

Lucro Operacional da GOL sobe 121% para R\$119 milhões e Lucro Líquido Alcança R\$398 milhões no 4T09

Com lucro operacional positivo e crescente em seis trimestres consecutivos, o lucro líquido do 4T09 foi ainda beneficiado por créditos fiscais

São Paulo, 11 de março de 2010 – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, anuncia hoje os resultados do quarto trimestre de 2009 (4T09). 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 quarto trimestre de 2008 (4T08) e terceiro trimestre de 2009 (3T09).

Destaques

● No 4T09, a **GOL registrou lucro operacional (EBIT) de R\$119,2 milhões, com margem operacional de 7,4%**, 121,2% superior aos registrados no 4T08, R\$53,9 milhões (margem de 3,5%), e 20,3% acima do 3T09, (R\$99,1 milhões e margem de 6,6%). A melhoria do resultado se deve às vantagens competitivas da Companhia (maior frequência entre os aeroportos domésticos, liderança em custos baixos, elevados indicadores de pontualidade, regularidade, segurança e atendimento diferenciado ao cliente); e o crescimento da demanda nos mercados doméstico e internacional.

● O **lucro líquido atingiu R\$397,8 milhões no trimestre, com margem líquida de 24,6%**, comparado ao prejuízo de R\$541,6 milhões no 4T08 e lucro de R\$77,9 milhões no 3T09. O resultado do 4T09 foi beneficiado pela utilização de créditos fiscais de R\$352,0 milhões reconhecidos na linha de imposto de renda e contribuição social, decorrentes de prejuízos fiscais da VRG, adquirida em 2007. Esse efeito ocorreu por conta do histórico de **lucros operacionais positivos e crescentes da Companhia nos últimos seis trimestres consecutivos**, e da expectativa de evolução dos mesmos nos próximos anos.

● Os **custos e despesas operacionais** atingiram R\$1.498,5 milhões no 4T09, aumento de 0,2% em relação ao 4T08, em razão de despesas e provisões não-recorrentes no total de aproximadamente R\$73 milhões em função de melhorias dos controles internos da Companhia e maior automação da contabilidade para as novas práticas contábeis adotadas a partir de 2009 (IFRS e BRGAAP 11.638), que impactaram o custo ex-combustíveis e R\$44 milhões considerando os custos totais.

Contatos RI

Leonardo Pereira
 Vice Presidente/ CFO
 e Diretor de RI

Rodrigo Alves
 Raquel Kim
 Mario Liao

Relações com Investidores

ri@golnaweb.com.br

www.voegol.com.br/ri

+55 (11) 2128-4700

Teleconferências

Sexta-Feira
 12 de março de 2010

Português

12h30 (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

11h00 (Brasil)

09h00 (US ET)

Tel.: +1 (412) 858-4600

(demais países) ou

+1 (800) 860-2442 (EUA)

Código: GOL

Replay: +1 (412) 317-0088

(demais países) ou

+1 (877) 344-7529 (EUA)

Código: 437872#

Webcast ao vivo:

www.voegol.com.br/ri



| Destaques (R\$MM) | 4T09 | 4T08 | % Var. | 3T09 | % Var. |
|--------------------------------|--------------|----------------|---------------|-------------|---------------|
| Receita Líquida | 1.617,6 | 1.548,6 | 4,5% | 1.496,7 | 8,1% |
| Custos e Despesas Operacionais | (1.498,5) | (1.494,8) | 0,2% | (1.397,6) | 7,2% |
| Lucro Operacional | 119,2 | 53,9 | 121,2% | 99,1 | 20,3% |
| Margem Operacional | 7,4% | 3,5% | +3,9pp | 6,6% | +0,8pp |
| EBITDAR | 290,1 | 296,5 | -2,2% | 298,7 | -2,9% |
| Margem EBITDAR | 17,9% | 19,1% | -1,2pp | 20,0% | -2,0pp |
| Lucro Líquido | 397,8 | (541,6) | nm | 77,9 | 410,7% |

● **A GOL obteve sucesso em seu objetivo de atingir uma posição de caixa de R\$1,4 bilhão. Com isso fortaleceu o balanço patrimonial que encerrou 2009 em R\$1.441,7 milhões em disponibilidades, representando 23,9% da receita líquida do ano.** Trata-se de um aumento de 117,5% comparado ao 3T09, e de 143,7% versus o 4T08, devido a uma série de iniciativas que complementaram a geração de caixa operacional auferida em 2009, como: a oferta primária e privada de ações, a emissão de debêntures e a parceria do SMILES com Bradesco e Banco do Brasil.

● O Conselho de Administração da GOL deliberou hoje a **distribuição de dividendos** e como ato contínuo, **um aumento de capital da Companhia, no montante equivalente aos dividendos declarados.** Os dividendos no montante de R\$ 185,8 (R\$ 0,70 por ação) serão pagos sobre o lucro líquido de R\$ 858,5 milhões, conforme as normas contábeis brasileiras (BR GAAP 11.638), líquido da constituição da reserva legal e prejuízos acumulados em 2008.

Utilizando esse mecanismo, a Administração da Companhia acredita atingir os seguintes objetivos:

A decisão visa garantir o direito dos acionistas aos dividendos sobre o lucro líquido do exercício, sem deixar de cumprir com as metas de fortalecer o balanço patrimonial da GOL, estabelecidas com os mesmos.

- Garantir o direito dos acionistas de receberem os dividendos sobre o lucro líquido do exercício, cumprindo simultaneamente o compromisso de fortalecimento do balanço patrimonial da GOL, de forma a: (i) manter suas disponibilidades em no mínimo 20% da receita líquida dos últimos 12 meses, (ii) aumentar as margens operacionais em 2010, e (iii) continuar melhorando os indicadores de alavancagem financeira.
- Por se tratar de um aumento de capital, mediante a emissão privada de ações, os acionistas poderão optar por recompor o caixa da GOL reinvestindo os dividendos recebidos, sem diluir sua participação no capital da Companhia.
- A Posição financeira fortalecida é crucial para permitir a plena execução do plano de crescimento da Companhia, evitando riscos de curto prazo relacionados a volatilidade do mercado de capitais e ainda melhorando sua capacidade de negociação com parceiros, instituições financeiras e fornecedores.


A Companhia destaca que o lucro líquido de 2009 já representa uma reversão de aproximadamente 2/3 do prejuízo registrado no ano anterior. Porém em ambos os períodos, os resultados líquidos foram em sua maioria provenientes de efeitos contábeis sem impacto no caixa (variação cambial entre ativos e passivos em moeda estrangeira e benefícios fiscais).

A tabela abaixo resume as informações necessárias para o recebimento dos dividendos e subscrição no aumento de capital. As informações completas foram publicadas no website de investidores da GOL www.voegol.com.br/ri.


| Pagamento de Dividendos | Acionistas no Brasil | Detentores de ADRs |
|----------------------------------|-----------------------------|---------------------------|
| Valor total dos Dividendos | | R\$185,8 milhões |
| Valor por Ação / ADR | | R\$0,70 |
| Data Base (<i>record date</i>) | 29/3/2010 | 1/4/2010 |
| Data Ex-direitos | 30/3/2010 | 30/3/2010 |
| Data de Pagamento | 16/4/2010 | 16/4/2010 |

| Aumento de Capital (Oferta Privada) | Acionistas no Brasil | Detentores de ADRs |
|--|-----------------------------|---------------------------|
| Valor Total | | R\$185,8 milhões |
| Preço em (R\$) ⁽¹⁾ | | R\$24,38 |
| Data Base (<i>record date</i>) ⁽²⁾ | 30/3/2010 | 2/4/2010 |
| Total de Ações Preferenciais | | 3.789.507 |
| Total de Ações Ordinárias | | 3.833.077 |
| Data Ex-direitos e Início da Subscrição ⁽²⁾ | 31/3/2010 | 31/3/2010 |
| Data Final para Subscrição | 29/4/2010 | a ser definido |

(1) Com base na cotação de fechamento do dia 11/03/2010 (2) As datas de referência para acionistas no Brasil e detentores de ADRs são diferentes, por conta de diferentes regulamentações para pagamento de dividendos e subscrição de ações no Brasil e nos Estados Unidos.


 O **VoeFácil**, programa da GOL para vendas parceladas de passagens aéreas, **é a principal ferramenta para estimular a demanda e atrair a classe média brasileira ao transporte aéreo** por meio de sua estratégia baseada em 5 pilares: (i) oferecer tarifas mais baixas que as oferecidas pelos ônibus interestaduais, desde que o cliente reserve sua passagem com antecedência; (ii) opções de pagamento diferenciados com parcelamento em até 36 meses; (iii) orientação sobre os procedimentos aeroportuários e de voo; (iv) as vantagens da aviação em relação ao transporte terrestre; e (v) estratégia de marketing em canais específicos, como anúncios segmentados em jornais e mídias regionais em bairros com alta densidade desse público alvo, em detrimento de mídias de alcance nacional ou não segmentadas. Durante o ano, outras iniciativas para aproximar a GOL de seu público alvo foram implementadas, com destaque para:

O VoeFácil é a principal ferramenta da GOL para atrair a classe média brasileira aliando: facilidade de pagamento, marketing direcionado e orientação ao passageiro que nunca viajou de avião.

- 
 ■ Extensão do VoeFácil, por meio dos agentes de viagens (antes apenas disponível para vendas diretas pelo site www.voegol.com).
- Inauguração em São Paulo da primeira Loja VoeFácil (em dez/09), estrategicamente localizada na região do Largo 13 de Maio, onde estão localizados um dos maiores terminais rodoviários e de trem, além de um dos maiores centros comerciais voltados para a classe média da cidade.

O **processo de revitalização do SMILES** realizado em 2009, já permitiu a expansão da GOL dentre os passageiros de negócios, tornando-se um canal adicional de vendas para aumento da taxa de ocupação nos voos.

2009 foi o ano da revitalização do SMILES, permitindo que a GOL expandisse sua presença dentre os clientes que voam a negócios.

Em 2009, o SMILES passou de 3% a aproximadamente 30% em participação no mercado de milhas antecipadas do Brasil, fechou acordos para integração com *AAdvantage*, *Flying Blue*, *Iberia Plus* e *AeroMexico Club Premier*, programas de milhagem das empresas aéreas internacionais que mais transportam passageiros entre o Brasil, América do Norte e Europa, além do lançamento do cartão *co-branded* do SMILES em parceria com o Bradesco e Banco do Brasil.

Também foram realizadas uma série de promoções que permitiram maior flexibilidade e facilidade na conversão de milhas em passagens aéreas GOL, o que contribuiu para revitalizar as mais de 160 parcerias do SMILES, com destaque para: *Unidas Rent a Car*, *Americanas.com*, *Ponto Frio.com*, *HP*, *Figueira Rubaiyat*, *Accor Hotéis*, *Atlântica Hotéis*, *Terraço Itália*, *Viena Restaurantes*, *Editora Globo*, *Newsweek*, os jornais *Folha* e *Estado de São Paulo*, *Assine Abril.com*, *American Express*, *Itaú*, *Bradesco cartões*, *Banco do Brasil*, *Banco Safra*, *HSBC*, *Credicard*, *Banco Votorantim cartões*, entre outros.

