



## **GOL Anuncia Receita Líquida de R\$ 863 milhões e LPA de R\$ 0,92 no 1T06**

**A Companhia aérea de baixo-custo, baixa-tarifa anuncia lucro líquido trimestral recorde de R\$180 milhões; Aumento de 62% no lucro por ADS; Margem Líquida de 21%**

**São Paulo, 24 de abril de 2006** – GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a empresa aérea de baixo custo, baixa tarifa do Brasil, anuncia hoje seus resultados do primeiro trimestre de 2006 (1T06). As informações financeiras e operacionais a seguir, exceto onde indicado em contrário, são apresentadas em US GAAP e em Reais (R\$), e as comparações referem-se ao primeiro trimestre de 2005 (1T05). As tabelas com os resultados em Legislação Societária (BR GAAP) estão disponíveis no final deste documento.

### Contato RI

Email: [ri@golnaweb.com.br](mailto:ri@golnaweb.com.br)

Tel: (11) 5033-4393

### **Website de RI:**

[www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri)

### Teleconferência de Resultados do 1T06

Data:

Terça-feira, 25 de abril de 2006

#### **> Português**

11h30 (horário de Brasília)  
10h30 (horário Nova Iorque)  
Tel: (11) 2101-1490  
Replay: (11) 2101-1490  
Código: GOL

#### **> Inglês**

10h (horário de Brasília)  
9h (horário Nova York)  
Tel.: +1 (800) 938-0653  
Replay: +1 (973) 341-3080  
Código: 7279877

### **DESTAQUES OPERACIONAIS E FINANCEIROS**

- O lucro líquido do trimestre foi recorde de R\$ 179,8 milhões (US \$82,9 milhões), com margem líquida de 20,8%. O lucro por ação (LPA), de R\$ 0,92 (US\$ 0,42 por ADS), subiu 62% e ficou acima da estimativa média dos analistas de US\$ 0,40 por ADS (Fonte: I/B/E/S, First Call).
- O Lucro Operacional cresceu 26,3% e atingiu R\$ 223,8 milhões, com margem EBIT de 25,9%. O lucro operacional, neutro de combustível, cresceu 38,5% para R\$ 245,5 milhões, representando uma margem EBIT neutro de combustível de 28,4%. Caixa e disponibilidades totalizaram R\$ 912,8 milhões.
- O custo operacional por ASK (CASK) diminuiu 3,7% de 15,30 centavos de Real no 1T05 para 14,73 centavos de Real no 1T06. O CASK, excluindo despesas com combustível, diminuiu 10,1% para 8,87 centavos de Real. Excluindo a provisão do nosso Programa de Participação nos Resultados, o CASK caiu 4,6% versus 1T05.
- Os RPKs cresceram 55,1%, de 1.977 milhões no 1T05 para 3.066 milhões no 1T06. Os ASKs aumentaram 61,1%, de 2.694 milhões no 1T05 para 4.340 milhões no 1T06. A taxa de ocupação média diminuiu em 2,8 pontos percentuais, totalizando 70,6%. O *yield* apresentou queda de 5,3% para 27,07 centavos de Real, resultando em um decréscimo de 9,1% no RASK para 19,88 centavos de Real. A receita líquida atingiu R\$ 863,0 milhões no trimestre, representando um crescimento de 46,5%. A GOL encerrou o 1T06 com 30% de participação no mercado doméstico regular.
- Um pagamento líquido de R\$ 38,2 milhões (R\$ 0,1947 por ação e US\$ 0,0897 por ADS), equivalente a 25% do lucro líquido base BRGAAP do 1T06, foi aprovado nas reuniões do Conselho de Administração nos dias 9 de março e 20 de abril de 2006, a ser pago no dia 23 de maio de 2006 como juros sobre o capital próprio (para acionistas registrados em 21/03/06) e dividendos complementares (para acionistas registrados em 08/05/06).
- No 1T06, os índices de pontualidade e regularidade foram de 99% e 96% (dados internos), respectivamente. As reclamações de passageiros e bagagens perdidas foram de 1,16 e 0,24 por 1.000 passageiros, respectivamente. As vendas por meio do *website* atingiram 85% do total de vendas no trimestre.



- No 1T06, a GOL adicionou 55 novas frequências diárias e inaugurou quatro novos destinos internacionais: Córdoba e Rosário, na Argentina; Montevideu, no Uruguai; e Assunção, no Paraguai.
- Três aeronaves Boeing 737 arrendadas passaram a integrar a frota no 1T06, aumentando o número total de aeronaves para 45. Outras três aeronaves arrendadas serão integradas à frota da GOL até junho de 2006.
- Em janeiro de 2006, a GOL foi a vencedora do Prêmio Liderança de Mercado 2006 concedido pela Air Transport World (ATW), um reconhecimento ao sucesso da GOL pelo significativo impacto da Companhia no setor de transporte aéreo brasileiro, com seu modelo de negócios baixo custo, baixa tarifa, além de sua capacidade em manter forte desempenho operacional e entregar sólidos resultados financeiros.
- Em fevereiro de 2006 a GOL inovou e lançou o primeiro serviço de transporte de cargas pré-pago do País, o Gollog Pré-pago. Pagando uma tarifa fixa, os clientes podem enviar remessas de até um quilo para qualquer destino nacional operado pela GOL. Simples e ágil, o serviço está disponível no site [www.gollog.com.br](http://www.gollog.com.br)
- Também em fevereiro de 2006, a GOL recebeu dois prêmios na “8ª edição do IR Global Rankings 2006” (IRGR) – premiação que classifica e identifica as melhores práticas na área de Relações com Investidores. Participaram 145 empresas de 31 países. A GOL foi a número um na categoria “Disclosure Procedures” (Melhores Práticas de Divulgação), na América Latina, e número um na indústria de consumo e serviços mundialmente. A Companhia também ficou entre as cinco melhores na categoria “Governança Corporativa” no Brasil.
- Em março de 2006, a GOL aumentou o número de pedidos firmes de 65 para 67 aeronaves Boeing 737 800 NG. Com esse aumento, as opções de compra da Companhia passaram de 36 para 34 aeronaves.
- Em 5 de abril de 2006, a GOL anunciou o fechamento da oferta, por sua subsidiária GOL Finance, de bônus perpétuos (*perpetual notes*) no valor principal de US\$ 200 milhões, em uma oferta isenta de registro na SEC e CVM. Os bônus pagarão juros de 8,75% por ano. A GOL e a sua subsidiária, Gol Transportes Aéreos S.A. (“GTA”), garantirão os bônus perpétuos. Os bônus perpétuos receberam da Moody’s uma nota de avaliação de crédito de Ba2, o que representou uma avaliação de crédito num nível superior à nota dos títulos de dívida do governo federal brasileiro. Os recursos serão utilizados para expansão da frota.



