** da GOL totalizou **R\$61,4 milhões** no trimestre, com a margem líquida em 4,0%, em comparação ao prejuízo de R\$ 20,5 milhões no 1T08 e de R\$541,6 milhões no 4T08. Esse resultado reflete o reposicionamento estratégico da Companhia focando suas operações no mercado doméstico e na América do Sul, beneficiado pela consolidação das operações da GOL e da VARIG (ocorrida durante o 4T08). O trimestre apresentou um cenário econômico, ainda desfavorável, porém estável, marcado pela volta do custo de combustíveis a patamares mais próximos da média histórica.

● A **margem EBITDAR**, que atingiu **23,7% (R\$359,3 milhões)** no 1T09, comparado a 15,3% (R\$245,7 milhões) no 1T08, e 19,1% (R\$296,5 milhões) no 4T08.

● A **receita líquida** do trimestre foi de **R\$ 1.517,0 milhões**, representando uma redução de 5,4% e 2,0%, comparado ao 1T08 e 4T08, respectivamente, em virtude da consolidação e otimização da malha aérea, que eliminou sobreposição das rotas.

● Os **custos e despesas operacionais** atingiram **R\$1.411,9 milhões** no 1T09, queda de 9,2% em relação ao 1T08 e de 5,5% comparado ao 4T08, com destaque para a redução das despesas comerciais e de combustível.

● A GOL **reestruturou seu plano de frota visando aliar a renovação de suas aeronaves ao crescimento disciplinado de sua oferta**, que contribui para redução dos custos de manutenção e satisfação dos clientes. Dos 92 pedidos firmes com a Boeing para entrega entre 2009 e 2014, foram redistribuídas as entregas de 20 aeronaves originalmente previstas para 2010 e 2012 para o período entre 2011 à 2014.

Destaques (R\$ MM)	1T09	1T08	% Var.	4T08	% Var.
Receita Líquida	1.517,0	1.604,4	-5,4%	1.548,6	-2,0%
Custos e Despesas Operacionais	(1.411,9)	(1.555,2)	-9,2%	(1.494,8)	-5,5%
Lucro Operacional	105,1	49,2	113,6%	53,9	95,1%
Margem Operacional	6,9%	3,1%	+3,9 pp	3,5%	+3,4 pp
EBITDAR	359,3	245,7	46,2%	296,5	21,2%
Margem EBITDAR	23,7%	15,3%	+0,5 pp	19,1%	+4,5 pp
Lucro Líquido	61,4	(20,5)	nm	-541,6	nm

O acordo com a Air France-KLM faz parte da estratégia da GOL de firmar parcerias com as mais importantes companhias aéreas do segmento de vôos de longa distância, agregando valor ao SMILES e gerando tráfego em sua malha aérea.

Em abril de 2009, a GOL e Air France-KLM firmaram um acordo de cooperação comercial, visando a integração de seus respectivos programas de milhagem (SMILES e *Flying Blue*) e o *code-share* (compatilhamento de voos) entre as Companhias. Este acordo faz parte da estratégia da GOL de buscar parcerias com as mais importantes companhias aéreas do segmento de voos de longa distância, agregando valor ao SMILES e gerando tráfego para sua malha aérea, que detém uma das maiores coberturas da América do Sul, com cerca de 800 voos diários para 49 cidades do Brasil e para os 10 principais destinos internacionais do continente.

Em 29 de abril de 2009, a GOL assinou um acordo de cooperação comercial com a Unidas Rent a Car, uma das maiores redes de locação de veículos do Brasil. A parceria também visa aumentar o tráfego na malha aérea por meio da implantação do conceito "*Fly & Drive*" (pacote de serviços aéreos e terrestres) no País, e consiste em uma oferta de 50% de desconto sobre o valor da diária do aluguel de carros da Unidas para clientes que adquirirem bilhetes aéreos da GOL, no Brasil e no exterior, por meio de seus *websites* institucionais.

No mesmo mês, a GOL lançou sua nova família tarifária com objetivo de atender todos os perfis de clientes, incluindo a possibilidade de troca de bilhetes, sem custo adicional e bônus de milhagem. Essas novas opções comerciais permitem atender melhor ao segmento executivo e aumentar a capacidade de gerenciamento dos *yields* da Companhia.

As novas opções comerciais permitem melhor atender ao segmento executivo.

Libre	Flexível	Programada	Promocional
<p>Liberdade para alterar passagens sem multas ou tarifas adicionais</p> <p>Bonus de 50% em milhas SMILES</p>	<p>Flexibilidade em alterações nas passagens com baixas tarifas</p> <p>Bonus de 25% em milhas SMILES</p>	<p>Permanência mínima no destino</p> <p>Menores tarifas em compras antecipadas pelo site</p>	<p>Oportunidades de tarifas super baixas em condições especiais</p>

G
OLLOG, unidade de negócios de cargas aéreas da GOL, lançou o GOLLOG Express, nova linha de produtos desenvolvida para atender a crescente demanda do mercado de cargas expressas, contando, inclusive, com entregas de porta-em-porta em prazos previamente definidos. Os serviços de entregas expressas, possuem os maiores índices de crescimento do segmento de transporte de cargas. Com este lançamento, a GOL avança em seu plano estratégico de diversificação de receitas, melhorando o índice de aproveitamento de suas aeronaves (*payload*) e de sua ampla malha aérea e de logística terrestre.

Aumento de capital: anunciado pela Companhia em 20 de março, no montante de R\$203,5 milhões foi praticamente totalmente subscrita pelos controladores e deverá ser homologada até o final de maio. Do valor financeiro envolvido, cerca de R\$ 100 milhões foram creditados no caixa da Companhia durante o mês de março, R\$50,0 milhões em abril e o restante em maio.

Reforço de caixa em mais de R\$ 600 milhões por meio do ingresso de R\$ 203 milhões do aumento de capital e R\$ 400 milhões da emissão de debêntures.

○ A Companhia requereu aprovação na junta comercial de sua terceira emissão de debêntures simples não conversíveis em ações, no valor total de R\$400 milhões. As debêntures são parcialmente garantidas por recebíveis e serão subscritas pelo banco emissor. O financiamento, terá vencimento em 2 anos, com carência inicial de 6 meses.

Comentário da Administração

Os resultados do trimestre refletem o melhor posicionamento da GOL no mercado doméstico e na América Latina, estimulando a demanda com baixas tarifas, oferecendo serviços de alta qualidade, que permitem o gerenciamento inteligente dos yields, aliado a flexibilidade em reservas de voos, em uma das maiores plataformas *e-commerce* do Brasil, contando ainda, com baixos custos operacionais.

O esforço dos mais de 16 mil colaboradores da Companhia foram fundamentais para o sucesso do processo de consolidação das operações GOL e VARIG, o que será fundamental para que a Companhia continue competitiva e em sua trajetória de crescimento sustentado.

Desempenho Operacional

Indústria

Na comparação trimestral entre os primeiros meses do ano de 2009 e 2008, a demanda por voos no mercado doméstico (RPK doméstico), apresentou crescimento de 4,4%, enquanto a oferta de assentos no mesmo segmento (ASK doméstico) teve aumento de 10,0%, o que representou uma taxa de ocupação (*load factor*) de 63,8%. Considerando somente voos internacionais, demanda e oferta aumentaram 10,6% e 8,7% respectivamente, resultando na taxa de ocupação de 67,7%. Pela análise consolidada entre o primeiro trimestre de cada ano, o mercado brasileiro apresentou queda de 0,4% na demanda e aumento de 4,0% na oferta e taxa de ocupação de 64,9%.

O primeiro trimestre é sazonalmente um dos mais favoráveis para o setor aéreo brasileiro, principalmente em janeiro, período de alta temporada de férias e turismo, segmento que geralmente apresenta maior sensibilidade tarifária e antecedência na aquisição de bilhetes (*forward bookings*). Nesse ano, a classe turística foi atraída para destinos domésticos, principalmente em virtude da elevação de 32% do dólar em relação ao 4T08.