Como resultado desse processo de revitalização e melhor posicionamento no mercado doméstico, a GOL apresentou crescimento significativo no segmento de negócios. Segundo dados mais recentes publicados pelas duas principais associações de agências de viagens corporativas do Brasil: TMC Brasil e Favecc, entre o primeiro semestre de 2008 e igual período em 2009, a participação da GOL cresceu nesse segmento. Segundo a TMC Brasil, o crescimento foi de 6,1 pontos percentuais, e em 8,13 pontos percentuais de 25,7% para 33,8%, de acordo com dados da Favecc.

A GOL expandiu seus **canais de distribuição internacionais** com novas parcerias e investimentos. Os acordos de *code-share* assinados durante o ano representam um importante indutor de tráfego na malha aérea da GOL. Adicionalmente, investiu na expansão de sua capacidade de distribuição por meio dos sistemas de distribuição global - *Global Distribution System* (GDS) existentes no mercado como o Sabre, Amadeus e Travelport. A Companhia passou também a ser emissora UATP, sistema de pagamentos que reduz as despesas comerciais incorridas com cartões de crédito, ao mesmo tempo em que amplia o canal de vendas por se tratar de um sistema que permite transações de compra e venda de passagens aéreas dentre as mais de 250 companhias aéreas associadas (que representam 95% dos ASKs do mundo). Com essas

iniciativas, a Companhia espera crescer suas vendas entre clientes estrangeiros nos próximos anos.

● O segmento de transporte de cargas da GOL, o **Gollog**, foi ampliado em abril de 2009 com o lançamento do **Gollog Express**. Voltado a entrega porta-a-porta de cargas expressas e serviços opcionais diferenciados, como a atualização ativa do *status* da entrega por meio de mensagens SMS, embalagens de proteção contra água, entre outros. Em menos de 9 meses, o segmento *express* já correspondia a mais de 10% da receita gerada pela unidade em 2009. Em 2010, a GOL está intensificando suas iniciativas comerciais e está em plena fase de duplicação do número de cidades atendidas de aproximadamente 1.100 em 2009 para cerca de 2 mil cidades até o final desse ano.

● **Lançado no Brasil com sucesso absoluto e alto índice de aprovação dos clientes, a Venda a Bordo (Buy on Board)**, serviço de bordo adicional, complementando o padrão oferecido nos voos GOL, será expandido após sua fase de testes dos atuais 42 voos para mais de 400 voos diários (mais dos que 50% dos voos diários da GOL), até o fim de 2010.

● **A plataforma e-commerce da GOL (www.voegol.com)**, uma das maiores plataformas comerciais eletrônicas da América Latina, apresentou média mensal de visitantes únicos, superior a 6 milhões e correspondeu a aproximadamente 94% das passagens aéreas vendidas em 2009 (R\$ 5,7 bilhões). Em 2009, a GOL iniciou o processo de expansão da plataforma por meio de parcerias para venda de produtos relacionados a viagem como aluguel de veículos e venda de seguros.

● A GOL manteve seu foco em reduzir custos operacionais com as seguintes iniciativas adicionais ao aumento gradual da taxa de utilização de aeronaves ao longo de 2009 e 2010:

- **Padronização da Frota:** a frota padronizada e renovada de Boeing 737-700 e 737-800 NG nas rotas regulares, de idade média de 6,3 anos, proporciona menores custos de manutenção, reduz o consumo de combustível e gera melhores índices de utilização e eficiência operacional. A frota operacional da GOL encerrou o ano em 108 aeronaves e 127 na frota total.
- **Redução do GAP entre frota total e frota operacional:** etapa final do processo de padronização da frota da GOL com a devolução das aeronaves Boeing 737-300 até o final do primeiro semestre de 2010.
- **Expansão do Centro de Manutenção de Confinos** (ocorrido em março de 2010): redução de custo em função da diminuição de aeronaves sendo levadas ao exterior para manutenção, ganhos de escala, como parte das medidas que fazem parte da projeção da Companhia em reduzir seus custos operacionais em 2010 e tratamento de 100% de seus efluentes, e reaproveitamento da água.
- **Pintura Eletrostática:** gera maior eficiência no consumo de combustível, reduz em 300kg o peso da aeronave, e ao mesmo tempo, proporciona economia da tinta utilizada com menor emissão de CO2 na atmosfera.
- Implementação do **ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System)**: previsto para operacionalização em abril deste ano, e finalização das instalações em todas aeronaves até 2012. O sistema emite principais dados de voo em tempo real via satélite, ajudando na antecipação de futuras manutenções nas aeronaves, trazendo mais segurança, eficiência e ganhos de escala.
- Implementação do **GPS Landing System** (a implementação em todas as aeronaves iniciará em junho de 2010 e será concluída até o final de 2014): sistema para procedimentos de pousos e decolagens que permite redução no consumo de combustível, maior precisão e segurança.

A GOL expandiu seus canais de distribuição internacionais com novas parcerias e investimentos. Os acordos de code-share assinados durante o ano, representam um importante indutor de tráfego na malha aérea da GOL.

Comentário da Administração

“O ano do cliente” foi a expressão utilizada para nortear as atividades da GOL durante 2009, visando torná-la a melhor companhia aérea para se viajar, trabalhar e investir, aproximando pessoas com segurança e inteligência. No início de 2009, esse objetivo contava com uma plataforma operacional recém integrada e um cenário econômico instável, que perdurou todo o primeiro semestre.

Mesmo com todos esses desafios, a Companhia conseguiu apresentar resultados consistentes e com o jeito da GOL: com segurança (*certificação IOSA*), inovação (*Venda a Bordo*), simplicidade (*atendimento on-line*), foco do cliente (*melhoria dos indicadores de satisfação*), orientação para resultados (*aumento da rentabilidade operacional, produtividade, pontualidade e regularidade*), e sustentabilidade (*maior eficiência no consumo de combustíveis*).

Esses atributos aliados as suas vantagens competitivas e posicionamento estratégico, fazem da GOL a companhia aérea capaz de apresentar uma das mais altas rentabilidades operacionais do setor no país ao longo de 2009, ao mesmo tempo em que estimula a demanda, atraindo a nova classe média brasileira e aumenta sua presença dentre os passageiros de negócios.

Hoje, o Brasil conta com mais de 100 milhões de pessoas com renda disponível para adquirir passagens aéreas. Segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e FGV (Fundação Getúlio Vargas), essa população passou de aproximadamente 70 milhões em 2003 para mais de 100 milhões (90 milhões pertencentes à classe média com renda entre R\$1,0 mil e R\$4,5 mil) em 2008. Porém, menos de 16 milhões utilizam esse modal de transporte, o que torna o Brasil um dos países com maior potencial de crescimento do setor aéreo do mundo.

Em 2010, a GOL continuará trabalhando para conquistar a preferência de seus clientes, colaboradores (o Time de Águias) e acionistas, buscando popularizar e democratizar o transporte aéreo no Brasil e na América do Sul. Em nossa visão, a qualidade de serviço e excelente custo benefício para cada perfil de cliente, serão chave para alcançarmos esse objetivo e dar retorno a todos os que acreditaram nessa história de sucesso.

As conquistas de 2009 e as dos próximos anos, não seriam possíveis sem os mais de 17 mil colaboradores que trabalham na GOL, aos quais gostaria de aproveitar a oportunidade para agradecer pela dedicação e empenho.

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

Desempenho Operacional

| Mercado Doméstico | 4T09 | 4T08 | Var.% | 3T09 | Var.% |
|------------------------------|--------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|
| ASK - GOL (bilhões) | 9,4 | 8,0 | 17,3% | 9,0 | 4,4% |
| ASK - Indústria (bilhões) | 23,0 | 18,7 | 22,6% | 21,5 | 6,7% |
| RPK - GOL (bilhões) | 7,0 | 4,9 | 42,5% | 6,1 | 14,3% |
| RPK - Indústria (bilhões) | 16,6 | 11,9 | 39,3% | 14,5 | 14,6% |
| Ocupação - GOL (%) | 74,2% | 61,1% | +13,1 pp | 67,6% | +6,6 pp |
| Ocupação - Indústria (%) | 72,4% | 63,7% | +8,7 pp | 67,4% | +5,0 pp |
| Mercado Internacional | 4T09 | 4T08 | Var.% | 3T09 | Var.% |
| ASK - GOL (bilhões) | 1,2 | 1,5 | -17,7% | 1,2 | -0,4% |
| ASK - Indústria (bilhões) | 7,5 | 7,2 | 3,6% | 7,5 | -0,2% |
| RPK - GOL (bilhões) | 0,8 | 0,7 | 8,2% | 0,6 | 33,2% |
| RPK - Indústria (bilhões) | 5,6 | 4,9 | 12,5% | 5,4 | 3,0% |
| Ocupação - GOL (%) | 66,8% | 50,8% | +16,0 pp | 51,1% | +15,7 pp |
| Ocupação - Indústria (%) | 74,4% | 68,5% | +5,9 pp | 70,9% | +3,5 pp |

Mercado Doméstico: Demanda

No 4T09, a **indústria** registrou aumento de 39,3% da demanda (RPK) sobre o 4T08, devido à retomada do crescimento da economia brasileira, a partir do início do segundo semestre, e tarifas médias mais baixas que estimularam a demanda. Comparado ao 3T09, houve aumento de 14,6%, em virtude da sazonalidade, uma vez que o quarto trimestre possui alta concentração de feriados, eventos, convenções, confraternizações, e o início da alta temporada de verão em dezembro.

No 4T09, a demanda na malha aérea da **GOL** apresentou crescimento de 42,5% e 14,3% em relação ao 4T08 e 3T09, respectivamente. O desempenho operacional do 4T09, bem como ao longo de 2009, reflete o melhor posicionamento da Companhia no mercado doméstico em relação à indústria.

Mercado Doméstico: Yields

A GOL manteve seu gerenciamento dinâmico de tarifas, beneficiando com preços mais baixos, clientes que programam suas viagens antecipadamente, ao mesmo tempo que flexibiliza o parcelamento de passagens, incentivando a demanda. Essa estratégia reduz o estoque de assentos disponíveis para voos demandados com pouca antecedência, o que leva a tarifas mais elevadas, maximização de *yields* e taxas de ocupação.

Os **yields da Companhia** apresentaram crescimento gradual ao longo do 4T09 e atingiu R\$18,1 centavos, uma redução de 29,3% em comparação aos R\$25,6 centavos no 4T08. Essa queda se deve aos seguintes fatores: (i) menor volatilidade do dólar e do barril de petróleo (WTI); (ii) menor custo por litro de combustível, que apresenta queda de 17,6% em relação ao 4T08, passando de R\$1,58 por litro para R\$1,31 por litro; (iii) redução de 5% nas comissões pagas aos agentes de viagens em voos domésticos; e (iv) cenário de baixo racional econômico durante os meses de setembro a outubro que levaram os *yields* a patamares abaixo dos esperados pela GOL.

Já em comparação ao 3T09, houve redução em 4,4%. O baixo *yield* de setembro foi compensado por *yields* médios superiores ao do 4T09 durante os meses de julho e agosto, porém com taxas de ocupação mais baixas.