Destaques Financeiros e Operacionais (US GAAP)	1T06	1T05	Var. %	4T05	Var. %
RPKs (milhões)	<b>3.066</b>	1.977	55,1%	2.869	6,9%
ASKs (milhões)	<b>4.340</b>	2.694	61,1%	3.867	12,2%
Taxa de Ocupação ( <i>load factor</i> )	<b>70,6%</b>	73,4%	-2,8 pp	74,2%	-3,6 pp
Receita por passageiro por ASK (R\$ centavos)	<b>19,12</b>	20,98	-8,9%	20,27	-5,7%
Receita operacional por ASK (R\$ centavos) (RASK)	<b>19,88</b>	21,87	-9,1%	21,23	-6,4%
Custo operacional por ASK (R\$ centavos) (CASK)	<b>14,73</b>	15,30	-3,7%	16,66	-11,6%
Custo operacional ex-combustível por ASK (R\$ centavos)	<b>8,87</b>	9,87	-10,1%	9,92	-10,6%
Taxa de Ocupação <i>Breakeven</i>	<b>52,3%</b>	51,3%	+1,0 pp	58,3%	-6,0 pp
Receita Líquida (R\$ milhões)	<b>863,0</b>	589,2	46,5%	821,1	5,1%
EBITDAR (R\$ milhões)	<b>302,8</b>	235,9	28,4%	251,8	20,3%
Margem EBITDAR	<b>35,1%</b>	40,0%	-4,9 pp	30,7%	+4,4 pp
Lucro Operacional (R\$ milhões)	<b>223,8</b>	177,2	26,3%	175,9	27,2%
Margem Operacional	<b>25,9%</b>	30,1%	-4,2 pp	21,4%	+4,5 pp
LAIR	<b>248,6</b>	200,8	23,8%	196,7	26,4%
Margem LAIR	<b>28,8%</b>	34,1%	-5,3 pp	24,0%	+4,8 pp
Lucro Líquido (R\$ milhões)	<b>179,8</b>	131,1	37,2%	170,6	5,4%
Margem Líquida	<b>20,8%</b>	22,3%	-1,5 pp	20,8%	+0,0 pp
<b>Lucro por ação (R\$)</b>	<b>\$0,92</b>	\$0,70	31,4%	\$0,88	4,5%
<b>Lucro por ADS equivalente (US\$)</b>	<b>\$0,42</b>	\$0,26	61,5%	\$0,39	7,7%
Média ponderada de ações, básico	<b>195.973</b>	187.543	4,5%	195.451	0,3%
Média ponderada de ADS, básico	<b>195.973</b>	187.543	4,5%	195.451	0,3%

Nota: Dados históricos de RPK e ASK podem ter alterações imateriais para serem igualados aos dados oficiais do DAC.

## COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE OS RESULTADOS DO 1T06

O desempenho da GOL no primeiro trimestre de 2006 demonstrou novamente a habilidade da Companhia em elevar significativamente sua capacidade enquanto reduz custos e mantém a lucratividade e qualidade, mesmo em períodos de preços elevados de combustível. “A GOL mantém seu compromisso com o ciclo virtuoso e foca em custos baixos, oferecendo as menores tarifas. Dessa maneira obtém as mais altas taxas de ocupação do mercado brasileiro, o que possibilita o alcance da maior lucratividade da indústria”, afirma Constantino de Oliveira Junior, Presidente da GOL. “Por meio da expansão da frota e das frequências de vôo no trimestre, a Companhia aumentou sua participação no mercado doméstico e consolidou sua posição de segunda maior empresa aérea brasileira.”

O LPA do primeiro trimestre de 2006 ficou acima da média dos analistas do mercado e demonstrou os benefícios de maior escala, alta produtividade e controle rígido de custos. A GOL continuou a apresentar as maiores taxas de ocupação no mercado brasileiro e uma das maiores taxas de utilização de aeronaves no mundo, enquanto mantém o menor custo do mercado. Durante o trimestre, a taxa de ocupação da GOL caiu 2,8 pontos percentuais para 70,6% e a taxa de utilização das aeronaves ficou em 14 horas-bloco por dia (um aumento de 3% em relação ao 1T05), enquanto os custos operacionais por ASK, excluindo combustível, apresentaram queda de 10,1%.

Apesar do aumento de 7,9% das despesas de combustível por ASK na comparação “ano-a-ano”, o CASK da GOL foi reduzido em 3,7% para 14,73 centavos de Real. A melhora significativa nos custos foi devido a maior escala, produtividade e etapa média, menores despesas com vendas, publicidade e arrendamento das



aeronaves Boeing, e uma apreciação de 17,6% do Real no trimestre. O aumento de 10% no quadro de colaboradores em comparação ao 4T05, já refletindo a expansão planejada da capacidade em 2006, foi compensado por uma maior produtividade.

A demanda pelos serviços de transporte aéreo da GOL foi alta durante o trimestre e os passageiros pagantes cresceram 33% em relação ao 1T05. A redução de 10,1% no CASK de combustível, parcialmente compensada pelo aumento de 7,9% no custo de despesas com combustíveis (representando 40% do CASK total), resultou em um aumento no lucro operacional de 26,3%. Tomando como base os preços de combustível no 1T05, o lucro operacional foi de R\$ 245,5 milhões no 1T06, o que representa uma margem operacional de 28,4%. Para o 2T06, a GOL realizou *hedge* de aproximadamente 55% de sua exposição aos preços de combustíveis e 65% de sua exposição ao dólar americano; e de 22% da sua exposição aos preços de combustível para o 3T06-4T06. “Nossa liderança absoluta de custos reduzidos, demonstrada por um CASK ajustado pela etapa média mais de 25% inferior ao concorrente mais próximo, é a chave para o nosso ciclo virtuoso e nos permite oferecer tarifas menores e a melhor relação custo-benefício do mercado”, comentou Richard Lark, Vice-Presidente Financeiro da GOL.

Em termos de perspectivas futuras, além de manter elevadas taxas de produtividade e lucratividade, o crescimento de curto prazo será influenciado pela adição de novas aeronaves, destinos e frequências. A adição planejada de quatro aeronaves Boeing 737 à frota, no segundo trimestre de 2006, permitirá um crescimento de aproximadamente 45% na oferta de assentos, numa comparação “ano-a-ano”.

A GOL permanece comprometida com sua estratégia de crescimento rentável por meio de sua estrutura de baixo custo e qualidade no atendimento ao cliente. “Temos muito orgulho dos mais de 40 milhões de passageiros que escolheram voar pela GOL e mantemos nossos esforços para oferecer o melhor em transporte aéreo: aeronaves novas, vôos frequentes nos principais mercados, um sistema de rotas em contínua expansão e menores preços. Tudo isso aliado ao serviço de nosso dedicado time de colaboradores, fundamental para o nosso sucesso”, afirma Constantino. “Com foco no nosso modelo de negócios, continuaremos a crescer, ser inovadores e oferecer as menores tarifas, o que criará mais valor para nossos clientes, colaboradores e acionistas.”





## RECEITAS

A receita operacional líquida é composta, sobretudo, por receitas de transporte de passageiros e cresceu 46,5% para R\$863,0 milhões, devido, principalmente, a um aumento no número de passageiros-quilômetro transportados (RPK) e um menor *yield*. O crescimento de RPK reflete o aumento de 40,7% nas decolagens, parcialmente compensado por uma redução na taxa de ocupação de 73,4% para 70,6%. O volume de RPKs cresceu 55,1%, para 3.066 milhões e o número de passageiros pagantes aumentou 33,0% para 3,7 milhões.

As tarifas médias subiram 10,1% de R\$ 212 para R\$ 233. Os *yields* apresentaram queda de 5,3% para 27,07 centavos de Real por passageiro-quilômetro, principalmente, devido a um aumento de 15,0% na etapa média.

Complementando a receita operacional líquida, as operações de transportes de cargas, principalmente, responderam pelo crescimento da linha de outras receitas operacionais que aumentaram de R\$ 24,0 milhões para R\$ 33,2 milhões.