GOL

O RPK consolidado da GOL caiu 14,9% em relação ao 1T08, em função da descontinuação programada das rotas intercontinentais, ocorrida a partir de meados de 2008. No mercado doméstico, o RPK da GOL apresentou redução de 0,4%, refletindo a integração da malha que por sua vez proporcionou melhor gerenciamento dos yields. Em comparação ao 4T08, houve aumento de 3,4% no RPK consolidado e de 4,4 no RPK do mercado doméstico, em decorrência do efeito sazonal do período de férias escolares, principalmente no mês de janeiro.

A taxa média de utilização das aeronaves diminuiu 15,7% em relação ao 1T08, de 13,4 horas/dia para 11,3 horas/dia no 1T09. Essa redução foi influenciada

Resultados operacionais do trimestre foram positivamente impactados pela maior capacidade de gerenciamento de *yield*, após a consolidação das operações da GOL e VRG durante o 4T08.

por: (i) redução planejada de oferta de assentos visando atuar em rotas mais rentáveis, (ii) redução da distância média dos voos (*stage length*) em 14,0%, comparado ao 1T08 e (iii) nova regulamentação brasileira, que entrou em vigor a partir de março de 2008, que passou a exigir um tempo mínimo de solo entre pousos e decolagens, de 40 minutos para os aeroportos de Guarulhos, Galeão e Brasília e de 30 minutos para todos os demais aeroportos do Brasil.

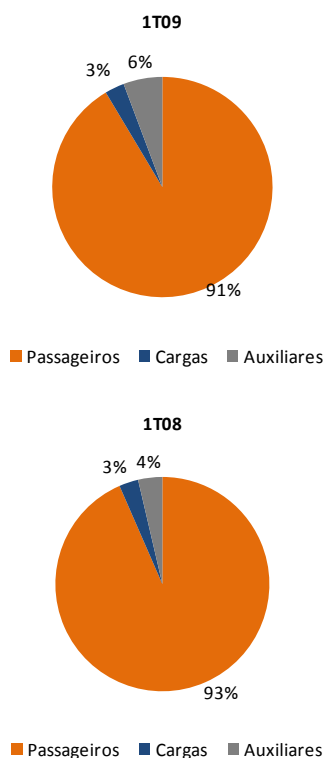
Esses fatores foram parcialmente compensados pela redução da frota média de 109,5 para 107,3 aeronaves operacionais, uma vez que durante o intervalo entre os dois trimestres, ocorreu o processo de retirada operacional das aeronaves Boeing 767-300 de operação, em virtude da descontinuação dos voos de longa distância (*long haul*). Em comparação ao 4T08, a taxa média de utilização de aeronaves teve aumento de 0,4%.

Como resultado, a Companhia reduziu seu ASK em **13,7%**, de 11,058 milhões no 1T08 para 9,548 milhões no 1T09. Em relação ao 4T08, houve aumento de 0,9%, refletindo a maior frota média 107,3 no trimestre, ante 105,7 aeronaves operacionais no 4T08, que compensou o aumento em menor proporção da taxa média de utilização.

Nesse cenário, a taxa de ocupação da GOL foi de **61,0%** no trimestre, 4,3 pontos percentuais acima da taxa de ocupação *break-even* de **56,7%** atingida no período, denotando que a Companhia atingiu resultados operacionais no 1T09 acima dos registrados no 1T08 e 4T08, como pode ser observado na tabela abaixo:

Dados Operacionais GOL	1T09	1T08	Var. %	4T08	Var. %
Passageiros Pagantes ('000)	6.145	6.396	-3,9%	6.133	0,2%
Passageiros/Km Transportados (RPK) (mm)	5.821	6.837	-14,9%	5.629	3,4%
Assentos/Km Oferecidos (ASK) (mm)	9.548	11.058	-13,7%	9.461	0,9%
Taxa de Ocupação	61,0%	61,8%	-0,9 pp	59,5%	+1,5 pp
Taxa de Ocupação <i>Break-Even</i> (BELF)	56,7%	59,9%	-3,2 pp	57,4%	-0,7 pp
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	11,3	13,4	-15,4%	11,3	0,4%
Tarifa Média (R\$)	232	241	-3,5%	244	-4,7%
Yield por Passageiro por Quilômetro (cent. R\$)	23,82	21,93	8,6%	25,59	-6,9%
Receita por Passageiro por (cent. R\$)	14,52	13,56	7,1%	15,22	-4,6%
Receita por ASK (RASK) (cent. R\$)	15,89	14,51	9,5%	16,37	-2,9%
Custo por ASK (CASK) (cent. R\$)	14,79	14,06	5,1%	15,80	-6,4%
CASK ex- combustível (cent. R\$)	10,12	8,06	25,5%	10,68	-5,3%
Decolagens	66.224	66.925	-1,0%	66.432	-0,3%
Distância Média de Voo (km)	877	1.020	-14,0%	853	2,8%
Número Médio de Aeronaves Operacionais	107,3	109,5	-2,0%	105,7	1,5%
Litros consumidos no período (mm)	306	371	-17,4%	306	0,1%
Funcionários efetivos no final do período	16.799	16.685	0,7%	15.911	5,6%
Taxa de câmbio média	2,32	1,74	33,3%	2,28	1,4%
Taxa de câmbio no final do período	2,32	1,75	32,5%	2,34	-0,9%
Inflação (IGP-M)	-0,9%	2,4%	-3,3 pp	1,2%	-2,1 pp
Inflação (IPCA)	1,2%	1,5%	-0,3 pp	1,1%	+0,1 pp
WTI (médio por barril, US\$)	43,18	97,86	-55,9%	59,06	-26,9%
QAV - Golfo do México (média por litro, US\$)	0,35	0,74	-52,6%	0,49	-28,5%

Composição da Receita Bruta



Receita Líquida

A receita líquida atingiu R\$1.517,0 milhões no 1T09, redução de 5,4% em comparação a R\$1.604,4 milhões no 1T08, e redução de 2,0% em relação a receita de R\$1.548,6 milhões no 4T08, conforme detalhado abaixo:

Composição da Receita Líquida (R\$ MM)	1T09	1T08	Var. %	4T08	Var. %
Receita Líquida	1.517,0	1.604,4	-5,4%	1.548,6	-2,0%
Passageiros	1.386,4	1.499,3	-7,5%	1.440,4	-3,7%
Auxiliares	130,6	105,1	24,3%	108,3	20,6%

A receita de passageiros apresentou redução de 7,5% versus o 1T08, de R\$1.499,3 milhões para R\$1.386,4 milhões no 1T09, e queda de 3,7% em relação os R\$1.440,4 milhões registrados no 4T08. Essa variação decorre da consolidação e otimização da malha aérea, que eliminou sobreposição das rotas e possibilitou melhor gerenciar o *yield*.

As receitas auxiliares que correspondem a transporte de cargas, fretamento de aeronaves e outras, cresceram 24,3% em relação ao 1T08, representando 8,6% da receita líquida, devido, principalmente, do aumento da receita de fretamento de aeronaves (*charter*) para empresas de turismo, como forma de otimizar a utilização das aeronaves, em serviços de alta rentabilidade. Pelo mesmo motivo, as receitas auxiliares tiveram alta de 20,6% em relação aos R\$108,3 milhões totalizados no 4T08.

Mesmo com a redução da receita líquida, o RASK aumentou em 9,5% na comparação entre os primeiros trimestres de cada ano, passando de R\$14,51 centavos no 1T08 para R\$15,89 centavos no 1T09.

Custos e Despesas Operacionais

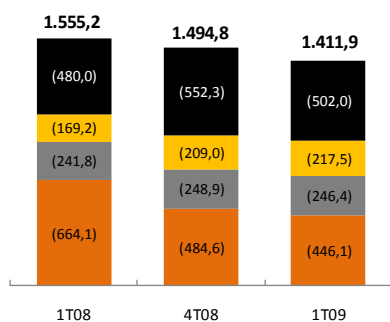
Os custos operacionais da GOL foram beneficiados pelo cenário econômico mais estável do trimestre, marcado pela volta do custo de combustíveis a patamares mais próximos da média histórica e pela redução dos custos comerciais e publicidade.