Mercado Doméstico: Oferta e Taxa de Ocupação

A **oferta** de assentos (ASK) na **indústria aérea** no mercado doméstico cresceu 22,6% entre o 4T09 e 4T08, e 6,7% sobre o 3T09. A taxa de ocupação média do mercado atingiu 72,4%, ou 8,7 pontos percentuais acima dos 63,7% apresentados no 4T08. O aumento da demanda em ambos os trimestres reflete o aumento da demanda nos voos domésticos e da maior taxa de utilização de aeronaves por parte de todas as empresas relevantes do setor.

A **GOL** adicionou 17,3% em **capacidade** entre o 4T09 e 4T08, com taxa de ocupação de 74,2%, 13,1 pontos percentuais acima dos 61,1% divulgados no 4T08. Em relação ao 3T09 o aumento da capacidade foi de 4,4%, com a taxa de ocupação 6,6 pontos percentuais acima dos 67,6% apresentados no 3T09.

Esse aumento deve-se principalmente pelo crescimento da demanda na malha aérea da GOL, acima da média da indústria, combinada com o objetivo da Companhia em elevar suas taxas de ocupação, visando maximizar resultados. A tabela da página anterior demonstra que em relação a qualquer outro participante da indústria, a GOL adicionou capacidade em menor proporção ao crescimento da demanda em sua malha aérea (**proporção de 1/3 da demanda em sua malha**).

O melhor desempenho operacional da GOL reflete seu melhor posicionamento no mercado doméstico em relação à indústria.

Os yields do quarto trimestre foram crescentes de outubro a dezembro.

Em relação a qualquer outro participante da indústria, a GOL foi a empresa que adicionou capacidade em menor proporção ao crescimento da demanda em sua malha aérea.

Mercado Internacional

A **demanda na indústria** apresentou alta de 12,5% entre o 4T09 e 4T08, e de 3,0% em relação ao 3T09, por conta principalmente de: (i) sazonalidade; (ii) retomada do crescimento da economia Brasileira e da América do Sul; e (iii) valorização do Dólar perante o Real.

Já a **demanda** na malha aérea da **GOL**, apresentou alta de 8,2% na comparação entre o 4T09 e 4T08, devido aos mesmos fatores que influenciaram a indústria, mas principalmente pelo: (i) lançamento de novas lojas internacionais adequando o perfil da GOL aos clientes destas localidades; (ii) ajustes feitos nas frequências de voo para Argentina, Colômbia, Chile, Bolívia e Venezuela, visando aumentar as taxas de ocupação; (iii) introdução de novas rotas internacionais que ligam o Brasil ao Caribe por meio de voos para Aruba e Curaçao; e (iv) recuperação da demanda nas rotas do Cone Sul a partir do arrefecimento da ameaça da gripe suína que prejudicaram as rotas para a região, especialmente durante o 2T09 e 3T09. Dessa forma, a taxa de ocupação internacional cresceu 16,0 pontos percentuais na comparação entre o 4T09 (66,8%) e 4T08 (50,8%). Por conta dos mesmos motivos, mas principalmente da sazonalidade, em comparação ao 3T09, a GOL apresentou crescimento de demanda de 33,2% no mercado internacional e teve aumento na taxa de ocupação de 15,7 pontos percentuais.

A oferta de assentos no 4T09 cresceu 3,6% na **indústria**, quando comparado com o 4T08, com taxa de ocupação de 74,4% no trimestre, alta de 5,9 pontos percentuais versus 68,5% no 4T08. Em relação ao 3T09 a oferta ficou praticamente estável, enquanto a taxa de ocupação subiu 3,5 pontos percentuais sobre os 70,9%. Esse aumento nas taxas de ocupação nos dois períodos se deve principalmente ao efeito da GOL na indústria (*GOL effect*) como um todo e o reaquecimento da demanda. Excluindo a GOL das estatísticas de tráfego da indústria, as taxas de ocupação subiram 2,9 pontos percentuais na comparação entre os 75,8% registrados no 4T09, e de 1,1 ponto percentual em comparação ao 3T09 (74,7%).

A **GOL** reduziu sua capacidade no **mercado internacional** em 17,7% na comparação entre o 4T09 e 4T08, devido ao reposicionamento de malha ocorrido ao longo de 2009, visando melhorar a rentabilidade nesse segmento. Como consequência desse reposicionamento aliado ao aumento da demanda, a GOL apresentou alta de 16,0 pontos percentuais em sua taxa de ocupação, que passou de 50,8% no 4T08 para 66,8% no 4T09. Em relação ao 3T09, a oferta ficou praticamente estável, o que resultou em uma alta de 15,7 pontos percentuais na taxa de ocupação de 51,1% no 3T09.

| Dados Operacionais GOL | 4T09 | 4T08 | Var.% | 3T09 | Var.% |
|--|-------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| Passageiros Pagantes ('000) | 8.381 | 6.133 | 36,7% | 7.394 | 13,4% |
| Passageiros/Km Transportados (RPK) (mm) | 7.771 | 5.629 | 38,0% | 6.706 | 15,9% |
| Assentos/Km Oferecidos (ASK) (mm) | 10.592 | 9.461 | 12,0% | 10.213 | 3,7% |
| Taxa de Ocupação | 73,4% | 59,5% | +13,9pp | 65,7% | +7,7pp |
| Taxa de Ocupação <i>Break-Even</i> (BELF) | 68,0% | 57,4% | +10,5pp | 61,3% | +6,6pp |
| Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia) | 12,2 | 11,3 | 7,8% | 12,1 | 0,4% |
| Tarifa Média (R\$) | 168,1 | 244,0 | -31,1% | 175,7 | -4,3% |
| <i>Yield</i> por Passageiro por Quilômetro (cent. R\$) | 18,08 | 25,59 | -29,3% | 18,92 | -4,4% |
| Receita por Passageiro por (cent. R\$) | 13,27 | 15,22 | -12,9% | 12,42 | 6,8% |
| Receita por ASK (RASK) (cent. R\$) | 15,27 | 16,37 | -6,7% | 14,65 | 4,2% |
| Custo por ASK (CASK) (cent. R\$) | 14,15 | 15,80 | -10,5% | 13,68 | 3,4% |
| CASK ex- combustível (cent. R\$) | 9,88 | 10,68 | -7,5% | 8,93 | 10,6% |
| Decolagens | 71.187 | 66.432 | 7,2% | 69.163 | 2,9% |
| Distância Média de Voo (km) | 894 | 853 | 4,8% | 896 | -0,2% |
| Número Médio de Aeronaves Operacionais | 108,7 | 105,7 | 2,8% | 109,3 | -0,6% |
| Litros consumidos no período (mm) | 346 | 306 | 13,2% | 330 | 4,8% |
| Funcionários efetivos no final do período | 17.963 | 15.911 | 12,9% | 17.678 | 1,8% |
| Taxa de câmbio média ⁽¹⁾ | 1,74 | 2,28 | -23,6% | 1,87 | -6,9% |
| Taxa de câmbio no final do período ⁽¹⁾ | 1,74 | 2,34 | -25,5% | 1,78 | -2,1% |
| Inflação (IGP-M) ⁽²⁾ | -0,1% | 1,2% | -1,3% | -0,4% | +0,3pp |
| Inflação (IPCA) ⁽³⁾ | 1,1% | 1,1% | +0,0pp | 0,6% | +0,4pp |
| WTI (médio por barril, US\$) ⁽⁴⁾ | 76,03 | 59,06 | 28,7% | 68,14 | 11,6% |
| QAV - Golfo do México (média por litro, US\$) ⁽⁴⁾ | 0,52 | 0,49 | 5,9% | 0,47 | 10,9% |

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

Receita Líquida

A **receita líquida** atingiu R\$1.617,6 milhões no 4T09, aumento de 4,5% em comparação a R\$1.548,6 milhões no 4T08, e registrou aumento de 8,1% em relação à receita de R\$1.496,7 milhões no 3T09, conforme detalhado abaixo:

| Composição da Receita Líquida (R\$MM) | 4T09 | 4T08 | Var. % | 3T09 | Var. % |
|--|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
| Receita Líquida | 1.617,6 | 1.548,6 | 4,5% | 1.496,7 | 8,1% |
| Passageiros | 1.405,1 | 1.440,4 | -2,4% | 1.268,5 | 10,8% |
| Auxiliares | 212,5 | 108,3 | 96,2% | 228,1 | -6,8% |

A **receita de passageiros** apresentou redução de 2,4% versus o 4T08, de R\$1.440,4 milhões para R\$1.405,1 milhões no 4T09 e aumento de 10,8% em relação aos R\$1.268,5 milhões registrados no 3T09. A queda no 4T09 em comparação ao 4T08, decorreu da redução do *yield* em 29,3%, parcialmente compensado pelo aumento da taxa de ocupação em 13,9 pontos percentuais (59,5% e 73,4% no 4T08 e 4T09, respectivamente). Na comparação ao 3T09, a queda de 4,4% no *yield* entre os dois trimestres foi sobreposta pelo aumento na taxa de ocupação de 7,7 pontos percentuais.

As receitas auxiliares que correspondem ao transporte de cargas, excesso de bagagens, remarcação de voos, parte das receitas relacionadas ao SMILES, dentre outras, cresceram 96,3% em relação ao 4T08, ou 13,1% da receita líquida. O aumento deve-se aos seguintes fatores: (i) crescimento de receitas provenientes de remarcação de voos e excesso de bagagens; (ii) aumento da receita de cargas em resposta a retomada da economia brasileira; e (iii) venda de peças sobressalentes, principalmente das aeronaves Boeing 737-300 que deixaram a frota operacional da Companhia em dezembro.

Em comparação ao 3T09 que totalizou R\$228,1 milhões, as receitas auxiliares apresentaram redução de 6,8%. A elevada sazonalidade típica do quarto trimestre, foi compensada pelo reconhecimento de uma receita não-recorrente registrada no 3T09 de R\$50 milhões, relacionada ao direito de acesso e utilização do cadastro do SMILES, bem como seus direitos de imagem.

Por conta dos fatores acima discutidos, as receitas foram diluídas pelo aumento da capacidade em 12,0% entre o 4T09 e 4T08, resultando em um RASK (receita por quilômetro voado) 6,7% menor em comparação ao mesmo período de 2008, passando de R\$16,37 centavos no 4T08 para R\$15,27 centavos no 4T09. Em comparação ao RASK de R\$14,65 centavos do 3T09, houve aumento de 4,2%, uma vez que o aumento da capacidade em 3,7% apenas parcialmente compensou o crescimento de 8,1% na receita líquida.