A expansão de 61,1% no volume de assentos-quilômetro oferecidos (ASK), em uma comparação “ano-a-ano”, foi essencial na adição de 55 novas frequências diárias, incluindo 16 vôos noturnos, e quatro novos destinos no 1T06. A adição de três aeronaves (média) no trimestre (de 40 para 43) possibilitou o aumento do ASK.

A receita operacional por assento-quilômetro oferecido (“RASK”) apresentou queda de 9,1%, passando para 19,88 centavos de Real no 1T06, de R\$21,87 centavos no 1T05.

O crescimento do RPK resultou em uma maior participação de mercado doméstico para a GOL que atingiu 30% ao final do 1T06, comparado a 26% ao final do 1T05. Com as operações das rotas internacionais, Buenos Aires, na Argentina e Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, e a adição de vôos regulares para Córdoba e Rosário, na Argentina, Montevidéu no Uruguai e Assunção no Paraguai, a GOL conquistou uma participação de mercado de vôos internacionais de 5% (do RPK das empresas brasileiras), no mesmo período. Aproximadamente, 9% do volume total de RPK da GOL foi relacionado ao tráfego de passageiros internacionais.

## DESPESAS OPERACIONAIS

As despesas operacionais por ASK, excluindo as despesas com combustível, caíram 10,1%, no trimestre. Os custos e despesas operacionais totais por assentos-quilômetro oferecidos (“CASK”) foram 3,7% menores, totalizando 14,73 centavos de Real devido, principalmente, a maior produtividade, etapa média de vôo e diluição dos custos fixos por um número maior de ASKs, apesar do preço mais alto do combustível. As despesas operacionais totais aumentaram 55,2% e atingiram R\$ 639,2 milhões devido, principalmente, aos preços mais altos de combustível e à expansão de nossas operações (aumento da frota, quadro de pessoal, um maior volume de tarifas de pouso e campanhas de marketing). O aumento nos preços do combustível no 1T06 foi responsável por 20% do aumento de R\$ 108,1 milhões no custo com combustível. A taxa de ocupação *break-even* aumentou 1,0 ponto percentual, para 52,3%, comparado com 51,3% no 1T05.

Os resultados de nossos programas de *hedge* de despesas operacionais (riscos de combustível e dólar) estão contabilizados de acordo com as regras do SFAS 133 (Statement of Financial Accounting Standard No 133), “Contabilização de Derivativos e Atividades de *Hedging*”.

A abertura de nossos custos e despesas operacionais para o 1T06, 1T05 e 4T05 está apresentada na tabela abaixo:



Custos e Despesas Operacionais (Centavos de real / ASK)					
	1T06	1T05	Var. %	4T05	Var. %
Pessoal	1,88	2,03	-7,4%	2,14	-12,1%
Combustível e Lubrificantes	5,86	5,43	7,9%	6,74	-13,1%
Arrendamento de Aeronaves	1,53	1,93	-20,7%	1,67	-8,4%
Comerciais e Publicidade	2,29	2,68	-14,6%	2,70	-15,2%
Tarifas de Pouso e Decolagem	0,70	0,71	-1,4%	0,72	-2,8%
Prestação de Serviços	0,73	0,66	10,6%	0,73	0,0%
Material de Manutenção e Reparo	0,60	0,51	17,6%	0,65	-7,7%
Depreciação	0,29	0,25	16,0%	0,29	0,0%
Outras Despesas	0,85	1,10	-22,7%	1,02	-16,7%
<b>Total Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>14,73</b>	<b>15,30</b>	<b>-3,7%</b>	<b>16,66</b>	<b>-11,6%</b>
<b>Despesas Operacionais Ex-Combustível</b>	<b>8,87</b>	<b>9,87</b>	<b>-10,1%</b>	<b>9,92</b>	<b>-10,6%</b>
<b>Total Custos e Despesas Operacionais (excluindo efeito do combustível 1T05)</b>	<b>14,23</b>	<b>15,30</b>	<b>-7,0%</b>	-	-
<b>Total Custos e Despesas Operacionais (excluindo efeito do combustível 4T05)</b>	<b>15,33</b>	-	-	<b>16,66</b>	<b>-8,0%</b>
<b>Total Custos e Despesas Operacionais (excluindo provisão de PPR)</b>	<b>14,59</b>	<b>15,12</b>	<b>-3,5%</b>	<b>16,38</b>	<b>-10,9%</b>

Custos e Despesas Operacionais (R\$ milhões)					
	1T06	1T05	Var. %	4T05	Var. %
Pessoal	81,5	54,6	49,1%	82,9	-1,7%
Combustível e Lubrificantes	254,3	146,2	74,0%	260,8	-2,5%
Arrendamento de Aeronaves	66,5	51,9	28,2%	64,5	3,1%
Comerciais e Publicidade	99,3	72,1	37,8%	104,6	-5,1%
Tarifas de Pouso e Decolagem	30,4	19,0	59,3%	27,8	9,4%
Prestação de Serviços	31,6	17,8	78,0%	28,4	11,3%
Material de Manutenção e Reparo	26,1	13,8	88,6%	25,1	4,0%
Depreciação	12,5	6,8	84,2%	11,4	9,6%
Outras Despesas	37,0	29,7	24,5%	39,7	-6,8%
<b>Total Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>639,2</b>	<b>411,9</b>	<b>55,2%</b>	<b>645,2</b>	<b>-0,9%</b>
<b>Despesas Operacionais Ex-Combustível</b>	<b>384,9</b>	<b>265,7</b>	<b>44,9%</b>	<b>384,4</b>	<b>0,1%</b>
<b>Total Custos e Despesas Operacionais (excluindo efeito do combustível 1T05)</b>	<b>617,5</b>	<b>411,9</b>	<b>49,9%</b>	-	-
<b>Total Custos e Despesas Operacionais (excluindo efeito do combustível 4T05)</b>	<b>665,5</b>	-	-	<b>645,2</b>	<b>3,1%</b>
<b>Total Custos e Despesas Operacionais (excluindo provisão de PPR)</b>	<b>633,2</b>	<b>407,4</b>	<b>55,4%</b>	<b>633,4</b>	<b>0,0%</b>



Os **custos com pessoal** por ASK (1,88 centavos de Real) foram 7,4% menores devido a aumento da produtividade, parcialmente compensado por um aumento de 66,1% no número de colaboradores, de 3.607 para 5.991, relacionado à expansão da capacidade e ao aumento de R\$ 1,5 milhão nas provisões do nosso Programa de Participação nos Resultados (R\$ 6,0 milhões no 1T06 versus R\$ 4,5 milhões no 1T05).

Os **custos com combustíveis e lubrificantes** por ASK, em relação ao 1T05, aumentaram 7,9% para 5,86 centavos de Real, devido, principalmente, ao maior preço do combustível por litro. A elevação de 9% no custo médio de combustível por litro comparado ao 1T05 foi devido ao aumento de 27% no preço do petróleo no mercado internacional (WTI), e um crescimento de 28% no preço de querosene de aviação (Golfo do México), parcialmente compensado pela apreciação de 17,6% do Real frente ao dólar americano. A Companhia fez *hedge* de aproximadamente 55% de suas necessidades de combustível para o 2T06 a um preço médio de US\$ 60 por barril e de 22% para 3T-4T06, a um preço médio de US\$ 61 por barril.