Os custos operacionais totalizaram R\$1.411,9 milhões no trimestre, 9,2% e 5,5% abaixo do 1T08 e 4T08, respectivamente, devido ao (i) reposicionamento estratégico da Companhia, focando suas operações no mercado doméstico e na América do Sul, (ii) consolidação das operações da GOL e da VARIG, ocorrida durante o 4T08, (iii) redução das despesas comerciais e de combustível, e (iv) cenário econômico desfavorável, porém mais estável no trimestre, marcado pela volta do custo de combustíveis a patamares mais próximos da média histórica. Esses fatores foram parcialmente compensados pelo aumento temporário da frota total de 115 no 4T08 para 120 nesse trimestre.

Em contrapartida, a Companhia realizou manutenção programada de 23 motores e manutenção para devolução de 6 aeronaves Boeing 737-300 durante o trimestre, gerando uma despesa não-recorrente no valor total de R\$88,0 milhões no 1T09, enquanto que no 1T08 houve um estorno de provisão de manutenção de aeronaves de R\$ 58 milhões.

Custos e Despesas Operacionais (R\$ MM)	1T09	1T08	Var. %	4T08	Var. %
Combustível e Lubrificantes	(446,1)	(664,1)	-32,8%	(484,6)	-7,9%
Pessoal	(246,4)	(241,8)	1,9%	(248,9)	-1,0%
Arrendamento de Aeronaves	(217,5)	(169,2)	28,5%	(209,0)	4,1%
Seguro de Aeronaves	(18,2)	(7,2)	153,7%	(10,8)	68,7%
Comerciais e Publicidade	(82,1)	(140,2)	-41,5%	(132,3)	-37,9%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(80,7)	(86,3)	-6,5%	(71,9)	12,3%
Prestação de Serviços	(86,4)	(117,4)	-26,4%	(104,5)	-17,3%
Material de Manutenção e Reparo	(123,6)	(2,8)	nm	(155,0)	-20,3%
Depreciação e Amortização de Ágio	(36,7)	(27,3)	34,6%	(33,6)	9,1%
Outras Despesas	(74,3)	(98,8)	-24,8%	(44,3)	67,9%
Total de Custos e Despesas Operacionais	(1.411,9)	(1.555,2)	-9,2%	(1.494,8)	-5,5%
Total Ex-Combustível	(965,9)	(891,1)	8,4%	(1.010,2)	-4,4%

Evolução dos Custos Operacionais (R\$ MM)

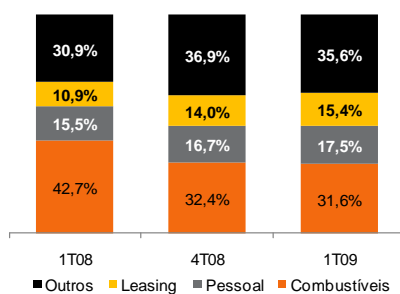


Os custos operacionais por ASK (CASK). totalizaram R\$ 14,79 centavos no trimestre, uma alta de 5,1% em relação aos R\$ 14,06 centavos registrados no 1T08. Esse aumento ocorreu devido a menor taxa de utilização da frota operacional e pelo estorno de provisão de manutenção de aeronaves de R\$ 58 milhões ocorrido no 1T08. Por outro lado, no 1T09 houve uma despesa adicional de manutenção de aeronaves de R\$ 88,0 milhões, relacionada a manutenção de motores e do processo de devolução de 6 737-300 que foram excluídos da frota operacional.

Em comparação ao 4T08, houve queda de 6,4%, devido a consolidação das operações da GOL e VARIG que impactaram principalmente as linhas de despesas comerciais e publicidade (integração de sistemas operacionais e comerciais), e serviços de terceiros (consultorias e outros serviços terceirizados). Adicionalmente, houve redução do custo do combustível de aviação, em virtude da queda de 26,9% do WTI no mesmo período.

O CASK, excluindo as despesas com combustível (CASK ex-fuel), aumentou de 25,5% para 10,12 centavos de Real no trimestre, ante 8,06 centavos de Real no 1T08. Isso ocorreu principalmente em função da menor utilização de aeronaves e dos efeitos não-recorrentes em manutenção e reparo, aumento em arrendamento de aeronaves, em virtude do crescimento da frota total, efeito da desvalorização do dólar em 33% entre os períodos e custo de pessoal, conforme pode ser observado na tabela abaixo:

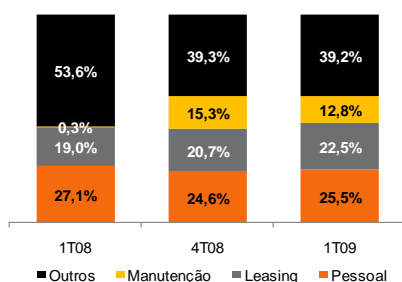
Distribuição do CASK



Custos e Despesas Operacionais por ASK	1T09	1T08	Var. %	4T08	Var. %
Combustível e Lubrificantes	(4,67)	(6,01)	-22,2%	(5,12)	-8,8%
Pessoal	(2,58)	(2,19)	18,0%	(2,63)	-1,9%
Arrendamento de Aeronaves	(2,28)	(1,53)	48,8%	(2,21)	3,1%
Seguro de Aeronaves	(0,19)	(0,06)	193,8%	(0,11)	67,2%
Comerciais e Publicidade	(0,86)	(1,27)	-32,2%	(1,40)	-38,5%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(0,84)	(0,78)	8,3%	(0,76)	11,2%
Prestação de Serviços	(0,90)	(1,06)	-14,8%	(1,10)	-18,1%
Material de Manutenção e Reparo	(1,29)	(0,03)	nm	(1,64)	-21,0%
Depreciação e Amortização de Ágio	(0,38)	(0,25)	55,9%	(0,36)	8,1%
Outras Despesas	(0,78)	(0,89)	-12,9%	(0,47)	66,3%
Total (CASK)	(14,79)	(14,06)	5,1%	(15,80)	-6,4%
CASK Ex-Combustível	(10,12)	(8,06)	25,5%	(10,68)	-5,3%

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

Distribuição do CASK Ex-fuel



Os custos com **combustíveis e lubrificantes** tiveram redução de 32,8%, totalizando R\$ 446,1 milhões no trimestre, em relação ao 1T08, em função do efeito combinado de (i) redução planejada da taxa de utilização das aeronaves, (ii) substituição das aeronaves 767-300 por 737NGs, (iii) reflexo da redução de 56,0% nos preços do WTI, e de 52,7% no preço do querosene de aviação no Golfo do México. Esse efeito foi parcialmente compensado pela desvalorização de 33,3% do Real frente ao Dólar americano no mesmo período. Em comparação ao 4T08, há uma redução em menor escala, de 7,9%, em virtude do efeito combinado da redução do preço do WTI em 26,7%. Por ASK, houve redução de 22,3% em relação ao 1T08, em virtude da menor diluição dos custos relacionada à queda na taxa de utilização das aeronaves, conforme descrito na seção “Desempenho Operacional”, e queda de 8,8% em relação ao 4T08, devido à melhoria da eficiência operacional durante o 1T09.

Os custos com **pessoal** passaram de R\$241,8 milhões no 1T08 para R\$ 246,4 no 1T09, um aumento de 1,9%. A elevação de 5,6% no quadro de funcionários e dissídio de 8%, aprovado em dezembro de 2008, foram parcialmente compensados pela modificação no perfil dos funcionários da Companhia, que otimizou algumas áreas operacionais em decorrência da consolidação das empresas e por outro lado, internalizou seu *call center* de modo a prover melhor qualidade de atendimento aos clientes e maior força de vendas por telefone. Pelos mesmos fatores, em comparação ao 4T08, houve uma queda de 1,0% nos custos de pessoal. Por ASK esses custos tiveram alta de 17,8% em relação ao 1T08, dado a menor taxa de utilização de aeronaves, e na comparação com o 4T08, a queda passa a 4,1%, devido a melhor eficiência operacional da GOL no 1T09.