Custos e Despesas Operacionais

| Custos e Despesas Operacionais (R\$MM) | 4T09 | 4T08 | Var. % | 3T09 | Var. % |
|--|------------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| Combustível e Lubrificantes | (451,9) | (484,6) | -6,7% | (485,4) | -6,9% |
| Pessoal | (299,8) | (248,9) | 20,5% | (278,0) | 7,8% |
| Arrendamento de Aeronaves | (144,4) | (209,0) | -30,9% | (152,3) | -5,2% |
| Seguro de Aeronaves | (11,8) | (10,8) | 9,6% | (13,3) | -11,2% |
| Comerciais e Publicidade | (94,1) | (132,8) | -28,9% | (101,8) | -7,6% |
| Tarifas de Pouso e Decolagem | (74,6) | (71,9) | 3,8% | (77,6) | -3,8% |
| Prestação de Serviços | (103,3) | (104,5) | -1,1% | (100,7) | 2,6% |
| Material de Manutenção e Reparo | (148,3) | (155,0) | -4,3% | (69,5) | 113,3% |
| Depreciação e Amortização de Ágio | (26,4) | (33,6) | -21,4% | (47,2) | -44,0% |
| Outras Despesas | (143,8) | (44,3) | 224,7% | (71,7) | 100,6% |
| Total de Custos e Despesas Operacionais | (1.498,5) | (1.494,8) | 0,2% | (1.397,5) | 7,2% |
| Total Ex-Combustível | (1.046,6) | (1.010,2) | 3,6% | (912,1) | 14,7% |

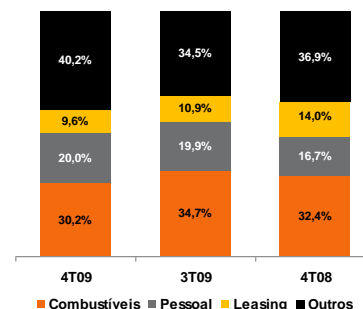
Os **custos operacionais** totalizaram R\$1.498,5 milhões no trimestre, 0,2% acima do 4T08, devido principalmente, a despesas e provisões não-recorrentes no total de aproximadamente R\$73 milhões, sendo estes compensados pela reversão de provisão de R\$29,3 milhões em combustíveis e R\$18 milhões de reversão em depreciação.

Esses ajustes não-recorrentes tiveram como objetivo melhorias em seus controles internos e maior automação da contabilidade para as novas práticas contábeis adotadas a partir de 2009 (IFRS e BRGAAP 11.638).

Por conta dos mesmos fatores e pelo terceiro trimestre não ter apresentado manutenção significativa de motores, o aumento na comparação entre o 4T09 e o 3T09 foi de 7,2%.

Excluindo os efeitos das despesas e provisões não-recorrentes, os custos totais foram de R\$1.425,5, uma queda de 4,6% em comparação ao 4T08 e aumento de 2,0% versus o 3T09.

Distribuição do CASK



| Custos e Despesas Operacionais por ASK | 4T09 | 4T08 | Var. % | 3T09 | Var. % |
|---|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
| Combustível e Lubrificantes | (4,27) | (5,12) | -16,7% | (4,75) | -10,2% |
| Pessoal | (2,83) | (2,63) | 7,6% | (2,72) | 4,0% |
| Arrendamento de Aeronaves | (1,36) | (2,21) | -38,3% | (1,49) | -8,6% |
| Seguro de Aeronaves | (0,11) | (0,11) | -2,1% | (0,13) | -14,4% |
| Comerciais e Publicidade | (0,89) | (1,40) | -36,5% | (1,00) | -10,9% |
| Tarifas de Pouso e Decolagem | (0,70) | (0,76) | -7,3% | (0,76) | -7,3% |
| Prestação de Serviços | (0,98) | (1,10) | -11,7% | (0,99) | -1,0% |
| Materiais de Manutenção e Reparo | (1,40) | (1,64) | -14,6% | (0,68) | 105,7% |
| Depreciação e Amortização de Ágio | (0,25) | (0,36) | -29,8% | (0,46) | -46,0% |
| Outras Despesas | (1,36) | (0,47) | 190,0% | (0,70) | 93,4% |
| Total (CASK) | (14,15) | (15,80) | -10,5% | (13,68) | 3,4% |
| CASK Ex-Combustíveis | (9,88) | (10,68) | -7,5% | (8,93) | 10,6% |

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

Os **custos operacionais por ASK (CASK)** totalizaram R\$14,15 centavos no trimestre, uma redução de 10,5% em relação aos R\$15,80 centavos registrados no 4T08, em maior proporção do que comparado aos custos nominais, decorrente do aumento de 12,0% na capacidade, influenciada pelo crescimento de 7,8% da taxa de utilização das aeronaves, (de 11,3 horas bloco/dia no 4T08 para 12,2 horas bloco/dia no 4T09), elevação da etapa média de voo em 4,8%, de 853km no 4T08 para 894km no 4T09, e aumento da frota média entre os dois períodos de 106 para 108. Em comparação ao 3T09, houve um aumento de 3,4%, por conta do crescimento de 3,7% na capacidade, em virtude do aumento de 0,4% na taxa de utilização média das aeronaves.

Pelos mesmos motivos, o **CASK excluindo as despesas com combustível (CASK ex-combustíveis)**, reduziu 7,5%, em menor escala quando comparado aos custos nominais para R\$ 9,88 centavos no trimestre, ante R\$10,68 centavos no 4T08, em decorrência do aumento da capacidade. Excluindo os efeitos não-recorrentes, o CASK totalizou R\$13,73 centavos, uma queda de 13,1% em comparação ao 4T08 e aumento de 0,4% versus o 3T09.

O CASK ex-combustíveis excluindo esses efeitos não-recorrentes (CASK ex-combustível ajustado) totalizaram R\$9,19 centavos, 13,9% menor que o 4T08 e 2,9% acima do 3T09. As despesas e provisões não-recorrentes do 4T09 atingiram R\$0,69 centavos por ASK.

O CASK ex-combustíveis ajustado em 2009 atingiu R\$9,19 centavos, em linha com a projeção financeira da Companhia para o trimestre e ano de 2009.

Comparando o 4T08 e 4T09 houve queda de 13,9%.

Os custos com **combustíveis e lubrificantes** tiveram redução de 6,7% em relação ao 4T08, totalizando R\$451,9 milhões no trimestre, em função do efeito combinado de: (i) ganho em operações de *hedge* de WTI considerado como efetivo e registrado na linha de combustíveis no valor de R\$12,2 milhões (detalhado na seção de “Resultado das Operações de *Hedge*”); (ii) ganho de eficiência operacional pela substituição das aeronaves 767-300 por 737NGs; e (iii) reversão de provisão para custos com combustíveis, no valor de R\$29,3 milhões, como resultado da implementação do sistema contábil integrado durante o ano de 2009, que tornou desnecessária a continuidade da provisão, por conta da maior velocidade e precisão no fluxo de informações contábeis da Companhia.

Na comparação entre o 4T09 e 3T09, houve uma redução de 6,9%, pelos mesmos motivos expostos acima. Na análise por ASK, essa redução se amplia na comparação do 4T09 com o 4T08, e 3T09 em 16,7% e 10,2%, respectivamente em virtude da melhoria da eficiência operacional conforme discutido na seção “Custos e Despesas Operacionais por ASK”.

Os **custos com pessoal** aumentaram para R\$299,8 milhões ou 20,5% no 4T09, em comparação aos R\$248,9 milhões do 4T08, devido aos seguintes fatores: (i) dissídio salarial de 6%, aprovado em dezembro de 2009; (ii) provisão de R\$20,8 milhões referentes ao plano de participação de resultados; e (iii) elevação de 12,9% 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 3T09, houve um aumento de 7,8% em função do dissídio salarial e da provisão de PPR de R\$20,8 milhões devido a confirmação do resultado positivo da Companhia no ano.

Por ASK houve um aumento de 7,6% em relação ao 4T08 e comparado ao 3T09, apresentou um aumento de 4,0%, ambos devido ao aumento na taxa de utilização das aeronaves e da etapa média que levaram à melhoria da eficiência operacional da Companhia ao longo de 2009.


Os **custos com arrendamento de aeronaves** totalizaram R\$144,4 milhões, representando uma redução de 30,9% em relação ao 4T08, devido aos seguintes fatores: (i) redução de 23,6% na taxa de câmbio média entre os dois períodos; (ii) crescimento na proporção de aeronaves sob a modalidade de *leasing* financeiro em relação à frota total. De 33 financeiras para uma frota de 127 aeronaves, em comparação a 22 financeiras para um total de 115 aeronaves no 4T08; (iii) redução na taxa de juros Libor e redução para 6 na quantidade de aeronaves B767-300 (7 aeronaves no 4T08).

Na comparação com o 3T09, houve uma diminuição de 5,2% nessas despesas, devido principalmente pela queda de 6,9% na taxa de câmbio média entre os trimestres. Por ASK, houve redução das despesas com *leasing* que atingiram 38,3% em relação ao 4T08 e de 8,6%, em comparação ao 3T09.

Os **custos com seguro de aeronaves** representaram um aumento de 9,6%, registrando R\$11,8 milhões no 4T09 versus R\$10,8 milhões no 4T08, devido ao aumento na frota total de aeronaves de 7,6% (de 115 para 127 aeronaves). Em comparação ao 3T09, houve uma redução em 11,2%, devido principalmente ao efeito da variação cambial entre as datas de renovação das apólices, uma vez que esses contratos são fechados em moeda estrangeira. Por ASK, houve redução de 2,1% em relação ao 4T08, devido à maior taxa média de utilização das aeronaves, e uma de redução de 14,4% versus o 3T09.

As **despesas comerciais e com publicidade** reduziram de R\$132,3 milhões no 4T08 para R\$94,1 milhões no 4T09 (uma queda de 28,9%), devido a ganhos com a integração dos sistemas de reserva das empresas GOL e VRG, que geraram maior agilidade e facilidade de compra aos clientes, com menores despesas comerciais. Em relação ao 3T09, houve queda de 7,6% devido à redução nos gastos com publicidade ocorrida durante os meses de setembro e outubro, meses de maior competição no mercado doméstico. Por ASK, as despesas comerciais tiveram queda de 36,5% e 10,9% em relação ao 4T08 e 3T09, respectivamente.

As **tarifas de pouso e decolagem** totalizaram R\$74,6 milhões no 4T09 ou 3,8%, sendo maior do que os R\$71,9 milhões do 4T08, em decorrência do maior número de frequências entre os



aeroportos do país que gerou um aumento de 7,2% no número de pousos e decolagens entre os períodos. Por outro lado, houve redução de 3,8% em comparação ao 3T09, devido ao efeito da variação cambial sobre as tarifas em aeroportos fora do Brasil, apesar do aumento em 2,9% no total de decolagens entre os dois trimestres. Por ASK, essas tarifas reduziram-se em 7,3% na comparação com o 4T08 e 7,3%, versus o 3T09.

Os **custos com prestação de serviços** apresentaram queda de 1,1%, em relação ao 4T08, totalizando R\$103,3 milhões no 4T09, devido a redução de serviços de terceiros relacionados as operações da VRG, que passaram a ser realizados por sistemas integrados e/ou pelo quadro de colaboradores da GOL, como o exemplo do *call center*. Em comparação com o 3T09, essa linha de custos teve aumento de 2,6% em virtude de maiores gastos de serviços de rampa e *catering* em função do maior número de pousos e decolagens. Por ASK, esses custos tiveram queda de 11,7% em relação ao 4T08 e menor queda de 1,0% em comparação ao 3T09.

As **despesas com materiais de manutenção** e reparos reduziram em 4,3% totalizando R\$148,3 milhões no trimestre em comparação a R\$155,0 milhões no 4T08. 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, e também devido ao fato de que no 4T08 houve despesas adicionais de manutenção relativo a devolução de aeronaves e remoção de motores. Em relação ao 3T09, houve aumento do custo com manutenção de 113,3%, em virtude da remoção de 25 motores para manutenção (*overhaul*) que geraram despesas de manutenção de R\$101 milhões (enquanto no 3T09 tivemos somente de 11 motores), e devolução de 4 aeronaves 737-300 que geraram despesas adicionais no valor de R\$7,6 milhões. Por ASK, essas despesas apresentaram queda de 14,6% em comparação ao 4T08, e aumento de 105,7% em comparação ao 3T09.