Os **custos com arrendamento de aeronaves** por ASK diminuíram 20,7% para 1,53 centavos de Real no 1T06 devido, principalmente, à alta taxa de utilização de aeronaves, de 14 horas-bloco por dia, o que resultou num aumento de 4,1% de ASKs/aeronave versus o 1T05, além da apreciação de 17,4% do Real no período considerado.

As **despesas comerciais e com publicidade** por ASK tiveram queda de 14,6% para 2,29 centavos de Real, principalmente, em função da redução de incentivos, um aumento nas passagens vendidas no *site* da GOL e maior taxa de utilização de aeronaves. A maioria das vendas de passagens foram efetuadas pelo *website* (85% no 1T06) e *call center* (9% no 1T06). Despesas com publicidade e propaganda foram R\$ 14 milhões no 1T06 devido, principalmente, a campanhas institucionais e inauguração de quatro novas bases (Córdoba, Rosário, Montevideu e Assunção).

Os **custos com tarifas de pouso e decolagem** por ASK aumentaram 2,8% para 0,73 centavos de Real, devido a um aumento nas frequências internacionais, parcialmente compensados por um crescimento na etapa média e pela maior taxa de utilização das aeronaves (4,1% de aumento em ASKs/aeronave).

Os **custos com prestação de serviços** por ASK aumentaram 6,1% para 0,70 centavos de Real, devido a uma elevação na etapa média e a um aumento nos custos de serviços de consultoria e tecnologia.

As **despesas com materiais de manutenção e reparos** (0,60 centavos de Real por ASK) foram 17,6% maiores, principalmente, por causa de uma apreciação de 17,6% do Real no período frente ao dólar americano. As principais despesas durante o trimestre foram manutenção de quatro motores de aeronaves, de R\$ 11,1 milhões, consumo de peças e acessórios e reparo de materiais rotáveis, de R\$ 8,0 milhões.

As **despesas com depreciação** por ASK aumentaram 16,0% para 0,29 centavos de Real, em vista do aumento de ativos depreciables (particularmente estoque de peças) e, em menor escala, ao aumento de equipamentos tecnológicos, em função da expansão das operações.

As **outras despesas operacionais** por ASK foram de 0,85 centavos de Real, uma redução de 22,7% em relação ao mesmo período do ano anterior, devido à diminuição das despesas com seguro, vôos interrompidos, diárias e hospedagens da tripulação comercial e das despesas diretas com o passageiro. Despesas com seguro, a 0,15 centavos de Real por ASK (R\$6,4 milhões no total), diminuíram 31,8%, em decorrência da diminuição no valor médio dos prêmios, da apreciação de 17,6% do Real e da maior taxa de utilização de aeronaves (4,1% de aumento em ASKs/aeronave).



## COMENTÁRIOS SOBRE EBITDA E EBITDAR <sup>1</sup>

O impacto de uma queda de 1,99 centavos de Real no RASK, parcialmente compensada por uma redução de 0,57 centavos de Real no CASK, resultou em uma redução do EBITDA por ASK para 5,44 centavos de Real no 1T06. Comparado com o 4T05, o EBITDA por ASK aumentou em 12,2%. O EBITDA do 1T06 foi negativamente impactado pela redução de 9,1% no RASK, totalizando R\$ 236,3 milhões no período, comparado a R\$ 184,0 milhões no 1T05 (aumento de 28,4%) e R\$187,3 milhões no 4T05 (aumento de 26,2%).

Cálculo do EBITDAR (Centavos de R\$ por ASK)					
	1T06	1T05	Var. %	4T05	Var. %
Receita Líquida	19,88	21,87	-9,1%	21,23	-6,4%
Custos e Despesas Operacionais	14,73	15,30	-3,7%	16,66	-11,6%
<b>EBIT</b>	<b>5,15</b>	<b>6,57</b>	<b>-21,6%</b>	<b>4,57</b>	<b>12,7%</b>
Depreciação & Amortização	0,29	0,25	16,0%	0,29	0,0%
<b>EBITDA</b>	<b>5,44</b>	<b>6,82</b>	<b>-20,2%</b>	<b>4,86</b>	<b>11,9%</b>
<b>Margem EBITDA</b>	<b>27,4%</b>	<b>31,2%</b>	<b>-3,8 pp</b>	<b>22,9%</b>	<b>+4,5 pp</b>
Arrendamento de Aeronaves	1,53	1,93	-20,7%	1,67	-8,4%
<b>EBITDAR</b>	<b>6,97</b>	<b>8,75</b>	<b>-20,3%</b>	<b>6,53</b>	<b>6,7%</b>
<b>Margem EBITDAR</b>	<b>35,1%</b>	<b>40,0%</b>	<b>-4,9 pp</b>	<b>30,8%</b>	<b>+4,3 pp</b>

Cálculo do EBITDAR (R\$ milhões)					
	1T06	1T05	Var. %	4T05	Var. %
Receita Líquida	863,0	589,2	46,5%	821,1	5,1%
Custos e Despesas Operacionais	639,2	411,9	55,2%	645,2	-0,9%
<b>EBIT</b>	<b>223,8</b>	<b>177,2</b>	<b>26,3%</b>	<b>175,9</b>	<b>27,2%</b>
Depreciação & Amortização	12,5	6,8	84,2%	11,4	9,6%
<b>EBITDA</b>	<b>236,3</b>	<b>184,0</b>	<b>28,4%</b>	<b>187,3</b>	<b>26,2%</b>
<b>Margem EBITDA</b>	<b>27,4%</b>	<b>31,2%</b>	<b>-3,8 pp</b>	<b>22,8%</b>	<b>+4,6 pp</b>
Arrendamento de Aeronaves	66,5	51,9	28,2%	64,5	3,1%
<b>EBITDAR</b>	<b>302,8</b>	<b>235,9</b>	<b>28,4%</b>	<b>251,8</b>	<b>20,3%</b>
<b>Margem EBITDAR</b>	<b>35,1%</b>	<b>40,0%</b>	<b>-4,9 pp</b>	<b>30,7%</b>	<b>+4,4 pp</b>

O arrendamento de aeronaves representa uma despesa operacional significativa para a GOL. Como a Companhia arrenda todas as suas aeronaves, acreditamos que o EBITDAR, equivalente ao EBITDA antes das despesas com arrendamento de aeronaves (denominado em USD), é um importante indicador para medir

<sup>1</sup> 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 apresentados como informação adicional porque acreditamos tratarmos de indicadores importantes de nosso desempenho operacional, além de serem úteis para comparação de nosso desempenho com outras companhias do setor aéreo. 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 com arrendamento de aeronaves deve ser considerado. No entanto, nenhum número deverá ser considerado isoladamente, como um substituto para o lucro líquido apurado de acordo com o US GAAP ou Legislação Societária (BR GAAP), ou ainda, como medida de lucratividade da companhia. Além disso, nossos cálculos podem não ser comparáveis a outras medidas similares utilizadas por outras companhias.





nosso desempenho operacional relativo. Em termos de assento-quilômetro oferecido, o EBITDAR foi de 6,97 centavos de Real no 1T06, comparado aos 8,75 centavos de Real registrados no 1T05. O EBITDAR totalizou R\$ 302,8 milhões no 1T06, comparado a R\$ 235,9 milhões no mesmo período do ano anterior e R\$ 251,8 milhões no 4T05.

## RESULTADO FINANCEIRO

As despesas financeiras aumentaram R\$ 3,5 milhões devido à variação cambial negativa sobre depósitos denominados em dólar (sem efeito sobre o caixa). As receitas financeiras foram R\$ 4,7 milhões superiores, principalmente, devido ao aumento de R\$157,1 milhões nas disponibilidades.