Os custos com **arrendamento de aeronaves** aumentaram 28,5% e passaram de R\$169,2 milhões no 1T08 para R\$217,5 milhões nesse trimestre, puxado pela elevação de 33,3% na taxa de cambio média. Em comparação ao 4T08, a linha de arrendamentos operacionais subiu 4,1%, devido ao aumento da frota total em 5 aeronaves (todas contabilizadas como *leasing* operacional) e desvalorização do real médio em 1,4%. Os efeitos acima descritos, foram ampliados e na comparação entre o 1T09 e 1T08, houve uma alta de 41,8% e queda de 1,8% na comparação com o 4T08.

Os custos com **seguro de aeronaves** representaram um aumento de 153,7%, para R\$18,2 milhões no 1T09 versus R\$ 7,2 milhões no 1T08. Esse aumento ocorreu devido a (i) maior número de aeronaves na frota total, (ii) reajuste na renovação do valor da apólice mãe do seguro, considerando a nova frota para o ano de 2009, e (iii) desvalorização cambial de 33% entre os períodos de renovação das apólices. Em comparação ao 4T08, além do efeito cambial, existe o efeito sazonal, uma vez que o pagamento da renovação das apólices de seguros da frota são realizados durante os 4 primeiros meses de cada ano. Cada aeronave adicional recebida pela Companhia é segurada compondo a diferença de valores entre apólices (em caso de substituição). Por ASK, houve uma elevação de 193,8% em relação ao 1T08, e de 67,2% versus o 4T08.

As **despesas comerciais e com publicidade** passaram de R\$140,2 milhões no 1T08 para R\$82,1 milhões no 1T09, uma queda de 41,5%, devido a ganhos de sinergia operacionais das empresas integradas a partir do 4T08, que possibilitou menores despesas de marketing e a efetiva integração dos

sistemas de reservas. A integração gera maior agilidade e facilidade de compra aos passageiros, com menores despesas comerciais. Adicionalmente, no 1T08, a Companhia havia registrado uma provisão para devedores duvidosos de R\$13 milhões, aumentando essa linha de despesas naquele trimestre. Em relação ao 4T08, houve uma queda de 37,9%. Vale lembrar que durante o 4T08, a Companhia incorreu nos custos não recorrentes que proporcionaram a implementação e integração de sistemas que hoje permite que a Companhia obtenha menores despesas comerciais nesse trimestre e no futuro. Por ASK, as despesas comerciais tiveram queda de 32,2% e 38,5% em relação ao 1T08 e 4T08, respectivamente.

As **tarifas de pouso e decolagem** totalizaram R\$ 80,7 milhões no 1T09, 6,5% a menos do que os R\$86,3 milhões do 1T08, refletindo o reposicionamento da malha aérea (o que reduziu a etapa média). Em comparação ao 4T08, houve aumento de 12,3%. Por ASK, essas tarifas aumentam 8,3% na comparação acumulada do ano, refletindo a taxa de utilização, e em relação ao 4T08, esse aumento passa a ser de 11,2%.

Os **custos com prestação de serviços** caíram 26,4%, e atingiram R\$ 86,4 milhões no 1T09, devido a (i) redução dos serviços de rampa, pelo encerramento das rotas intercontinentais e do fim da operação com os Boeing 767-300, que geralmente incorriam em maiores custos de rampa e *catering*, e (ii) redução de serviços de terceiros relacionados as operações da VARIG, que passaram a ser realizados por sistemas integrados e/ou pelo quadro de funcionários da GOL, como o exemplo do *call center*. Em comparação ao último trimestre de 2008, houve redução de 17,3% nessa linha operacional, em virtude principalmente de serviços de terceiros não-recorrentes, relacionados ao processo de integração operacional ocorrido naquele trimestre. Por ASK, esses custos tiveram redução de 14,8% e 18,1% em comparação ao 1T08 e 4T08, respectivamente.

As **despesas com materiais de manutenção e reparos** totalizaram R\$ 123,6 milhões no trimestre em comparação a R\$2,8 milhões no 1T08. Esse aumento ocorreu uma vez que no 1T08 houve uma reversão de provisão para manutenção de aproximadamente R\$58 milhões, por conta da regulamentação de provisão para manutenção de motores. Adicionalmente, no 1T09 a GOL realizou manutenção em 23 motores e estava preparando a devolução de 6 aeronaves 737-300 durante o trimestre, que geraram despesas não-recorrentes de R\$88 milhões. Na comparação com o 4T08, essas despesas caíram 15,2%, devido ao fato de que no 4T08 também ter havido despesas adicionais de manutenção, relativo a devolução de aeronaves. Por ASK, essas despesas apresentaram queda de 21,0% em comparação ao 4T08.

As **despesas com depreciação** aumentaram 34,6% e passaram de R\$27,3 milhões no 1T08 para 36,7 milhões no 1T09, devido aumento da frota em regime de *leasing* financeiro de 16 para 25 aeronaves, e aumento do estoque de peças de reposição de modo a adequá-lo ao crescimento da frota entre os dois períodos. Em comparação ao 4T08, esse aumento é de 9,1%, devido a baixa variação do ativo fixo. Por ASK, o aumento foi de 55,9% na comparação acumulada no ano e uma redução de 8,1% em relação ao 4T08.

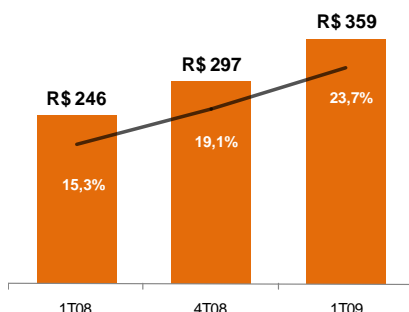
As **outras despesas operacionais** totalizaram R\$74,3 milhões no 1T09, uma queda de 24,8% em comparação ao 1T08, devido a redução das despesas com transporte terrestre, diárias de hospedagem e interrupção de voos. Por ASK, as outras despesas foram menores em 12,9% e maiores em 66,3%, em comparação ao 1T09 e 4T08, respectivamente.

Resultado Operacional*

A GOL manteve sua estratégia de gerenciamento dos *yields* e controle de custos. Essas medidas, aliadas a consolidação operacional GOL-VRG, ao reposicionamento estratégico das rotas e a queda do preço médio por barril do WTI, que retornou a patamares inferiores aos apresentados no 1T08, e permitiram que a Companhia apresentasse uma margem EBITDAR de 23,7% no trimestre, 8,4 pontos percentuais a mais que os 15,3% do 1T08.

O *spread* RASK – CASK no 1T09, foi de R\$1,10 centavos, um aumento 147,4% em comparação ao *spread* de R\$0,44 centavos do 1T08 e 93,3% sobre os R\$ 0,57 registrados no 4T08.

Evolução do EBITDAR (milhões)



Resultados Operacionais (R\$ MM)	1T09	1T08	Var. %	4T08	Var. %
EBIT	105,1	49,2	113,6%	53,9	95,1%
Margem por ASK	6,9%	3,1%	+3,9 pp	3,5%	+3,4 pp
EBITDA	141,8	76,5	85,4%	87,5	62,1%
Margem por ASK	9,3%	4,8%	+4,6 pp	5,6%	+3,7 pp
EBITDAR	359,3	245,7	46,2%	296,5	21,2%
Margem por ASK	23,7%	15,3%	+8,4 pp	19,1%	+4,5 pp
EBITDAR Ex- Combustíveis	805,3	909,8	-11,5%	781,1	3,1%
Margem por ASK	53,1%	56,7%	-3,6 pp	50,4%	+2,7 pp
Margem por ASK	8,43	8,23	2,5%	8,26	2,2%

Nesse trimestre, a GOL conseguiu cumprir com seu objetivo de gerar caixa operacional, e obteve resultado operacional (EBIT) positivo pelo terceiro trimestre consecutivo. Nesse trimestre atingiu margem de 6,9% (R\$105,1 milhões); 3,9 e 3,4 pontos percentuais acima do 1T08 e 4T08.