A **depreciação** apresentou redução de 21,4% e passou de R\$33,6 milhões no 4T08 para R\$26,4 milhões no 4T09. Em comparação aos R\$47,2 milhões registrados no 3T09, houve redução de 44,0%. Em ambos os casos, essa redução se refere a reversão não-recorrente da depreciação acumulada anteriormente, calculada sobre os adiantamentos para aquisição de aeronaves sob *leasing* financeiro no 4T09 no valor de R\$18,1 milhões. Por ASK, a queda foi de 29,8% e 46,0% em comparação ao 4T08 e 3T09, 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\$143,8 milhões no 4T09, um aumento de 224,7% em comparação ao 4T08, e um aumento de 100,6% em relação ao 3T09. Em ambos os trimestres o aumento dessas despesas se devem a: (i) aumento em despesas de viagem e hospedagem devido a um maior número de destinos atendidos e pousos e decolagens no 4T09; (ii) maiores despesas de comissaria em função do aumento de 36,7% no número de passageiros transportados na comparação com 4T08 e 13,4% contra 3T09; e (iii) provisões e despesas não-recorrentes em função de melhorias efetuadas em seus controles internos e maior automação da contabilidade para as novas práticas contábeis adotadas a partir de 2009 (IFRS e BRGAAP 11.638).

Tais iniciativas impactaram essa linha de despesas pelos devidos fatores: (i) implementação de sistemas de contabilidade, estoque, faturamento e contas a receber (Hyperion, Amos e Arax) que geraram gastos não-recorrentes de R\$20 milhões, e (ii) despesas não-recorrentes de R\$19 milhões, líquidos dos descontos obtidos, relacionadas à adesão ao Programa de Parcelamento de Tributos Federais (REFIS), conforme detalhado na seção “despesas financeiras – outras”.

Por ASK, os aumentos foram de 190,0% e 93,4% em comparação ao 4T08 e 3T09, respectivamente.

Resultado Operacional*

| Resultados Operacionais (R\$MM) | 4T09 | 4T08 | Var. % | 3T09 | Var. % |
|---------------------------------|-------|-------|---------|-------|--------|
| EBIT | 119,2 | 53,9 | 121,2% | 99,1 | 20,3% |
| Margem por ASK | 7,4% | 3,5% | +3,9 pp | 6,6% | +0,7pp |
| | 1,13 | 0,57 | 97,6% | 0,97 | 16,0% |
| EBITDA | 145,6 | 87,5 | 66,4% | 146,3 | -0,5% |
| Margem por ASK | 9,0% | 5,6% | +3,4 pp | 9,8% | 0,8pp |
| | 1,37 | 0,92 | 48,6% | 1,43 | -4,1% |
| EBITDAR | 290,1 | 296,5 | -2,2% | 298,7 | -2,9% |
| Margem por ASK | 17,9% | 19,1% | -1,2 pp | 20,0% | -2,0pp |
| | 2,74 | 3,13 | -12,6% | 2,92 | -6,4% |

O resultado operacional da GOL foi positivo durante todo o ano de 2009 e pelo sexto trimestre consecutivo, consolidando sua posição operacional como empresa geradora de caixa operacional. A margem operacional do trimestre atingiu 7,4%, acima da média de 6,9% acumulada no ano. Os resultados operacionais da GOL mostram seu compromisso constante em gerar margens operacionais positivas e previsíveis, independente da sazonalidade.

Excluindo as despesas e provisões não-recorrentes, o resultado operacional do trimestre atingiu R\$174,2 milhões, com margem de 10,8%, acima dos lucros operacionais do 4T08 e 3T09 em, 3,5% e 6,6%, respectivamente.

O EBITDAR do trimestre atingiu R\$290,1 milhões, resultando em uma margem EBITDAR de 17,9% no 4T09, 1,2 pontos percentuais abaixo dos 19,1% no 4T08 que totalizou R\$296,5 milhões, e em linha com a margem de 20,0% registrada no 3T09 que totalizou R\$298,7 milhões. Excluindo os efeitos não-recorrentes do trimestre, o EBITDAR totalizou R\$345,9 milhões, com margem de 21,3%.

EBITDAR ajustado do 4T09 totalizou R\$345,9 milhões, com margem de 21,3%, 2,2 p.p. acima dos R\$296,5 (margem de 19,1%) apresentados no 4T08.

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) 4T09 | WTI | Câmbio | Juros | Total |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|
| Efetivo | 12,2 | (6,3) | (1,4) | 4,5 |
| Inefetivo | (5,7) | 8,0 | - | 2,3 |
| Não designados para <i>hedge</i> | - | - | 2,7 | 2,7 |
| Total | 6,5 | 1,7 | 1,3 | 9,5 |
| OCI (líquido de impostos) | - | (0,3) | (1,0) | (1,3) |

*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.

No quarto trimestre de 2009 a Companhia reconheceu um ganho líquido em operações de *hedge* de R\$9,5 milhões, sendo que o efeito caixa foi uma saída de R\$2,9 milhões no mesmo período.

* 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.

Combustíveis: as operações de hedge de consumo de combustíveis são feitas por meio de contratos de derivativos de petróleo cru (WTI) e representaram ganhos de R\$6,5 milhões no trimestre.

Desse total, foram considerados efetivos para fins de *hedge*, ganhos de R\$12,2 milhões e portanto classificados no resultado operacional compensando a linha de custos de combustível. Foram consideradas inefetivas para fins de *hedge*, perdas de R\$5,7 milhões sendo que, R\$1,9 milhão são ganhos com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 4T09 (regime de competência), e R\$7,6 milhões são perdas com contratos de exercícios futuros, reconhecidos antecipadamente no resultado financeiro.

Câmbio: as operações de *hedge* para taxa de câmbio totalizaram ganhos líquidos de R\$1,7 milhão, dos quais R\$6,3 milhões de perdas, considerados efetivos e contabilizados de forma pro-rata nas linhas de despesas operacionais (*leasings*, combustíveis, seguros, etc), e R\$8,0 milhões de ganhos, registrados como inefetivos como receitas financeiras.

Juros: totalizou um ganho líquido de R\$1,3 milhão, dos quais fazem parte R\$1,4 milhão de perda considerada efetiva e contabilizada no resultado financeiro e R\$2,7 milhões de ganhos com derivativos não designados para *hedge* registrados como receitas financeiras.

| Valoração a Mercado de Contratos a Vencer | 1T10 | 2T10 | 3T10 | 4T10 | Total |
|---|--------------|----------|----------|----------|--------------|
| Combustíveis | | | | | |
| Volume Nocial em Barris ('000) | 1.076 | 1.068 | 626 | 235 | 3.005 |
| Volume Nocial em Litros ('000) | 171.062 | 169.791 | 99.521 | 37.360 | 477.734 |
| Preço por Barril (US\$) * | 78,52 | 86,81 | 92,97 | 99,12 | 86,09 |
| Marcação a Mercado (R\$MM) ** | 147,1 | 161,4 | 101,3 | 40,6 | 450,4 |
| Câmbio | | | | | |
| Valor Nocial em US\$ MM | 95.000 | - | - | - | 95.000 |
| Taxa Média dos Contratos | 1,8653 | - | - | - | 1,8653 |
| Total em R\$MM | 177,2 | - | - | - | 177,2 |

* Média ponderada entre os strikes de collars e callspreads. A taxa de câmbio em 31/12/2009: R\$1,7412/ 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 a volatilidade desses ativos e preservar ao máximo as metas estabelecidas em seu orçamento anual.

Resultado Financeiro Líquido

No 4T09, o resultado financeiro líquido totalizou uma despesa de R\$72,7 milhões nesse trimestre, ante uma despesa de R\$701,8 milhões no 4T08, e uma receita de R\$58,5 milhões no 3T09.

| Resultado Financeiro (R\$MM) | 4T09 | 4T08 | Var.% | 3T09 | Var.% |
|-------------------------------------|---------------|----------------|---------------|-------------|-----------|
| Despesas com Juros | (74,7) | (90,5) | -17,5% | (75,7) | -1,4% |
| <i>Leasing Financeiro</i> | (19,5) | (23,4) | -16,5% | (19,5) | 0,0% |
| <i>Despesas com Juros</i> | (55,2) | (67,2) | -17,9% | (56,2) | -1,9% |
| Juros Capitalizados | 1,7 | 6,1 | -72,7% | 2,7 | -37,8% |
| Variação Cambial | 12,7 | (501,9) | nm | 163,5 | -92,2% |
| Receita Financeira | 21,6 | 18,3 | 18,0% | 22,1 | -2,2% |
| Resultado de <i>Hedge</i> | 3,6 | (117,5) | nm | (51,2) | nm |
| Outros | (37,7) | (16,2) | 132,7% | (2,8) | 1.245,3% |
| Resultado Financeiro Líquido | (72,7) | (701,8) | -89,6% | 58,5 | nm |

As **despesas com juros** reduziram 17,5% em relação ao 4T08, devido a principalmente, a queda na taxa de dólar em 23,6% que passou de R\$2,28 no 4T08 para R\$1,74 sobre os pagamentos de juros sobre o endividamento em moeda estrangeira, que ao final do 4T09 correspondiam a R\$2.546,6 milhões, ou 81,3% da dívida bruta. Pelo mesmo motivo, quando comparado 3T09, essas despesas tiveram queda de 1,4%.

A **variação cambial** sobre ativos e passivos registrou ganho de R\$12,7 milhões em comparação a perda de R\$501,9 milhões no 4T08 e um ganho de R\$163,5 milhões no 3T09.

A **receita de variação cambial** registrada no 4T09 em comparação com o 3T09 ocorreu devido à queda de 2,1% na taxa de câmbio em dólar, entre os períodos que impacta diretamente sobre os ativos (depósitos de manutenção e de garantia de *leasings*) e passivos (endividamento financeiro) em moeda estrangeira da empresa, porém em menor proporção do que a queda do dólar de 8,9% que impactou o 3T09 em comparação ao 2T09. No 4T08, o resultado negativo de R\$501,9 milhões está relacionado a desvalorização do Real em 22,1%, passando de R\$1,91 ao final do 3T08 para R\$2,34 ao final do 4T08, além da maior exposição da Companhia a passivos financeiros em moeda estrangeira (praticamente 97% da dívida total era denominada em dólares norte-americanos).

A **receita financeira** foi positiva em R\$21,6 milhões no 4T09 o que gerou um aumento em comparação a uma receita de R\$18,3 milhões no 4T08, em virtude do aumento do caixa da Companhia. Em comparação ao 3T09, houve uma redução de 2,2%.

As **outras despesas financeiras** atingiram R\$39,1 milhões no 4T09, devido principalmente a despesas não-recorrentes de aproximadamente R\$27 milhões em IOF (imposto sobre operações financeiras), relacionadas à adesão ao Programa de Parcelamento de Tributos Federais (REFIS), conforme comentado em “outras despesas operacionais” e despesas relacionadas a rolagem das debêntures durante o mês de dezembro emitida no início de 2009 de R\$400 milhões, conforme detalhado na seção de “endividamento financeiro”.