Resultado Financeiro (R\$ Milhares)	1T06	1T05	4T05
<b>Despesas Financeiras</b>			
Despesas de Juros sobre Finan. de Capital de Giro	(3.263)	(5.161)	(126)
Perdas com Variação Cambial	(3.502)	1.290	(8.522)
Outros	(5.762)	(5.194)	(11.357)
<b>Total de Despesas Financeiras</b>	<b>(12.527)</b>	<b>(9.065)</b>	<b>(20.005)</b>
<b>Receitas Financeiras</b>			
Lucro Financeiro sobre Caixa	33.972	29.136	38.110
Juros Capitalizados	3.350	3.444	2.734
<b>Total de Receitas Financeiras</b>	<b>37.322</b>	<b>32.580</b>	<b>40.844</b>
<b>Resultado Financeiro Líquido</b>	<b>24.795</b>	<b>23.515</b>	<b>20.839</b>

## LUCRO LÍQUIDO E LUCRO POR AÇÃO

O lucro líquido no 1T06 foi de R\$ 179,8 milhões, com margem de 20,8%, versus um lucro líquido de R\$ 131,1 milhões, no 1T05.

O lucro líquido por ação básico foi de R\$ 0,92 no 1T06 comparado a R\$ 0,70, no 1T05. A média ponderada da quantidade de ações, básico, em circulação no mercado foi de 195.972.633, no 1T06, e de 187.543.243, no 1T05. O lucro líquido por ação diluído foi de R\$ 0,92, no 1T06, comparado a R\$ 0,70, no 1T05. A média ponderada da quantidade de ações diluídas foi de 196.076.887 no 1T06 e de 188.387.872 no mesmo período do ano anterior.

O lucro líquido por ADS básico foi de US\$ 0,42, no 1T06, em comparação aos US\$ 0,26, no 1T05. A média ponderada da quantidade de ADS básico em circulação no mercado foi de 195.972.633, no 1T06, e de 187.543.243, no 1T05. O lucro líquido por ADS diluído foi de US\$ 0,42, no 1T06, comparado aos US\$ 0,26, do 1T05. A média ponderada da quantidade de ADS diluído em circulação no mercado foi de 196.076.887, no 1T06, e de 188.387.872, no 1T05.

De acordo com a política de distribuição de dividendos intercalares trimestrais para o exercício de 2006, a Administração recomendou um pagamento para acionistas ordinários e preferenciais de 25% do lucro base do período apurado no 1T06 segundo a Legislação Societária (BR GAAP). O montante total aprovado para o 1T06



foi de R\$ 43,5 milhões (R\$ 38,2 milhões líquidos de impostos – R\$ 30,1 milhões pagos como juros sobre o capital próprio, para acionistas registrados em 21 de março de 2006, e R\$ 8,1 milhões pagos em dividendos para acionistas registrados em 8 de maio de 2006) resultando em, aproximadamente, R\$ 0,1947 por ação e US\$ 0,0897 por ADS.

## FLUXO DE CAIXA

As disponibilidades aumentaram em R\$ 43,8 milhões no 1T06. A geração de caixa das atividades operacionais foi de R\$ 93,8 milhões, principalmente, em função de um maior lucro líquido nas operações (R\$ 179,8 milhões), parcialmente mitigado por uma redução em transportes a executar (R\$ 32,3 milhões), um aumento nos depósitos para manutenção (R\$ 22,7 milhões) e um aumento nas contas a receber (R\$ 15,0 milhões). A quantia depositada para manutenção futura foi de US\$ 188 milhões, em 31 de março de 2006.

O caixa utilizado nas atividades de investimento foi de R\$ 109,1 milhões, representado por R\$ 62,9 milhões a título de adiantamentos para aquisição de aeronaves e por R\$ 40,0 milhões para aquisições de propriedades e equipamentos.

O caixa advindo das atividades de financiamento durante o 1T06 foi de R\$ 59,1 milhões, principalmente, devido a um aumento nos empréstimos de curto prazo (R\$ 50,4 milhões).

Resumo do Fluxo de Caixa (R\$ milhões)	1T06	1T05	Var. %	4T05	Var. %
Fluxo de Caixa advindo das atividades Operacionais	<b>93,8</b>	28,1	234,1%	168,3	-44,3%
Fluxo de Caixa utilizado nas atividades de Investimento	<b>(109,1)<sup>1</sup></b>	(113,9) <sup>2</sup>	-4,2%	(135,1) <sup>3</sup>	-19,2%
Fluxo de Caixa utilizado/advindo das atividades de Financiamento	<b>59,1</b>	(7,6)	N.S.	2,2	N.S.
<b>Acréscimo (Decréscimo) Líquido de Caixa</b>	<b>43,8</b>	<b>(93,4)</b>	<b>-146,9%</b>	<b>35,4</b>	<b>23,7%</b>

1. Excluindo-se os R\$(13,2) milhões de caixa aplicados em investimentos de alta liquidez com vencimentos acima de 90 dias, como definido no SFAS 115.
2. Excluindo-se os R\$(218,5) milhões de caixa aplicados em investimentos de alta liquidez com vencimentos acima de 90 dias, como definido no SFAS 115.
3. Excluindo-se os R\$10,0 milhões de caixa aplicados em investimentos de alta liquidez com vencimentos acima de 90 dias, como definido no SFAS 115.

## COMENTÁRIOS SOBRE O BALANÇO

A liquidez da GOL continuou sólida no 1T06. A posição de caixa em 31 de março de 2006 era de R\$912,8 milhões, um aumento de R\$43,8 milhões em comparação ao 4T05. A liquidez total ficou em R\$ 1.491 milhões de caixa e recebíveis no final do 1T06. Em 31 de março de 2006, a Companhia contou com onze linhas de crédito rotativo, garantidas por recebíveis e notas promissórias, as quais permitiam empréstimos no montante total de até R\$ 403 milhões. Em 31 de dezembro de 2005, o montante utilizado dessas linhas de crédito era de R\$104,5 milhões.

Caixa e Dívida Líquida (R\$ milhões)	31/03/2006	31/12/2005	Var %
Disponibilidades	912,8	869,0	5,0%
Dívida de Curto Prazo	104,5	54,0	93,5%
Dívida de Longo Prazo	-	-	-
<b>Caixa Líquido</b>	<b>808,3</b>	<b>815,0</b>	<b>-0,8%</b>



Atualmente, a GOL arrenda todas as suas aeronaves, assim como espaços de terminais em aeroportos, outras instalações em aeroportos, escritórios e equipamentos. Em 31 de março de 2006, a Companhia dispunha de 45 aeronaves por meio de contratos de arrendamento mercantil operacional, cujo vencimento do prazo inicial de arrendamento varia entre 2006 e 2012.