* 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 tratarmos-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 são arrendadas e são 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) 1T09	WTI	Cambio	Juros	Total
Efetivo	-	-	-	-
Inefetivo	(53,1)	17,6	5,8	(29,7)
Total	(53,1)	17,6	5,8	(29,7)
OCI (valor bruto)	(86,6)	24,9	(4,2)	(65,9)

Durante o trimestre, a GOL registrou perdas em hedge de combustível no valor de R\$ 53,1 milhões, classificado como inefetivo e contabilizado na linha de despesas financeiras do balanço.

Desse montante, R\$42,3 milhões são relacionados a hedges com vencimento dentro do período de competência do 1T09 e o saldo de R\$10,8 milhões, se refere a resultados de exercícios futuros, previamente contabilizados no patrimônio líquido (OCI) que foram reconhecidos no resultado do trimestre por terem sido considerados estatisticamente inefetivos para fins de hedge. Em 31 de março de 2008, a perda de hedge de combustíveis contabilizada no OCI a ser reconhecido nos próximos trimestres era de R\$ 86,6 milhões.

O resultado de *hedge* cambial apresentou ganho de R\$17,6 milhões no 1T09, também classificado como inefetivo, e reconhecido como receita financeira na demonstração de resultado. Desse montante, R\$22,8 milhões se refere ao período de competência do 1T09 e a diferença de R\$5,2 milhões, estava contabilizada no OCI e também foram considerados estatisticamente inefetivos para fins de hedge. O saldo em ganhos de hedge contabilizado no OCI a ser reconhecido nos próximos trimestres era de R\$ 24,9 milhões ao final do 1T09.

Para o *hedge* de taxa de juros, a Companhia apresentou ganho de R\$5,8 milhões reconhecido como receitas financeiras. O saldo em perda de hedge contabilizado no OCI a ser reconhecido nos próximos trimestres era de R\$ 4,2 milhões ao final do 1T09.

O efeito caixa das operações considerando as três modalidades de hedge para o período de competência do 1T09 foi de R\$33,6 milhões. Adicionalmente, a GOL liquidou antecipadamente parte de seus hedges de combustível e a totalidade de seus hedges cambiais com vencimentos futuros. Essas liquidações geraram uma perda com efeito caixa no trimestre de R\$ 94,2 milhões.

A liquidação antecipada de operações de hedge durante o trimestre foi uma decisão da Companhia visando evitar possíveis aumentos em suas perdas. Adicionalmente, em virtude do cenário de menor volatilidade apresentado nos últimos meses, a GOL decidiu por reduzir suas posições de hedge

Valoração a Mercado de Contratos a Vencer	2T09	3T09	4T09	Total
Combustíveis				
Volume Ncional em Barris ('000)	710	928	530	2.168
Volume Ncional em Litros ('000)	112.876	147.533	84.259	344.668
Preço por Barril (US\$) *	82,72	83,18	53,05	75,66
Marcação a Mercado (R\$ MM) **	135.974	178.713	65.095	379.782

* Média ponderada entre os strikes de collars e callspreads.

** A taxa de câmbio em 31/03/2009 era de R\$2,3152/ US\$1,00 (R\$1,7491/ US\$1,00 em 31/03/2008).

Em 31 de março de 2009, a Companhia detinha uma combinação de opções call e estruturas de collar para hedgear aproximadamente 23%, 29% e 16% de seu consumo de combustível de aviação para o segundo, terceiro, e quarto trimestres de 2009, respectivamente. A GOL não detinha montantes relevantes de hedge cambial e taxa de juros ao final do 1T09.

Resultado Financeiro Líquido

No 1T09, o resultado financeiro líquido totalizou uma despesa de R\$12,9 milhões nesse trimestre ante uma receita de R\$16,3 milhões no 1T08 e despesa de R\$701,8 milhões no 4T08.

Resultado Financeiro (R\$ MM)	1T09	1T08	Var. %	4T08	Var. %
Despesas com Juros	(80,0)	(65,7)	21,8%	(90,5)	-11,6%
<i>Leasing Financeiro</i>	(26,3)	(11,6)	126,7%	(23,4)	12,4%
<i>Despesas com Juros</i>	(53,7)	(54,1)	-0,7%	(67,2)	-20,1%
Juros Capitalizados	1,4	8,8	-84,1%	6,1	-77,0%
Varição Cambial	86,1	47,3	82,0%	(501,9)	nm
Receita Financeira	8,8	24,5	-64,1%	18,3	-51,9%
Resultado de <i>Hedge</i>	(29,7)	3,6	nm	(117,5)	-74,7%
Outros	0,5	(2,1)	nm	(16,2)	nm
Resultado Financeiro Líquido	(12,9)	16,3	nm	(701,8)	-98,2%

As despesas com juros aumentaram 21,8% milhões em relação ao 1T08, devido, principalmente, aos valores pagos pelos leasings financeiros, em razão da variação do dólar (que impacta nos saldos contabilizados em dólares no passivo) na comparação entre os trimestres.

A variação cambial no trimestre totalizou R\$ 86,1 milhões, 82,0% acima do 1T08, devido ao menor passivo em moeda estrangeira e menor frota contabilizada como leasing financeiro. Em comparação com o 4T08, esse resultado é derivado da valorização cambial do real em 0,9% em comparação sobre os passivos denominados em dólar, e adicionalmente, pelo efeito da valorização cambial sobre os balanços das sucursais da Companhia no exterior (Argentina, Chile, Venezuela, Colombia, etc).

A receita financeira teve redução de 64,1% em comparação ao 1T08, em virtude da redução das disponibilidades na comparação entre os dois períodos. Em comparação ao último trimestre de 2008, essa queda foi de 51,9%, devido

ao efeito da valorização do dólar frente ao real, além do menor saldo de aplicações financeiras e redução na taxa de juros das aplicações financeiras.

Imposto de Renda

Imposto de Renda (R\$ MM)	1T09	1T08	Var. %	4T08	Var. %
Imposto de renda corrente	(2.757)	(57.338)	-95,2%	-	nm
Imposto de renda diferido	(28.037)	(28.725)	-2,4%	106.346	nm
Imposto de Renda	(30.794)	(86.063)	-64,2%	106.346	nm

Lucro Líquido

GOL retorna à lucratividade no primeiro trimestre de 2009.

A GOL apresentou lucro líquido no 1T09 de R\$61,4 milhões (margem líquida de 4,0%), ante um prejuízo líquido de R\$20,5 milhões no 1T08 e de R\$541,6 milhões no 4T08.

Liquidez e Endividamento

Em 31 de dezembro de 2008, a Companhia possuía liquidez total de R\$1.678,4 milhões, um saldo 77,0% superior aos R\$948,0 milhões de endividamento de curto prazo (composto por R\$32,6 milhões em juros acumulados, R\$81,5 milhões em endividamento financeiro e R\$833,9 milhões em financiamentos de aeronaves).

Liquidez Total (R\$ MM)	1T09	4T08	Var. %
Em Reais	721,2	936,5	-22,99%
Disponibilidades	394,6	591,6	-33,30%
Recebíveis de Curto Prazo	326,6	344,9	-5,31%
Em Moeda Estrangeira	957,9	957,2	0,07%
Adiantamentos Aquisição de Aeronaves	957,9	957,2	0,07%
Liquidez Total	1.679,1	1.893,7	-11,33%

As disponibilidades encerraram o trimestre em R\$394,6 milhões (saldo de caixa de R\$166,1 milhões, R\$214,9 milhões em investimentos de liquidez imediata e R\$13,6 milhões, em depósitos restritos), representando uma queda de 33,3% em comparação ao final de 2008.