O REFIS contempla a inclusão de todos os débitos federais da Companhia junto à Receita Federal do Brasil e a Procuradoria Geral da Fazenda Nacional, com vencimentos até 30 de novembro de 2008, no total de R\$46 milhões e que serão parcelados por 180 meses, reduzindo o efeito no caixa. Desse montante, R\$19 milhões foram reconhecidos em “outras despesas operacionais” e o saldo de R\$27 milhões em “outras despesas financeiras”.

Imposto de Renda

| Imposto de Renda (R\$MM) | 4T09 | 4T08 | Var. % | 3T09 | Var. % |
|---------------------------------|--------------|-------------|---------------|---------------|---------------|
| Imposto de renda corrente | (0,6) | (6,8) | -91,1% | 0,3 | nm |
| Imposto de renda diferido | 352,0 | 113,2 | 211,0% | (80,0) | nm |
| Imposto de Renda | 351,4 | 106,3 | 230,4% | (79,7) | <i>nm</i> |

O total de imposto de renda registrado no 4T09 foi positivo em R\$351,4 milhões, um aumento de 230,4% em comparação ao 4T08 e uma reversão em relação ao 3T09. O histórico de **lucros operacionais positivos e crescentes nos últimos 6 trimestres consecutivos** e o plano de negócios da Companhia, com perspectiva de melhoria nos resultados dos próximos anos e consequente geração de lucros tributáveis futuros foram os principais fatores que levaram ao reconhecimento de imposto de renda diferido decorrentes de prejuízos fiscais da VRG, adquirida em 2007. Esse efeito ocorreu em função dos benefícios obtidos com a reestruturação societária em setembro de 2008.

Na tabela a seguir são apresentados os créditos fiscais a serem reconhecidos no horizonte de 10 anos, com base em seu plano de negócios de longo prazo. Os benefícios fiscais podem sofrer alterações e podem ser influenciadas principalmente por conta de variáveis exógenas (ex. petróleo, câmbio e juros).

| Créditos Fiscais (R\$MM) | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 a | 2018 a | Total |
|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------|---------------|--------------|
| | | | | | | 2017 | 2020 | |
| Total | 49,8 | 70,3 | 67,8 | 66,5 | 65,3 | 150,7 | 1,2 | 471,5 |

Lucro Líquido

A GOL apresentou lucro líquido no 4T09 de R\$397,8 milhões (margem líquida de 24,6%), ante um prejuízo líquido de R\$541,6 milhões no 4T08, e um lucro líquido de R\$77,9 milhões no 3T09. O lucro líquido do trimestre foi em função do aumento do lucro operacional em 121% em relação ao 4T08 e do benefício fiscal, conforme mencionado no item anterior.

Liquidez e Endividamento

| Liquidez Total (R\$MM) | 4T09 | 3T09 | Var. % | 4T08 | Var. % |
|---|----------------|----------------|--------------|----------------|---------------|
| Em Reais | 1.961,0 | 1.216,0 | 61,3% | 936,5 | 109,4% |
| <i>Caixa e Aplicações Financeiras</i> | 1.441,7 | 662,8 | 117,5% | 591,6 | 143,7% |
| <i>Recebíveis de Curto Prazo</i> | 519,3 | 553,2 | -6,1% | 344,9 | 50,6% |
| Em Moeda Estrangeira | 1.660,2 | 1.820,0 | -8,8% | 1.702,5 | -1,7% |
| <i>Adiantamentos Aquisição de Aeronaves</i> | 804,6 | 912,5 | -11,8% | 957,2 | -15,9% |
| <i>Depósitos</i> | 855,6 | 907,5 | -5,7% | 745,3 | 17,0% |
| Liquidez Total | 3.621,2 | 3.036,0 | 19,3% | 2.639,0 | 37,9% |

As **disponibilidades** encerraram o trimestre em R\$1.441,7 milhões, um aumento de 143,7% em comparação ao final de 2008 e de 117,5% em comparação ao 3T09. As disponibilidades passaram a representar 23,9% da receita líquida de 2009, composto da seguinte forma: (i) saldo de caixa de R\$1,382,4 milhões; (ii) R\$40,4 milhões em investimentos de liquidez imediata; e (iii) R\$18,8 milhões em depósitos restritos.

Os principais fatores que propiciaram esse aumento de caixa entre o 3T09 e 4T09 foram: (i) geração de caixa operacional pelo sexto trimestre consecutivo; (ii) conclusão da oferta global de ações em 19 de outubro que totalizou um ingresso de recursos líquidos no montante de R\$600,3 milhões; (iii) recebimento de R\$50 milhões do acordo *co-branded* referente a última parcela relativa a venda de milhas antecipadas, conforme previsto no contrato; e (iv) devolução de aproximadamente R\$40 milhões em pré-pagamentos de aeronaves, como resultado da contratação do empréstimo PDP Facility junto ao Banco Natixis em dezembro de 2009.

Essa devolução de pré-pagamentos ocorreu uma vez que o PDP Facility é um financiamento com garantia do Exim-Bank dos Estados Unidos e por esse motivo, existe a redução do montante total de pré-pagamentos necessários para entrega das aeronaves (passando de 30% para 15% do valor de lista das mesmas), sendo que o início dos depósitos são realizados cerca de 18 meses antes das entregas.

Essas atividades de reforço de caixa foram parcialmente compensadas por saídas de R\$521 milhões, devido aos seguintes motivos: (i) resgate de cartas de crédito depositadas como garantia para reservas de manutenção de aeronaves no total de R\$250 milhões, por conta do cenário de baixa liquidez propiciada pela crise financeira mundial, (ii) investimentos em ativos fixos (líquido do PDP Facility) de aproximadamente R\$130,5 milhões e a diferença (iii) pelo efeito caixa das perdas em operações de *hedge* durante o primeiro semestre de 2009.

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 4T09, esses depósitos somavam R\$855,6 milhões, 17,0% acima do 4T08, devido principalmente ao aumento da frota total de 115 para 127 aeronaves. Em comparação com 3T09, houve queda de 5,7% devido principalmente a utilização do saldo para pagamento de serviços de manutenção, devolução de aeronaves em regime de *leasing* operacional e variação cambial.

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 4T09, esses recebíveis correspondiam a R\$519,3 milhões, um saldo 6,1% menor do que o valor de R\$553,2 milhões registrados no 3T09,

devido ao aumento no volume de recebíveis descontados pela Companhia, para fazer frente aos compromissos relativos a manutenção de motores e despesas com devolução de aeronaves durante o trimestre (conforme descrito na seção custos e despesas operacionais – manutenção).

Os **adiantamentos para aquisição de aeronaves** encerraram o 4T09 em R\$804,6 milhões ou 11,8% menor do que comparado com o 3T09, devido a redução da quantidade de aeronaves a serem entregues nos próximos dois anos em comparação ao mesmo período do ano passado e devolução de aproximadamente R\$40 milhões referente a contratação do PDP Facility em dezembro de 2009. Esses dois fatores foram parcialmente compensados pelo aumento do dólar médio, em 8,5% entre os dois anos. Esses valores estão contabilizados no ativo imobilizado e são relacionados à aquisição de novas aeronaves, que serão entregues entre 2010 e 2012.

| Compromissos Financeiros (R\$MM) | 4T09 | 3T09 | Var.% | 4T08 | Var.% |
|---|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
| Financiamento de Aeronaves | 1.800,8 | 1.665,1 | -10,9% | 2.284,9 | -67,0% |
| <i>Leasings Financeiros</i> | <i>1.557,4</i> | <i>1.324,6</i> | <i>17,6%</i> | <i>1.587,2</i> | <i>-1,9%</i> |
| <i>PDP Facility</i> | <i>243,4</i> | <i>340,5</i> | <i>-28,5%</i> | <i>697,7</i> | <i>-65,1%</i> |
| Empréstimos e Financiamentos | 1.313,1 | 1.352,5 | -2,9% | 1.109,4 | 18,4% |
| <i>Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)</i> | <i>1.003,0</i> | <i>1.036,1</i> | <i>-3,2%</i> | <i>694,9</i> | <i>44,3%</i> |
| <i>Bônus Perpétuo</i> | <i>310,1</i> | <i>316,3</i> | <i>-2,0%</i> | <i>414,5</i> | <i>-25,2%</i> |
| Juros Acumulados | 19,9 | 26,9 | -26,0% | 25,6 | -22,3% |
| Dívida Bruta | 3.133,8 | 3.044,5 | 2,9% | 3.419,9 | -8,4% |
| <i>Leasings Operacionais a Pagar* (fora do balanço)</i> | <i>2.498,6</i> | <i>2.646,9</i> | <i>-5,6%</i> | <i>3.285,2</i> | <i>-23,9%</i> |
| Total de Compromissos Financeiros | 5.632,4 | 5.691,4 | -1,0% | 6.705,1 | -16,0% |

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

Em 31 de dezembro de 2009, o total de empréstimos e financiamentos da Companhia somavam R\$3.133,8 milhões, sendo que as dívidas de longo prazo, excluindo os bônus perpétuos que não possuem vencimento, tinham um prazo médio de 4,1 anos, com taxa média de 10,9% nas obrigações em moeda local, e 7,1% nas obrigações em dólar. Excluindo o Bônus Perpétuo, o endividamento cai para R\$2.823,8 milhões com o efeito positivo da variação cambial gerando uma redução de 6,0% no endividamento no 4T09, 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 2010 e 2021 (com base em 31 de dezembro), totalizou R\$5.632,4 milhões no trimestre, uma redução de 1,0% em comparação ao trimestre anterior, e 16% versus o 4T08, devido principalmente à valorização do Real frente ao Dólar durante o ano de 2009.

| Financiamento de Aeronaves (R\$MM) | 4T09 | 3T09 | Var. % | 4T08 | Var. % |
|--|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
| Curto Prazo (em Moeda Estrangeira) | 380,1 | 459,9 | -17,4% | 855,6 | -55,6% |
| <i>PDP Facility</i> | <i>243,4</i> | <i>340,5</i> | <i>-28,5%</i> | <i>697,7</i> | <i>-65,1%</i> |
| <i>Leasings Financeiros</i> | <i>136,7</i> | <i>119,4</i> | <i>14,5%</i> | <i>157,9</i> | <i>-13,4%</i> |
| Longo Prazo (em Moeda Estrangeira) | 1.420,7 | 1.205,2 | 17,9% | 1.429,2 | -0,6% |
| <i>Leasings Financeiros</i> | <i>1.420,7</i> | <i>1.205,2</i> | <i>17,9%</i> | <i>1.429,2</i> | <i>-0,6%</i> |
| Total de Financiamento de Aeronaves | 1.800,8 | 1.665,1 | 8,1% | 2.284,8 | -21,2% |

Os financiamentos para aquisição de aeronaves totalizaram R\$1.800,8 milhões em 31 de dezembro de 2009 e esse montante é composto pelas linhas de créditos para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves - PDP Facility I - no valor de R\$243,4 milhões e PDP Facility II - no valor de R\$136,7 milhões, sendo que este último, foi contratado no final do mês de dezembro de 2009 no total de US\$106 milhões, e será utilizado no pagamento dos adiantamentos para todas as 7 aeronaves com previsão de entrega em 2010. Essas linhas de financiamento já contemplam seu refinanciamento equacionado com uma combinação de *sale-leaseback* ou via empréstimos de longo prazo, com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos.