Os pagamentos mínimos futuros de arrendamentos mercantis operacionais não canceláveis são denominados em dólares norte-americanos. Esses pagamentos mínimos de arrendamento com prazos iniciais ou remanescentes, em 31 de março de 2006, foram os seguintes:

Pagamentos Mínimos de Arrendamento (Milhares)		
	R\$	US\$
2006	199.884	92.011
2007	254.560	117.179
2008	187.765	86.432
2009	141.592	65.178
2010	54.597	25.132
Após 2010	76.534	35.230
<b>Total de pagamentos mínimos de arrendamentos</b>	<b>914.932</b>	<b>421.162</b>

Em 31 de março de 2006, a Companhia tinha 67 pedidos firmes e 34 opções de compra de novas aeronaves Boeing 737-800 NG. Os pedidos firmes, no valor aproximado de US\$4,7 bilhões com base no preço de lista das aeronaves, estão previstos para serem entregues entre 2006 e 2012. Até 31 de março de 2006, a GOL realizou depósitos no valor de US\$ 193,4 milhões relacionados com os pedidos abaixo:

Compromissos de Compra de Aeronaves (Milhares)			
	Entregas Previstas Novas Aeronaves	R\$	US\$
2006	11	1.534.688	706.448
2007	13	1.867.528	859.661
2008	10	1.471.595	677.405
2009	11	1.675.878	771.441
2010	8	1.272.451	585.735
Após 2010	14	2.332.795	1.073.833
<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>10.154.935</b>	<b>4.674.523</b>

A tabela abaixo mostra a frota projetada de 2006 até 2011 (incluindo somente pedidos firmes):

Aeronaves	2006	2007	2008	2009	2010	2011
737-300	12	10	7	3	-	-
737-700	26	22	20	19	19	19
737-800	20	32	43	58	69	71
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>64</b>	<b>70</b>	<b>80</b>	<b>88</b>	<b>90</b>
Novos 737-800NG	11	25	34	45	53	60
Leasing de 737s	47	39	36	35	35	30



## PROJEÇÕES

A GOL prosseguirá com seu modelo de negócios bem sucedido de baixo custo, baixa tarifa. Continuaremos a avaliar oportunidades de expandir nossas operações, adicionando novos vôos no mercado interno onde há demanda suficiente e em outros centros de alto tráfego em países da América do Sul. Esperamos nos beneficiar de economias de escala e reduzir nosso custo médio por ASK (CASK), excluindo as despesas com combustíveis, à medida que adicionamos aeronaves a uma infra-estrutura operacional altamente eficiente e bem estabelecida. Antecipamos que o segundo trimestre será sólido, graças aos esforços dedicados de nossos colaboradores em melhorar a produtividade em todas as áreas da Companhia.

A adição programada de quatro novas aeronaves em nossa frota, no segundo trimestre de 2006, deve permitir um crescimento de 45% na capacidade de assentos disponíveis em comparação ao mesmo período de 2005. Para o segundo trimestre, esperamos uma taxa de ocupação na faixa de 71 a 73% com *yields* na faixa de 25 a 27 centavos de Real. Estimamos um cenário estável para a taxa de câmbio no segundo trimestre de 2006, sustentado por bons fundamentos econômicos da economia brasileira. Presumimos que os altos preços do petróleo continuarão a impactar nossas despesas com combustíveis, parcialmente compensado por nosso programa de *hedge*. Para o 2T06, prevemos um CASK, sem despesas de combustível, na faixa de 9 a 10 centavos de Real.

As projeções para 2006 são baseadas na expansão planejada da capacidade da GOL e num cenário de forte demanda para nossos serviços de transporte aéreo, motivado pelos fundamentos sólidos da economia brasileira e baixas tarifas da GOL que estimulam a demanda. Nossa projeção é de um lucro por ação para o ano de 2006 de R\$ 3,90 a R\$ 4,30, representando um crescimento anual acima de 50%. Planejamos continuar a popularizar o mercado de transporte aéreo de passageiros na América do Sul por meio da expansão de nosso negócio, da inovação tecnológica, da melhoria da eficiência operacional, de disciplinado controle de custos, tarifas baixas e qualidade no atendimento de nossos passageiros.

Projeções Financeiras (US GAAP)	2006 (ano inteiro)
Crescimento em ASK	+/- 45%
Taxa de Ocupação	+/- 74%
Receita Líquida (em bilhões)	+/- R\$ 4,1
Margem Operacional	26% - 28%
Lucro por Ação	R\$ 3,90 – R\$ 4,30





## GLOSSÁRIO DE TERMOS DO SETOR

**Passageiros pagantes:** é o número total de passageiros pagantes que efetivamente voaram em todos os vôos da empresa;

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

**Assentos-quilômetro oferecidos (ASK):** é multiplicação do número de assentos disponíveis pela distância do vôo;

**Taxa de Ocupação:** 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:** tempo em que a aeronave está em vôo mais o tempo de taxejamento;

**Yield por passageiro por quilômetro:** é a média que um passageiro paga por um quilômetro voado;

**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;

**Distância média de vôos ou Etapa média:** representa a distância média, em quilômetros voada por aeronave;

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



### **Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes**

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes, companhia aérea “baixo custo - baixa tarifa”, é uma das empresas mais lucrativas e de maior crescimento do setor em todo o mundo. A GOL opera uma frota de aeronaves 737 simplificada com classe única de serviços, uma das mais novas e modernas do setor, com baixos custos com manutenção, combustível e treinamento, e altos índices de utilização e eficiência. Ao acrescentar a isso serviços seguros e confiáveis, estimulando o reconhecimento da marca e a satisfação do cliente, explica-se porque a Companhia apresenta a melhor relação custo-benefício do mercado. A GOL oferece mais de 470 vôos por dia a 49 destinos no Brasil, Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai. A Companhia planeja crescer ampliando as frequências nos mercados em que já opera, além de voar para outros destinos no país, bem como para outras rotas na América do Sul. As ações da GOL estão listadas na Bovespa e na NYSE. Para mais informações, tabela de vôos e tarifas, acesse o site [www.voegol.com.br](http://www.voegol.com.br) ou ligue para 0300-789-2121 no Brasil, 0810-266-3131 na Argentina, 800-1001-21 Bolívia, ou 55 11 2125-3200 do exterior. GOL: aqui todos podem voar!

### **CONTATO: GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.**

tel.: (11) 5033-4393

e-mail: [ri@golnaweb.com.br](mailto:ri@golnaweb.com.br)

site: [www.voegol.com.br/ri](http://www.voegol.com.br/ri)

ou

### **Imprensa – Brasil e América Latina:**

Roberta Corbioli

MVL Comunicação (São Paulo)

Tel.: (11) 3049-0343 / 0341

e-mail: [roberta.corbioli@mvl.com.br](mailto:roberta.corbioli@mvl.com.br)

### **Imprensa – U.S. e Europa:**

Meaghan Smith

Gavin Anderson & Company (New York)

Tel.: 212-515-1957

e-mail: [msmith@gavinanderson.com](mailto:msmith@gavinanderson.com)

*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 tal, baseiam-se exclusivamente nas expectativas da administração da GOL em relação ao futuro do negócio e seu contínuo acesso a capitais para financiar o plano de negócios da Companhia. Tais considerações futuras dependem, substancialmente, de mudanças nas condições de mercado, regras governamentais, pressões da concorrência, do desempenho do setor e da economia brasileira, entre outros fatores, além dos riscos apresentados nos documentos de divulgação arquivados pela GOL e estão, portanto, sujeitas a mudanças sem aviso prévio.*