Essa redução das disponibilidades em comparação ao saldo do 4T08, é decorrente dos seguintes efeitos principais (i) pagamento extraordinário de R\$88,0 milhões relacionado ao pagamento de serviços de manutenção no trimestre, (ii) a decisão estratégica de liquidar antecipadamente suas operações de hedge com vencimento durante o ano de 2009, que resultou em um desembolso de caixa de R\$ 127 milhões e (iii) investimentos em ativo fixo relacionados a obras no novo centro de manutenção em Confins e demais investimentos em infraestrutura, TI, etc no valor de R\$48 milhões. A empresa já implementou um plano de fortalecer seu caixa até dezembro de 2009, esperamos ter um saldo de caixa de cerca de R\$ 800 milhões. Os principais itens desse plano são (i) a capitalização dos 203,5 milhões, (ii) captação de dívida de médio prazo e (iii) geração de caixa da empresa que continua a

melhorar através da gestão de alguns de seus principais ativos: frota, SMILES e GOLLOG.

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), contas a receber de agências de viagem e transporte de cargas. Ao final de 1T09, esses recebíveis correspondiam a R\$326,6 milhões, um saldo 5,3% menor do que o valor de R\$344,9 milhões registrados no 4T08.

Os adiantamentos para aquisição de aeronaves encerraram o 1T09 em R\$957,9 milhões. Esses valores estão contabilizados no ativo imobilizado e são relacionados à aquisição de novas aeronaves, sendo que as entregues entre 2009 e 2010 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.

Empréstimos e Financiamentos (R\$ MM)	1T09	4T08	Var. %
Empréstimos	676,8	694,6	-2,6%
Financiamento de Aeronaves	2.210,3	2.271,3	-2,7%
Juros Acumulados	32,6	25,6	27,5%
Bônus Perpétuos	411,0	414,5	-0,8%
Total de Empréstimos e Financiamentos	3.330,7	3.406,0	-2,2%

Em 31 de março de 2009, o total de empréstimos e financiamentos da Companhia somavam R\$3.330,9 milhões, sendo que as dívidas de longo prazo tinham com prazo médio de 7,3 anos, com taxa média de 9,4% nas obrigações em moeda local, e 7,0% nas obrigações em dólar. Excluindo o Bônus Perpétuo, que se trata de um financiamento sem prazo de vencimento, o endividamento cai para R\$2.991,9 milhões com o efeito positivo da variação cambial gerando uma redução de 2,4% no endividamento.

Financiamento de Aeronaves (R\$ MM)	1T09	4T08	Var. %
Curto Prazo (em Moeda Estrangeira)	676,8	694,6	-2,6%
<i>PDP Facility</i>	2.210,3	2.271,3	-2,7%
<i>Leasings Financeiros</i>	32,6	25,6	27,5%
Longo Prazo (em Moeda Estrangeira)	411,0	414,5	-0,8%
<i>PDP Facility</i>	3.330,7	3.406,0	-2,2%
<i>Leasings Financeiros</i>	676,8	694,6	-2,6%
Total de Financiamento de Aeronaves*	2.210,3	2.271,3	-2,7%

Os financiamentos para aquisição de aeronaves, totalizaram R\$2.210,4 milhões em 31 de março 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\$677,5 milhões, que já tem seu refinanciamento equacionado com uma combinação de *sale-leaseback* ou via empréstimos de longo prazo de instituições financeiras, com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos. As operações de *leasing* financeiro que totalizam R\$1.376,4 milhões, são despesas financeiras pagas mensalmente aos lessores dos aviões e são pagos pela própria geração de caixa da Companhia.

Indicadores Financeiros	1T09	4T08	Var. %
Empréstimos e Financiamentos (a)	3.330,9	3.406,0	-2,2%
Endividamento Ex-Perpétuos Financeiro (c)	2.919,9	2.991,5	-2,4%
Empréstimos Ex-Perpétuos e F. Aeronaves (c)	709,5	720,2	-1,5%
Financiamento de Aeronaves (d)	2.210,4	2.271,3	-2,7%
Disponibilidades (e)	394,6	591,6	-33,3%
Recebíveis de Curto Prazo (f)	326,6	344,9	-5,3%
Adiantamentos Aquisição de Aeronaves (g)	957,9	957,2	0,1%
Liquidez Total (h)	1.678,4	1.893,7	-11,4%
Dívida Líquida (b) - (h)	2.198,7	2.055,0	7,0%
Endividamento, Ex-Perpétuo e Aeronaves (c) - (d) - (f)	314,9	128,6	144,9%
% do endividamento em moeda estrangeira	96,1%	96,1%	0,0%
% do endividamento no curto prazo	31,7%	31,7%	0,0%
Divida Líquida (a) - (g) / EBITDAR (udm)	1,7	1,8	-5,6%
Ativo Total / Patrimônio Líquido	5,7	6,8	-16,2%

Vencimentos e Taxas	Vencto.	Taxa Contratual	Taxa Efetiva a.a.	Moeda
Capital de Giro	ago/09	111,5 % CDI	14,02%	Real
BNDES	jul/12	TJLP +2,65%	8,9%	Real
BDMG	jan/14	IPCA +6%	10,85%	Real
PDP Facility	dez/09	Libor + 0,5%	1,21%	Real
Emprestimo IFC	jul/13	Libor +1,875%	3,34%	Dólar
Senior Notes	abr/17	7,5%	7,5%	Dólar
Bonus Perpétuos	não tem	8,75%	8,75%	Dólar

Cronograma da Dívida (R\$ MM)	2009	2010	2011	2012	2013	após 2013	Total
Capital de Giro	50,0	-	-	-	-	-	50,0
BMDG	14,2	3,0	3,0	3,0	3,0	199,0	225,2
BNDES	2,8	14,0	14,0	5,5	-	-	36,3
IFC	14,5	21,0	21,0	21,0	9,0	-	86,5
Senior Notes	-	-	-	-	-	477,9	477,9
Total	81,5	38,0	38,0	29,5	12,0	676,9	875,9

Frota e Plano de Frota

A Companhia está na fase final do seu plano de substituição das aeronaves 737-300 e 767-300 por 737-800NG e 737-700NG para operação em rotas de curto e médio percurso. Estas aeronaves têm menor custo operacional, maior eficiência no consumo de combustível e reduzirão a idade média da frota.

Os 737-700NG nos permitem flexibilidade para operar em aeroportos que apresentem restrições e oferecer mais voos diretos a mercados com demanda reduzida. Os 737NG são equipados com winglets, tecnologia que proporciona melhor performance durante a decolagem, permite voos mais longos sem escalas e economiza até 3% no consumo de combustível ao ano. Todas as aeronaves do modelo 737-800 SFP (Short Field Performance) seguem os

regulamentos de segurança internacionais e são certificados por autoridades norte-americanas e brasileiras para decolar e pousar em pistas curtas.

Frota Operacional	Assentos*	1T09	1T08	Var. %	4T08	Var. %
B737-300	141	8	21	(13)	13	(5)
B737-700 NG	144	41	32	9	38	3
B737-800 NG	177	23	18	5	23	-
B737-800 NG SFP	187	35	26	9	32	3
B767-300 ER	218	-	11	(11)	-	-
Sub Total*	17.648	107	108	(1)	106	1
Não Operacional	Assentos*	1T09	1T08	Var. #	4T08	Var. #
B767-300 ER	218	7	4	3	2	5
B737-300	141	6	2	4	7	(1)
Sub Total*	2.372	13	6	7	9	4
Total	20.020	120	114	6	115	8

* Total de assentos no 1T09

Durante o 1T09, a GOL recebeu 3 Boeing 737-700NG e 3 Boeing 737-800NG (SFP), e iniciou o processo de devolução de 5 aeronaves 737-300, que atualmente se encontram em fase de manutenção, e deverá ser encerrado durante o segundo trimestre de 2009. A Companhia encerrou o trimestre com uma frota operacional de 107 aeronaves, com idade média de 6,6 anos.