Os financiamentos de aeronaves sob a modalidade de *leasing* financeiro que totalizam R\$1.557,4 milhões correspondem a obrigações financeiras pagas periodicamente aos lessores dos aviões,

por meio da própria geração de caixa operacional da Companhia ou via empréstimos de longo prazo, também com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos.

| Cronograma da Dívida Financeira (R\$MM) | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 > 2014 | Total |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|----------------|
| Em Moeda Nacional | 177,1 | 111,0 | 104,6 | 96,5 | 94,8 | 584,0 |
| Capital de Giro | 160,0 | - | - | - | - | 160,0 |
| BDMG | 2,8 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 0,8 | 12,9 |
| BNDES | 14,3 | 14,3 | 8,5 | - | - | 37,1 |
| Debêntures | - | 93,5 | 93,5 | 93,5 | 93,5 | 374,0 |
| Em Moeda Estrangeira | 14,5 | 14,5 | 14,8 | 14,5 | - | 361,0 |
| IFC | 14,5 | 14,5 | 14,5 | 14,5 | - | 58,0 |
| Senior Notes | - | - | - | - | - | 361,0 |
| Total | 191,6 | 125,4 | 119,6 | 111,1 | 94,3 | 1.003,0 |

| Indicadores Financeiros | 4T09 | 3T09 | Var.% | 4T08 | Var.% |
|---|----------------|-------------|--------------|-------------|--------------|
| % da Dívida Bruta em Moeda Estrangeira | 81,3% | 79,9% | +1,4pp | 96,6% | -15,3pp |
| Dívida Líquida (R\$MM) | 1.692,2 | 2.381,7 | -28,9% | 2.828,3 | -40,2% |
| Dívida Líquida Excl. PDP e Perpétuo (R\$MM) | 1.138,7 | 1.724,8 | -34,0% | 1.716,1 | -33,6% |
| Compromissos Financeiros Líquidos ¹ (R\$MM) | 4.190,8 | 5.028,6 | -16,7% | 6.113,5 | -31,5% |
| Dívida Bruta Ajustada ² (R\$MM) | 7.688,6 | 8.051,3 | -4,5% | 7.935,5 | -3,1% |
| Dívida Líquida Ajustada (R\$MM) | 6.247,0 | 7.388,4 | -15,4% | 7.343,9 | -14,9% |
| Dívida Bruta Ajustada ² / EBITDAR* | 6,4 | 6,6 | -3,0% | 11,6 | -44,8% |
| Dívida Bruta Ajustada ² / EBITDAR + Receita Fin.* | 5,6 | 5,9 | -5,1% | 10,4 | -46,2% |
| Dívida Líquida Ajustada ³ / EBITDAR* | 5,2 | 6,1 | -14,8% | 10,8 | -51,9% |
| Dívida Líquida Ajustada ² / EBITDAR+Rec. Financeira* | 4,5 | 5,4 | -16,7% | 9,7 | -53,6% |
| Dívida Bruta Aj. ² / Capitalização Ajustada (contábil) | 0,7 | 0,8 | -12,5% | 0,9 | -22,2% |
| Dívida Bruta Aj. ² / Capitalização Ajustada (mercado) ³ | 0,6 | 0,7 | -14,3% | 0,8 | -25,0% |
| EBITDA / Despesas Financeiras* | 1,9 | 1,7 | 11,8% | 0,1 | nm |
| Compromissos Financeiros Líq.*/EBITDAR* | 3,5 | 4,1 | -14,6% | 9,0 | -61,1% |
| Caixa / Receita Líquida (UDM) | 23,9% | 11,1% | +12,8pp | 9,2% | +14,7pp |

¹Compromissos financeiros (dívida bruta + contratos de leasings operacionais, conforme nota 20 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\$ 26,08 por ação.

| Empréstimos (R\$MM) | 4T09 | 3T09 | Var. % | 4T08 | Var. % |
|---|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|
| Curto Prazo | 591,7 | 895,8 | -33,9% | 967,3 | -38,8% |
| Em Reais | 180,5 | 401,2 | -55,0% | 68,2 | 164,5% |
| Capital de Giro | 160,0 | 160,0 | 0,0% | 50,0 | 220,0% |
| BNDES | 14,4 | 14,4 | 0,0% | 14,0 | 2,7% |
| BDMG | 2,8 | 2,8 | 0,0% | 2,6 | 9,1% |
| Debêntures | - | 220,8 | nm | - | nm |
| Juros | 3,3 | 3,3 | 31,1% | 1,7 | 152,8% |
| Em Moeda Estrangeira | 411,2 | 494,6 | -16,9% | 899,0 | -54,3% |
| PDP Facility | 243,4 | 340,5 | -28,5% | 697,7 | -65,1% |
| Empréstimo IFC | 14,5 | 11,1 | 30,6% | 19,5 | -25,5% |
| Leasings Financeiros | 136,7 | 119,4 | 14,5% | 157,9 | -13,5% |
| Juros Acumulados | 16,6 | 23,7 | -29,8% | 23,9 | -30,4% |
| Longo Prazo | 2.232,1 | 1.832,3 | 21,8% | 2.038,0 | 9,5% |
| Em Reais | 406,8 | 210,8 | 93,0% | 49,2 | 726,4% |
| BNDES | 22,7 | 26,3 | -13,6% | 36,6 | -38,0% |
| BDMG | 10,1 | 10,8 | -6,8% | 12,6 | -20,1% |
| Debêntures | 374,0 | 173,7 | 115,3% | - | nm |
| Em Moeda Estrangeira | 1.825,3 | 1.621,5 | 12,6% | 1.988,7 | -8,2% |
| Empréstimo IFC | 43,5 | 48,2 | -9,6% | 77,9 | -44,1% |
| Leasing Financeiro | 1.420,7 | 1.205,2 | 17,9% | 1.429,2 | -0,6% |
| Senior Notes | 361,0 | 368,1 | -1,9% | 481,6 | -25,0% |
| Endividamento Financeiro, ex-perpétuos | 2.823,8 | 2.728,1 | 3,5% | 3.005,4 | -6,0% |
| Bônus Perpétuos | 310,1 | 316,3 | -2,0% | 414,5 | -25,2% |
| Dívida Bruta | 3.133,9 | 3.044,5 | 2,9% | 3.420,0 | -8,4% |

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

Frota e Plano de Frota

A Companhia continua trabalhando em seu plano de substituição das aeronaves Boeing 737-300 e 767-300 por 737-800NG e 737-700NG para operação em rotas domésticas e internacionais de curto e médio percurso. 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 127 aeronaves, 94 estavam sob o regime operacional e 33 em arrendamentos financeiros, sendo que destas, 27 aeronaves possuem opção de compra ao final do contrato.

| Frota Operacional | Assentos* | 4T09 | 4T08 | Var.# | 3T09 | Var.# |
|--------------------------|------------------|-------------|-------------|---------------|-------------|---------------|
| B737-300 | 141 | 3 | 13 | (11) | 5 | (2) |
| B737-700 NG | 144 | 43 | 38 | 5 | 43 | - |
| B737-800 NG | 177 | 18 | 23 | (4) | 21 | (3) |
| B737-800 NG SFP | 187 | 44 | 32 | 11 | 40 | 4 |
| Sub Total* | 18.029 | 108 | 106 | 1 | 109 | (1) |
| Não Operacional | Assentos* | 4T09 | 4T08 | Var. # | 3T09 | Var. # |
| B737-300 | 141 | 8 | 2 | 7 | 7 | 1 |
| B737-700 NG | 144 | 0 | 0 | - | 0 | - |
| B737-800 NG | 177 | 5 | 0 | 5 | 2 | 3 |
| B767-300 ER** | 218 | 6 | 7 | (1) | 6 | - |
| Sub Total* | 3.321 | 19 | 9 | 11 | 15 | 4 |
| Total | 21.350 | 127 | 115 | 13 | 124 | 3 |

* Total de assentos no 4T09 ** 1 aeronave se encontra em sublease de 36 meses e outra realizando voos charter entre o São Paulo e Cancún(México) para uma operadora de turismo.

Durante o 4T09, a GOL recebeu 5 Boeing 737-800NG SFP em substituição de 2 Boeing 737-300 e 4 Boeing 737-800 que foram retirados da frota no período. A Companhia encerrou o trimestre com uma frota operacional de 108 aeronaves, com idade média de 6,3 anos.

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

* inclui aeronaves SFP (Short Field Performance)

| Previsão de Desembolsos de Aeronaves(R\$MM) | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | >2013 |
|--|----------------|----------------|--------------|----------------|-----------------|
| Pre Delivery Deposits | 159,5 | 200,2 | 406,1 | 429,4 | 379,4 |
| Compromissos com aquisição de aeronaves* | 1.091,6 | 966,9 | 417,3 | 2.273,2 | 6.241,3 |
| Total | 1.251,1 | 1.167,1 | 823,4 | 2.702,6 | 6.620,7 |

* Preços de lista

Sumário das Projeções Financeiras 2010

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

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

Contatos

Relações com Investidores

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

E-mail: ri@golnaweb.com.br

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 mais de 860 voos diários para 50 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.

| Balço Patrimonial (R\$`000) IFRS | 4T09 | 3T09 | 4T08 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Ativo | 8.720.120 | 7.680.746 | 7.131.865 |
| <i>Circulantes</i> | 2.403.204 | 1.808.167 | 1.649.571 |
| Disponibilidades | 1.382.408 | 162.341 | 169.330 |
| Ativos financeiros | 40.44 | 483.806 | 245.585 |
| Caixa restrito | 18.820 | 16.678 | 176.697 |
| Vendas e outros recebíveis | 519.308 | 553.165 | 344.927 |
| Estoques | 137.959 | 195.156 | 188.164 |
| Impostos diferidos a recuperar | 86.125 | 66.420 | 110.767 |
| Depósitos | 50.429 | 181.282 | 237.914 |
| Despesas antecipadas | 124.728 | 95.893 | 123.801 |
| Outros | 42.983 | 53.426 | 52.386 |
| <i>Ativos Não-Circulantes</i> | 4.557.498 | 4.366.872 | 4.221.425 |
| Imobilizado | 3.325.713 | 3.141.799 | 3.011.105 |
| Ativos intangíveis | 1.231.785 | 1.225.073 | 1.210.320 |
| <i>Outros Ativos Não-Circulante</i> | 1.759.418 | 1.505.707 | 1.260.869 |
| Despesas antecipadas | 63.573 | 65.917 | 58.793 |
| Depósitos | 805.140 | 726.200 | 493.460 |
| Impostos diferidos a recuperar | 866.136 | 687.683 | 603.071 |
| Caixa restrito | 7.264 | 7.112 | 6.589 |
| Outros ativos não-circulante | 17.304 | 18.795 | 98.956 |
| Passivo e Patrimônio Líquido | 8.720.120 | 7.680.746 | 7.131.865 |
| <i>Circulante</i> | 2.439.258 | 2.407.915 | 2.582.579 |
| Empréstimos e financiamentos | 591.695 | 895.804 | 967.452 |
| Contas a pagar | 362.382 | 342.845 | 283.719 |
| Obrigações trabalhistas | 233.162 | 240.607 | 146.805 |
| Impostos e tarifas a recolher | 57.277 | 26.191 | 39.605 |
| Impostos sobre venda e tarifas de pousos | 76.331 | 69.753 | 97.210 |
| Transportes a executar | 561.347 | 538.581 | 572.573 |
| Provisões | 66.259 | 32.966 | 165.287 |
| Receita diferida Smiles | 92.541 | 59.285 | 90.043 |
| Adiantamento de clientes | 126.059 | 77.346 | - |
| Dividendos a pagar | 186.416 | 577 | 577 |
| Outros passivos correntes | 85.789 | 123.960 | 219.308 |
| <i>Passivos não correntes</i> | 3.670.876 | 3.485.788 | 3.477.678 |
| Financiamentos de longo prazo | 2.542.167 | 2.148.654 | 2.452.437 |
| Receita diferida de Smiles | 221.414 | 237.275 | 262.626 |
| Adiantamento de clientes | 64.087 | 64.000 | - |
| Impostos diferidos | 562.303 | 761.839 | 421.967 |
| Provisões | 76.834 | 75.885 | 157.310 |
| Obrigações fiscais | 88.642 | 48.042 | 41.055 |
| Outros não correntes | 115.429 | 150.093 | 142.283 |
| <i>Patrimônio líquido</i> | 2.609.986 | 1.787.043 | 1.071.608 |
| Ações emitidas | 2.062.272 | 1.454.149 | 1.250.618 |
| Reservas de capital | 60.263 | 89.556 | 89.556 |
| Ações em tesouraria | (11.887) | (41.180) | (41.180) |
| Outras Reservas | 818 | (1.005) | (16.373) |
| Lucros (prejuízos) retidos | 498.520 | 285.523 | (211.013) |