### Dados Operacionais

US GAAP - Não Auditado

	1T06	1T05	Var. %
Passageiros pagantes (000)	3.669	2.759	33,0%
Passageiros-quilômetro transportados (RPK) (mm)	3.066	1.977	55,1%
Assentos-quilômetro oferecidos (ASK) (mm)	4.340	2.694	61,1%
Taxa de ocupação	70,6%	73,4%	-2,8 pp
Taxa de ocupação <i>break-even</i>	52,3%	51,3%	+1,0 pp
Taxa de utilização de aeronave (horas bloco por dia)	14,4	14,0	2,9%
Tarifa média	R\$ 233,37	R\$ 211,89	10,1%
<i>Yield</i> por passageiro por quilômetro (centavos de R\$)	27,07	28,59	-5,3%
Receita por passageiro por ASK (centavos de R\$)	19,12	20,98	-8,9%
Receita por ASK (RASK) (centavos de R\$)	19,88	21,87	-9,1%
Custo por ASK (CASK) (centavos de R\$)	14,73	15,30	-3,7%
CASK excluindo desp. de combustível (centavos de R\$)	8,87	9,87	-10,1%
Decolagens	36.516	25.960	40,7%
Distância média de vôo (km)	788	700	12,6%
Número médio de aeronaves operacionais	43,0	28,0	53,6%
Funcionários efetivos no final do período	5.991	3.607	66,1%
% de vendas pelo <i>website</i> no período	84,9%	77,9%	+7,0 pp
% de vendas pelo <i>website</i> e <i>call center</i> no período	94,0%	92,8%	+1,2 pp
Taxa de câmbio média <sup>(1)</sup>	R\$ 2,20	R\$ 2,67	-17,6%
Taxa de câmbio no final do período <sup>(1)</sup>	R\$ 2,17	R\$ 2,67	-18,7%
Inflação (IGP-M) <sup>(2)</sup>	0,7%	1,6%	-0,9 pp
Inflação (IPCA) <sup>(3)</sup>	1,4%	1,8%	-0,4 pp
WTI (médio por barril) <sup>(4)</sup>	\$63,34	\$49,83	27,1%

<sup>(1)</sup> Fonte: Banco Central

<sup>(2)</sup> Fonte: Fundação Getúlio Vargas

<sup>(3)</sup> Fonte: IBGE

<sup>(4)</sup> Fonte: Bloomberg



### Demonstrações do Resultado Consolidadas

US GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	<u>1T06</u>	<u>1T05</u>	<u>% Var.</u>
<b>Receita Operacional Líquida</b>			
Transporte de passageiros	R\$ 829.858	R\$ 565.181	46,8%
Transporte de cargas e outros	33.158	23.978	38,3%
<b>Receita Operacional Líquida Total</b>	<b>863.016</b>	<b>589.159</b>	<b>46,5%</b>
<b>Custo e Despesas Operacionais</b>			
Pessoal	81.484	54.647	49,1%
Combustível e lubrificantes	254.306	146.170	74,0%
Arrendamento mercantil de aeronaves	66.487	51.869	28,2%
Comerciais e publicidade	99.330	72.081	37,8%
Tarifas de pouso e decolagem	30.341	19.046	59,3%
Prestação de serviços	31.621	17.766	78,0%
Material de manutenção e reparo	26.115	13.848	88,6%
Depreciação	12.529	6.803	84,2%
Outros custos e despesas operacionais	36.968	29.683	24,5%
<b>Total de custos e despesas operacionais</b>	<b>639.181</b>	<b>411.913</b>	<b>55,2%</b>
<b>Resultado Operacional</b>	<b>223.835</b>	<b>177.246</b>	<b>26,3%</b>
<b>Despesas Não Operacionais</b>			
Despesas financeiras	(3.263)	(5.161)	-36,8%
Receitas financeiras	33.972	29.136	16,6%
Juros capitalizados	3.350	3.444	-2,7%
Variações monetárias e cambiais	(3.502)	1.290	-371,5%
Outros	(5.762)	(5.194)	10,9%
<b>Lucro antes de IR/CS</b>	<b>248.630</b>	<b>200.761</b>	<b>23,8%</b>
Imposto de renda e contribuição social correntes	(68.840)	(69.677)	-1,2%
<b>Lucro líquido</b>	<b>179.790</b>	<b>131.084</b>	<b>37,2%</b>
<b>Lucro por ação, básico</b>	R\$ 0,92	R\$ 0,70	31,4%
<b>Lucro por ação, diluído</b>	R\$ 0,92	R\$ 0,70	31,4%
<b>Lucro por ADS, básico - US Dollar</b>	\$0,42	\$0,26	61,5%
<b>Lucro por ADS, diluído - US Dollar</b>	\$0,42	\$0,26	61,5%
<b>Número de ações médio ponderado</b>	195.973	187.543	4,5%
<b>Número de ações médio ponderado, com efeito de diluição</b>	196.077	188.388	4,1%





## Balço Patrimonial Consolidado

US GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	<u>31 de Março de 2006</u>	<u>31 de Dezembro de 2005</u>
<b>ATIVO</b>	<b>2.739.505</b>	<b>2.555.843</b>
<b>Circulante</b>	<b>1.603.824</b>	<b>1.540.638</b>
Caixa	136.896	106.347
Tít. e valores mobiliários	775.909	762.688
Contas a receber, líquido de PDD	578.223	563.958
Estoques	38.039	40.683
Imposto a compensar e impostos diferidos	19.755	13.953
Despesas antecipadas	47.934	39.907
Outros créditos e valores	7.068	13.102
<b>Permanente, líquido</b>	<b>669.131</b>	<b>578.600</b>
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	419.621	356.765
Equipamentos de vôo	242.563	225.724
Outros imobilizados	98.827	75.619
Depreciação acumulada	(91.880)	(79.508)
<b>Outros Ativos</b>	<b>466.550</b>	<b>436.605</b>
Depósitos de contratos de leasing de aeronaves	28.790	22.583
Depósitos para manutenção de aeronaves	408.851	386.193
Outros	28.909	27.829
<b>PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>2.739.505</b>	<b>2.555.843</b>
<b>Circulante</b>	<b>702.473</b>	<b>646.225</b>
Contas a pagar	70.656	73.924
Obrigações trabalhistas	65.795	71.638
Impostos sobre vendas e taxas aeroportuárias a recolher	107.998	83.750
Transportes a executar	185.542	217.800
Empréstimos e financiamentos	104.459	54.016
Dividendos a pagar	143.618	101.482
Outras obrigações	24.405	43.615
<b>Exigível a longo prazo</b>	<b>72.357</b>	<b>87.287</b>
Impostos diferidos, líquido	47.523	63.694
Outras Obrigações	24.834	23.593
<b>Patrimônio líquido</b>	<b>1.964.675</b>	<b>1.822.331</b>
Ações preferenciais	845.453	843.714
Ações ordinárias	41.500	41.500
Capital adicional	39.275	34.634
Despesas de remuneração	(4.975)	(2.361)
Lucros apropriados a reserva legal	39.577	39.577
Lucros retidos	995.176	858.856
Resultados não-realizados de hedge, líquido de impostos	8.669	6.411