Ao fim do 1T09, a GOL possuía, sete 767 fora de sua frota total, devido a inviabilidade com seu modelo de negócios. Em abril de 2009, a Companhia renegociou com seu lessor o contrato de uma de suas aeronaves 767-300, substituindo-a por uma aeronave do modelo 737-800, trazendo uma melhor adequação aos padrões de operações da frota atual. Outras quatro aeronaves 767s, estão em processo de negociação para *sub-lease* e *wet-lease*.

A Companhia arrenda toda a sua frota em uma combinação de leasings financeiros e operacionais. Ao fim de 1T09, havia 120 aeronaves, sendo 95 aeronaves sob o regime operacional e 25 como arrendamento financeiros.

A GOL reestruturou seu plano de frota visando aliar a renovação de suas aeronaves ao crescimento disciplinado de sua oferta, que contribui para redução dos custos de manutenção e satisfação dos clientes. Dos 92 pedidos firmes com a Boeing para entrega entre 2009 e 2014, foram redistribuídas as entregas de 20 aeronaves originalmente previstas para 2010 e 2012 para o período entre 2011 à 2014.

Previsão de Desembolsos de Aeronaves (R\$ MM)	2009	2010	2011	2012	Total
Pre Delivery Deposits	76,8	91,6	115,0	232,3	515,7
Compromissos com aquisição de aeronaves*	968,9	140,4	670,3	472,9	2.252,5
Total	1.045,7	232,0	785,3	705,2	2.768,2

* Preços de lista

O plano de modernização garante que a frota da GOL mantenha sua posição entre as mais novas e modernas do mundo. Ao final de 2008, a frota era composta predominantemente por aeronaves Boeing 737NG com a idade média da frota para 6,8 anos. Ao final de 2009, a frota será composta integralmente por Boeing 737NG, reduzindo a idade média da frota.

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)

Projeções Operacionais e Financeiras

A GOL revisou e ajustou suas premissas de custo para refletir suas atividades relacionadas a oferta de assentos, resultando em uma menor taxa de utilização, atualização dos efeitos da desvalorização cambial ocorrida no último trimestre, aumento do tempo necessário de manutenção para devolução dos 737-300 e para devolução das 767-300, porém mantendo a expectativa de devolução de todas essas aeronaves ainda em 2009.

A Companhia reviu suas premissas de crescimento de mercado e RPK, refletindo as recentes mudanças em sua malha aérea, transferindo parte de suas rotas internacionais para o mercado doméstico. Para o segundo trimestre, a GOL espera uma taxa de ocupação consolidada de ocupação entre 59% e 61%. A tabela abaixo mostra a revisão do guidance apresentando em 20 de março de 2009.

Projeção de Frota Operacional	2009E Anterior	2009E Revisado
Crescimento do Mercado Doméstico (% RPKs)	2 / 4	2 / 4
Passageiros Transportados (milhões)	28	28
ASK, Sistema (bilhões)	40,5	40,5
Doméstico	34,5	35,0
Internacional	6,0	5,5
Frota (fim do período)	108	108
RPK, Sistema (bilhões)	24	24,5
Decolagens (000)	290	290
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	9,50	9,97
Litros Consumidos (bilhões)	1,25	1,30
Preço do Combustível (R\$ / litro)	1,62	1,50
WTI Médio (US\$ / barril)	52	50
Taxa de Câmbio Média (R\$ / US\$)	2,29	2,29

Glossário de Termos do Setor Aéreo

Arrendamento de Aeronaves: representa pagamentos feitos em cumprimento às obrigações constantes em nossos contratos de arrendamento mercantil operacional, relativos a despesas de manutenção, contabilizados com base no número de horas voadas.

Assentos-quilômetro oferecidos (ASK): é multiplicação do número de assentos disponíveis pela distância do voo.

Barril de WTI: é a sigla de *West Texas Intermediate*. A região do West Texas concentra a exploração de petróleo nos EUA. Serve de referência para os mercados de derivados dos EUA.

Charter: o voo operado por uma companhia aérea que fica fora da sua operação normal ou regular.

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

Distância média de voos ou Etapa média: representa a distância média, em quilômetros voados, por aeronave.

EBITDAR: 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.

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.

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

Taxa de Ocupação, break-even: é a taxa de ocupação de passageiros que resultará na receita por passageiro equivalente a despesas operacionais.

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

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

Leasing: É um 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.

Long-haul: 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: é o número total de passageiros pagantes que efetivamente voaram em todos os voos da empresa.

Passageiros-quilômetro transportados (RPK): é o número de quilômetros voados por passageiro pagante.

Payload: refere-se ao dado real sendo transmitido. Ele é seguido por um cabeçalho que identifica o transmissor e o receptor do dado sendo transportado e é logo descartado assim que chega ao destinatário.

Receita Líquida: Receita operacional total após impostos e deduções.

Receita de passageiros por assento-quilômetro oferecido: é a receita por passageiro dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.

Receita operacional por assento-quilômetro oferecido (RASK): é a receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

Sale-leaseback: é uma transação financeira, onde um vende um recurso e o aluga de volta por um longo prazo. Assim ele continua a poder usar o recurso, não sendo o proprietário dele.

Sub-lease: 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 por quilômetro: é a média que um passageiro paga por um quilômetro voado.

Balanço Patrimonial (R\$ `000) IFRS Não Auditado	1T09	4T08
Ativo	6.951.473	7.258.578
Circulantes	1.349.838	1.661.921
Disponibilidades	166.122	169.330
Ativos financeiros	214.906	245.585
Caixa restrito	13.576	176.697
Vendas e outros recebíveis	326.625	344.927
Estoques	181.865	200.514
Impostos diferidos a recuperar	60.669	110.767
Depósitos	226.723	237.914
Despesas antecipadas	109.954	123.801
Outros	49.398	52.386
Ativos Não-Circulantes	4.194.177	4.196.617
Imobilizado	2.998.753	2.998.756
Ativos intangíveis	1.195.424	1.197.861
Outros Ativos Não-Circulante	1.407.458	1.400.040
Despesas antecipadas	70.604	58.793
Depósitos	540.524	507.428
Impostos diferidos a recuperar	730.536	729.784
Caixa restrito	6.859	6.589
Outros ativos não-circulante	58.935	97.446
Passivo e Patrimônio Líquido	6.951.473	7.258.578
Circulante	2.185.084	2.582.579
Empréstimos e financiamentos	948.003	967.452
Contas a pagar	231.977	283.719
Obrigações trabalhistas	153.632	146.805
Impostos e tarifas a recolher	38.142	39.605
Impostos sobre venda e tarifas de pousos	72.459	97.210
Transportes a executar	422.049	572.573
Provisões	109.005	165.287
Receita diferida Smiles	87.097	90.043
Outros passivos correntes	122.720	219.885
Passivos não correntes	3.544.515	3.604.391
Financiamentos de longo prazo	2.382.707	2.438.881
Receita diferida de Smiles	254.034	262.626
Impostos diferidos	578.577	548.680
Provisões	125.435	157.310
Outros não correntes	203.762	196.894
Patrimônio líquido	1.221.874	1.071.608
Ações emitidas	1.350.702	1.250.618
Reservas de capital	89.556	89.556
Ações em tesouraria	(41.180)	(41.180)
Lucros (prejuízos) retidos	(177.204)	(227.386)