Demonstrações do Resultado (R\$'000) IFRS

| | 4T09 | 4T08 | % Var. | 3T09 | % Var. | 2009 | 2008 | % Var. |
|--|--------------------|--------------------|----------------|--------------------|----------------|--------------------|--------------------|-----------------|
| Receita Operacional Líquida | 1.617.649 | 1.548.633 | 4,5% | 1.496.657 | 8,1% | 6.025.382 | 6.406.193 | -5,9% |
| Transporte de passageiros | 1.405.130 | 1.440.368 | -2,4% | 1.268.513 | 10,8% | 5.306.530 | 5.890.104 | -9,9% |
| Transporte de cargas e outros | 212.519 | 108.265 | 96,3% | 228.144 | -6,8% | 718.852 | 516.089 | 39,3% |
| Custos e Despesas Operacionais | (1.498.484) | (1.494.770) | 0,2% | (1.397.570) | 7,2% | (5.612.090) | (6.494.841) | -13,6% |
| Pessoal | (299.788) | (248.885) | 20,5% | (278.015) | 7,8% | (1.100.953) | (983.783) | 11,9% |
| Combustível de aviação | (451.872) | (484.556) | -6,7% | (485.372) | -6,9% | (1.813.104) | (2.630.834) | -31,1% |
| Arrendamento mercantil de aeronaves | (144.444) | (209.015) | -30,9% | (152.345) | 5,2% | (650.683) | (645.089) | 0,9% |
| Seguros de aeronaves | (11.811) | (10.776) | 9,6% | (13.299) | -11,2% | (56.324) | (42.813) | 31,6% |
| Comerciais e publicidade | (94.079) | (132.266) | -28,9% | (101.824) | -7,6% | (364.551) | (588.735) | -38,1% |
| Tarifas de pouso e decolagem | (74.613) | (71.863) | 3,8% | (77.596) | -3,8% | (312.637) | (338.370) | -7,6% |
| Prestação de serviços | (103.322) | (104.461) | -1,1% | (100.669) | 2,6% | (381.721) | (422.177) | -9,6% |
| Material de manutenção e reparo | (148.294) | (155.027) | -4,3% | (69.508) | 113,3% | (417.212) | (388.030) | 7,5% |
| Depreciação | (26.446) | (33.633) | -21,4% | (47.245) | -44,0% | (142.853) | (125.127) | 14,2% |
| Outros | (143.815) | (44.288) | 224,7% | (71.697) | 100,6% | (372.052) | (329.883) | 12,8% |
| Resultado Operacional (EBIT) | 119.165 | 53.863 | 121,2% | 99.087 | 20,3% | 413.292 | (88.648) | -566,2% |
| <i>Margem EBIT</i> | 7,4% | 3,5% | +3,9pp | 6,6% | +0,7pp | 6,9% | -1,4% | +8,2pp |
| Outras Receitas (despesas) | (72.718) | (701.784) | -89,6% | 58.489 | -224,3% | 342.844 | (1.106.394) | -131,0% |
| Despesas com juros | (74.696) | (90.546) | -17,5% | (75.747) | -1,4% | (288.112) | (269.278) | 7,0% |
| Juros capitalizados | 1.662 | 6.085 | -72,7% | 2.674 | -37,8% | 6.860 | 27.179 | -74,8% |
| Variações monetárias e cambiais | 12.733 | (501.939) | -102,5% | 163.520 | -92,2% | 710.725 | (757.526) | -193,8% |
| Receitas Financeiras de Investimentos | 3.188 | 1.609 | 98,2% | 19.996 | -84,1% | 35.938 | 50.797 | 7,1% |
| Outras despesas, líquidas | (15.605) | (116.993) | -86,7% | (51.954) | -70,0% | (122.567) | (157.566) | -10,5% |
| Lucro (prejuízo) antes de IR/CS | 46.447 | (647.921) | -107,2% | 157.576 | -70,5% | 756.136 | (1.195.042) | -163,3% |
| Imposto de renda | 351.377 | 106.346 | 230,0% | (79.691) | -540,9% | 134.696 | (44.305) | -404,0% |
| Lucro (prejuízo) líquido | 397.824 | (541.575) | -173,5% | 77.885 | 410,8% | 890.832 | (1.239.347) | -171,9% |
| <i>Margem Líquida</i> | 24,6% | -35,0% | +59,6pp | 5,2% | +19,4pp | 14,8% | -19,3% | +34,1pp |
| EBITDA | 145.611 | 87.496 | 66,4% | 146.332 | -0,5% | 556.145 | 36.479 | 1.424,6% |
| <i>Margem EBITDA</i> | 9,0% | 5,6% | +3,4pp | 9,8% | -0,8pp | 9,2% | 0,6% | +8,7pp |
| EBITDAR | 290.055 | 296.511 | -2,2% | 298.677 | -2,9% | 1.206.828 | 681.568 | 77,1% |
| <i>Margem EBITDAR</i> | 17,9% | 19,1% | -1,2pp | 20,0% | -2,0pp | 20,0% | 10,6% | +9,4pp |

Fluxo de Caixa (R\$'000) IFRS

| | 2009 | 2008 |
|--|------------------|-----------------|
| Fluxo de caixa de atividade operacionais | | |
| Lucro líquido (Prejuízo) do exercício | 890.832 | -1.239.347 |
| Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa líquido gerado pelas atividades operacionais: | | |
| Depreciação e Amortização | 142.853 | 125.127 |
| Provisão para devedores duvidosos | 7.701 | 8.329 |
| Provisão para contingências | -1.983 | -43.354 |
| Provisão para contratos onerosos | 2.080 | 8.250 |
| Provisão para obsolescência de estoques | 4.327 | -7.739 |
| Impostos diferidos | -135.305 | -13.033 |
| Pagamentos baseados em ações | 4.540 | 5.362 |
| Variações cambiais e monetárias e juros, líquidas | -417.536 | 742.636 |
| Mudança no valor justo de instrumentos financeiros derivativos | 98.583 | -9.417 |
| Provisão para devolução de aeronaves | -82.823 | -29.211 |
| Receita diferida | -38.714 | -28.297 |
| Outros itens não-monetários | -8.832 | - |
| Mudanças nos ativos e passivos operacionais: | | |
| Provisão de seguros | -16.272 | 10.272 |
| Contas a receber | -182.082 | 549.805 |
| Estoques | 45.878 | 17.151 |
| Depósitos | -124.196 | -104.178 |
| Despesas antecipadas | -5.712 | -1.829 |
| Outros ativos | 47.771 | -7.412 |
| Fornecedores | 78.663 | -42.645 |
| Transportes a executar | -11.226 | 99.713 |
| Adiantamento a clientes | 190.146 | - |
| Obrigações trabalhistas | 86.357 | -16.632 |
| Tarifas aeroportuárias e taxas s/ venda | -20.879 | 12.891 |
| Obrigações fiscais | 65.868 | 28.930 |
| Outros passivos | -46.749 | 143.666 |
| Caixa gerado nas atividades operacionais | 573.288 | 209.038 |
| Juros pagos | -115.422 | - |
| Imposto de renda pago | -609 | -57.338 |
| Caixa líquido gerado nas atividades operacionais | 457.258 | 151.700 |
| Fluxo de caixa de atividades de investimento | | |
| Resultado de ativos financeiros | 205.140 | 574.758 |
| Resultado de caixa restrito | -37.812 | -177.245 |
| Aquisição de imobilizado, líquido | -130.475 | -346.035 |
| Aquisição de ativos intangíveis | -31.431 | -10.828 |
| Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades de investimento | 5.422 | 40.650 |
| Fluxo de caixa de atividades de financiamento | | |
| Resultado de Amortização/Captação de dívida | -42.416 | -328.366 |
| Juros Pagos | - | -205.497 |
| Aquisição de ações em tesouraria | - | -41.180 |
| Dividendos pagos | - | -36.258 |
| Aumento de capital | 811.654 | - |
| Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento | 769.238 | -611.301 |
| Efeito de variação cambial no balanço patrimonial | -18.841 | 14.890 |
| Acréscimo (decréscimo) líquido de caixa e disponibilidades | 1.213.078 | -403.791 |
| Disponibilidades no início do exercício | 169.330 | 573.121 |
| Disponibilidades no final do exercício | 1.382.408 | 169.330 |

Glossário de Termos do Setor Aéreo

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

Assentos-quilômetro oferecidos (ASK): é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de assentos disponíveis em cada etapa de voo pela distância da etapa.

Barril de WTI (*West Texas Intermediate*): petróleo intermediário do Texas, região que serve de referência ao nome por concentrar a exploração de petróleo nos EUA. O WTI é utilizado como ponto de referência em óleo para os mercados de derivados dos EUA.

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

Custo operacional por assento disponível por quilômetro ex-combustível (CASK *ex-fuel*): é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos excluindo despesas com combustível.

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

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

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

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

Lessor: alguém que aluga uma propriedade ou propriedade pessoal a outro, arrendador.

Long-haul flights: voos de longa distância (para a GOL, voos com mais de 4 horas de duração).

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

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

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

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

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

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

Receita de passageiros por assentos-quilômetro oferecidos (RASK PAX): é a receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.

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

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

Slot: é o direito de decolar ou pousar uma aeronave em determinado aeroporto durante determinado período de tempo.

Sub-lease (sub-arrendamento): é uma sublocação; um arranjo onde o locatário em um aluguel, atribui esse a um terceiro, fazendo desse modo, o antigo locatário, um sublessor.

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

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