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

	1T09	1T08	% Var.	4T08	% Var.	2008	2007	% Var.
Receita Operacional Líquida	1.517.036	1.604.427	-5,4%	1.548.633	-2,0%	6.406.193	4.940.984	29,7%
Transporte de passageiros	1.386.436	1.499.336	-7,5%	1.440.368	-3,7%	5.890.104	4.566.691	29,0%
Transporte de cargas e outros	130.600	105.091	24,3%	108.265	20,6%	516.089	374.293	37,9%
Custos e Despesas Operacionais	(1.411.945)	(1.555.231)	-9,2%	(1.494.770)	-5,5%	(6.494.841)	(4.931.119)	31,7%
Pessoal	(246.430)	(241.819)	1,9%	(248.885)	-1,0%	(983.783)	(799.344)	23,1%
Combustível de aviação	(446.064)	(664.132)	-32,8%	(484.556)	-7,9%	(2.630.834)	(1.898.840)	38,5%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(217.485)	(169.243)	28,5%	(209.015)	4,1%	(645.089)	(525.785)	22,7%
Seguros de aeronaves	(18.184)	(7.168)	153,7%	(10.776)	68,7%	(42.813)	(44.646)	-4,1%
Comerciais e publicidade	(82.077)	(140.207)	-41,5%	(132.266)	-37,9%	(588.735)	(367.866)	60,0%
Tarifas de pouso e decolagem	(80.676)	(86.300)	-6,5%	(71.863)	12,3%	(338.370)	(273.655)	23,6%
Prestação de serviços	(86.383)	(117.445)	-26,4%	(104.461)	-17,3%	(422.177)	(348.732)	21,1%
Material de manutenção e reparo	(123.609)	(2.807)	4303,6%	(155.027)	-20,3%	(388.030)	(339.281)	14,4%
Depreciação	(36.697)	(27.266)	34,6%	(33.633)	9,1%	(125.127)	(62.548)	100,0%
Outros	(74.340)	(98.844)	-24,8%	(44.288)	67,9%	(329.883)	(270.422)	22,0%
Resultado Operacional (EBIT)	105.091	49.196	113,6%	53.863	95,1%	(88.648)	9.865	-998,6%
<i>Margem EBIT</i>	6,9%	3,1%	+3,9 pp	3,5%	+3,4 pp	-1,4%	0,2%	-1,6 pp
Outras Receitas (despesas)	(12.863)	16.349	-178,7%	(701.784)	-98,2%	(1.104.702)	(191.018)	478,3%
Despesas com juros	(79.975)	(65.687)	21,8%	(90.546)	-11,7%	(269.278)	182.618	-247,5%
Juros Capitalizados	1.413	8.793	-83,9%	6.085	-76,8%	28.871	(38.879)	-174,3%
Variações monetárias e cambiais	86.077	47.259	82,1%	(501.939)	-117,1%	(757.526)	(165.230)	358,5%
Receitas Financeiras de Investimentos	73.322	29.696	146,9%	(1.258)	-5928,5%	78.349	(293.333)	-126,7%
Outras despesas, líquidas	(93.700)	(3.712)	2424,2%	(114.126)	-17,9%	(185.118)	123.806	-249,5%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	92.228	65.545	40,7%	(647.921)	-114,2%	(1.193.350)	(181.153)	558,8%
Imposto de renda	(30.794)	(86.063)	-64,2%	106.346	-100,0%	(193.626)	(33.595)	476,4%
Lucro (prejuízo) líquido	61.434	(20.518)	-399,4%	(541.575)	-111,3%	(1.386.976)	(214.748)	545,9%
<i>Margem Líquida</i>	4,0%	-1,3%	+5,3 pp	-35,0%	+39,0 pp	-21,7%	-4,3%	-17,3 pp
EBITDA	141.788	76.462	85,4%	87.496	62,1%	36.479	72.413	-49,6%
<i>Margem EBITDA</i>	9,3%	4,8%	+4,6 pp	5,6%	+3,7 pp	0,6%	1,5%	-0,9 pp
EBITDAR	359.273	245.705	46,2%	296.511	21,2%	681.568	598.198	13,9%
<i>Margem EBITDAR</i>	23,7%	15,3%	+8,4 pp	19,1%	+4,5 pp	10,6%	12,1%	-1,5 pp

Fluxo de Caixa (R\$ '000) IFRS	1T09	1T08	Var. %
Fluxo de caixa de atividade operacionais			
Lucro líquido (Prejuízo) do exercício	61.434	(20.518)	nm
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa líquido gerado pelas atividades operacionais:			
Depreciação	36.697	27.266	34,6%
Pagamentos baseados em ações	1.444	1.137	27,0%
Mudança no valor justo de instrumentos financeiros derivativos	(12.334)	9.717	nm
Variações cambiais e monetárias, líquidas	(86.077)	(47.259)	82,1%
Mudanças nos ativos e passivos operacionais:			
Provisões	(88.157)	(157.126)	-43,9%
Contas a receber	18.302	548.772	-96,7%
Estoques	18.649	4.587	306,6%
Depósitos	(21.905)	(12.174)	79,9%
Despesas antecipadas	2.036	42.361	-95,2%
Outros ativos	40.950	81.035	-49,5%
Transportes a executar	(150.524)	(180.419)	-16,6%
Receita diferida Smiles	(11.538)	2.112	nm
Fornecedores	(51.742)	(74.422)	-30,5%
Tarifas aeroportuárias e impostos sobre vendas	(24.751)	4.545	nm
Imposto de renda	77.966	6.045	1189,8%
Outros passivos	<u>(83.469)</u>	<u>36.002</u>	nm
Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades operacionais	(273.019)	271.661	nm
Fluxo de caixa de atividades de investimento			
Aquisição de imobilizado, líquido	(35.542)	(243.309)	-85,4%
Aquisição de ativos intangíveis	2.437	(5.343)	nm
Resultado de caixa restrito	162.851	(8.724)	nm
Resultado de ativos financeiros	<u>30.679</u>	<u>281.489</u>	-89,1%
Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades de investimento	160.425	24.113	565,3%
Fluxo de caixa de atividades de financiamento			
Resultado de pagamento de dívida	9.302	(364.954)	nm
Dividendos pagos	-	(36.258)	nm
Aquisição de ações para manutenção em tesouraria	-	(20.864)	nm
Capital subscrito	<u>100.084</u>	-	nm
Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades de financiamento	109.386	(422.076)	nm
Acréscimo (decrécimo) líquido de caixa e disponibilidades	(3.208)	(126.302)	-97,5%
Disponibilidades no início do exercício	169.330	573.121	-70,5%
Disponibilidades no final do exercício	166.122	446.819	-62,8%
Divulgação suplementar de informações do fluxo de caixa			
Juros pagos	79.975	54.084	47,9%
Imposto de renda pago	2.757	53.612	-94,9%
Divulgação de transações que não afetam o caixa:			
Juros capitalizados provisionados	32.520	26.458	22,9%
Arrendamento financeiro	1.152	100.818	-98,9%

Empréstimos (R\$ MM)	1T09	4T08	Var. %
Curto Prazo	915,4	941,5	-2,8%
Em Reais	67,0	66,8	0,3%
<i>Capital de Giro</i>	50,0	50,0	0,0%
<i>BNDES</i>	14,2	14,2	-0,1%
<i>BDMG</i>	2,8	2,6	7,7%
Em Moeda Estrangeira	848,5	874,7	-3,0%
<i>PDP Facility</i>	677,5	697,7	-2,9%
<i>Empréstimo IFC</i>	14,5	19,5	-23,7%
<i>Leasings Financeiros</i>	156,5	157,9	-0,9%
Longo Prazo	1.971,7	2.024,5	-2,6%
Em Reais	45,1	49,2	-8,4%
<i>BNDES</i>	33,1	36,6	-9,7%
<i>BDMG</i>	12,0	12,6	-4,8%
Em Moeda Estrangeira	1.926,6	1.975,3	-2,5%
<i>PDP Facility</i>	-	-	nm
<i>Empréstimo IFC</i>	72,4	77,9	-7,1%
<i>Leasing Financeiro</i>	1.376,4	1.415,7	-2,8%
<i>Senior Notes</i>	477,9	481,7	-0,8%
Divida Bruta	2.887,1	2.966,0	-2,7%
<i>Bônus Perpétuos</i>	411,0	414,5	-0,8%
<i>Endividamento Financeiro, incluindo perpétuos</i>	3.298,1	3.380,4	-2,4%