### Fluxo de Caixa Consolidado

US GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	<u>1T06</u>	<u>1T05</u>	<u>% Var.</u>
<b>Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais</b>			
Lucro Líquido	179.790	131.084	37,2%
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais			
Depreciação e amortização	12.529	6.803	84,2%
Provisão para devedores duvidosos	740	247	199,6%
Impostos diferidos	(6.830)	8.346	-181,8%
Variações nos ativos e passivos operacionais			
Contas a receber	(15.005)	(63.844)	-76,5%
Fornecedores	-	(1.910)	-100,0%
Depósitos para manutenção	(22.658)	(25.345)	-10,6%
Transportes a executar	(32.258)	(23.455)	37,5%
Dividendos a pagar	(43.470)	-	nm
Outras Obrigações	<u>20.961</u>	<u>(3.847)</u>	-644,9%
Caixa líquido gerado nas atividades operacionais	<b>93.799</b>	<b>28.079</b>	<b>234,1%</b>
<b>Fluxo de Caixa das Atividades de Investimento</b>			
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento	(6.207)	(5.700)	8,9%
Adições de propriedade e equipamento	(40.047)	(26.328)	52,1%
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	(62.856)	(81.841)	-23,2%
Aquisição de valores mobiliários de curto prazo	<u>(13.221)</u>	<u>(218.471)</u>	-93,9%
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimento	<b>(122.331)</b>	<b>(332.340)</b>	<b>-63,2%</b>
<b>Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento</b>			
Empréstimos de curto prazo, líquido	50.443	(8.965)	-662,7%
Emissão de ações preferenciais	-	1.389	-100,0%
Integralização de capital	1.739	-	nm
Outros, líquido	<u>6.899</u>	<u>-</u>	nm
Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento	<b>59.081</b>	<b>(7.576)</b>	<b>-879,8%</b>
<b>Acréscimo/(Decréscimo) Líquido de Caixa</b>	<b>30.549</b>	<b>(311.837)</b>	<b>-109,8%</b>
Caixa e equivalentes no início do exercício	106.347	405.730	-73,8%
Caixa e equivalentes no final do exercício	<u><b>136.896</b></u>	<u><b>93.893</b></u>	<u><b>45,8%</b></u>
Caixa, equiv. e invest. de CP no início do exerc.	<b>869.035</b>	<b>849.091</b>	<b>2,3%</b>
Caixa, equiv. e invest. de CP no final do exerc.	<b>912.805</b>	<b>755.725</b>	<b>20,8%</b>
<b>Divulgação Suplementar da Informação do Fluxo de caixa</b>			
Juros pagos, líquido do montante capitalizado	3.263	5.161	-36,8%
Tributos pagos	76.809	61.331	25,2%



### Demonstrações do Resultado Consolidadas

BR GAAP - Não Auditado  
R\$ 000

	<u>1T06</u>	<u>1T05</u>	<u>% Var.</u>
<b>Receita Operacional Líquida</b>			
Transporte de passageiros	R\$ 829.858	R\$ 565.181	46,8%
Transporte de cargas e outros	<u>33.158</u>	<u>23.978</u>	38,3%
<b>Receita Operacional Líquida Total</b>	<b>863.016</b>	<b>589.159</b>	<b>46,5%</b>
<b>Custo e Despesas Operacionais</b>			
Pessoal	79.457	52.518	51,3%
Combustível e lubrificantes	254.306	146.170	74,0%
Arrendamento mercantil de aeronaves	66.487	51.869	28,2%
Arrendamento suplementar	30.118	28.749	4,8%
Comerciais e publicidade	99.330	72.081	37,8%
Tarifas de pouso e decolagem	30.341	19.046	59,3%
Prestação de serviços	31.621	17.766	78,0%
Material de manutenção e reparo	26.115	13.848	88,6%
Depreciação e amortização	12.395	6.974	77,7%
Outros custos e despesas operacionais	<u>37.968</u>	<u>29.762</u>	27,6%
<b>Total de custos e despesas operacionais</b>	<b>668.138</b>	<b>438.783</b>	<b>52,3%</b>
<b>Resultado Operacional</b>	<b>194.878</b>	<b>150.376</b>	<b>29,6%</b>
<b>Outras Despesas</b>			
Resultado financeiro líquido	(10.596)	20.387	-152,0%
<b>Lucro antes de IR/CS</b>	<b>184.282</b>	<b>170.763</b>	<b>7,9%</b>
Imposto de renda e contribuição social correntes	(76.809)	(61.331)	25,2%
Imposto de renda e contribuição social diferidos	<u>17.814</u>	<u>3.040</u>	486,0%
<b>Lucro líquido antes rev de juros s/ capital próprio</b>	<b>125.287</b>	<b>112.472</b>	<b>11,4%</b>
Reversão de juros sobre capital próprio	<u>35.391</u>	<u>-</u>	nm
<b>Lucro líquido</b>	<b>160.678</b>	<b>112.472</b>	<b>42,9%</b>
<b>Lucro por ação, básico</b>	R\$ 0,82	R\$ 0,60	36,7%
<b>Lucro por ADS, básico - US Dollar</b>	\$0,37	\$0,22	68,2%
<b>Número de ações final período (000)</b>	195.973	187.543	4,5%



## Balço Patrimonial Consolidado

BR GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	<u>31 de Março de 2006</u>	<u>31 de Dezembro de 2005</u>
<b>ATIVO</b>	<b>2.428.384</b>	<b>2.255.856</b>
<b>Circulante</b>	<b>1.609.662</b>	<b>1.546.707</b>
Disponibilidades	186.530	129.304
Investimentos de curto prazo	726.275	739.731
Contas a receber, líquido de PDD	578.223	563.958
Estoques	38.039	40.683
Impostos diferidos e a compensar	25.593	20.022
Despesas antecipadas	47.934	39.907
Outros créditos e valores	7.068	13.102
<b>Não circulante</b>	<b>818.722</b>	<b>709.149</b>
Depósitos em garantia	28.790	29.618
Impostos diferidos	79.639	62.121
Investimentos	1.692	1.829
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	419.621	356.756
Imobilizado	249.510	223.272
Outras	39.470	35.553
<b>PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>2.428.384</b>	<b>2.255.856</b>
<b>Circulante</b>	<b>709.430</b>	<b>653.526</b>
Fornecedores	70.656	73.924
Obrigações trabalhistas	28.104	39.947
Provisão para imposto de renda e contribuição social	81.394	57.186
Taxas e tarifas aeroportuárias a recolher	26.604	26.564
Transportes a executar	185.542	217.800
Empréstimos e financiamentos	104.459	54.016
Dividendos e juros sobre capital próprio a pagar	143.618	101.482
Participação dos empregados nos lucros	37.691	31.691
Outras obrigações	31.362	50.916
<b>Não circulante</b>	<b>24.834</b>	<b>29.415</b>
Contas a pagar e provisões	24.834	29.415
<b>Patrimônio líquido</b>	<b>1.694.120</b>	<b>1.572.915</b>
Capital social	992.943	989.562
Reservas de Capital	89.556	29.187
Lucros Acumulados	602.952	547.755
Resultados não-realizados de hedge, líquido de impostos	8.669	6.411





### Fluxo de Caixa Consolidado

BR GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	<u>1T06</u>	<u>1T05</u>
<b>Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais</b>		
Lucro (Prejuízo) líquido	160.678	112.472
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais		
Depreciação e amortização	12.395	6.974
Provisão para devedores duvidosos	918	247
Impostos diferidos	(16.675)	(3.040)
Variações nos ativos e passivos operacionais		
Contas a receber	(15.183)	(63.844)
Estoques	2.644	(292)
Despesas antecipadas, tributos a recuperar e outros créditos e valores	(12.324)	2.171
Fornecedores	(3.268)	(1.910)
Arrendamentos mercantis a pagar	-	(129)
Transportes a executar	(32.258)	(23.455)
Impostos a pagar	24.208	(5.020)
Seguros a pagar	-	6.172
Obrigações trabalhistas	(11.843)	8.784
Provisão para contingências	(4.581)	2.996
Juros sobre capital próprio	(43.470)	-
Outras obrigações	28.622	(19.107)
Caixa Líquido gerado nas atividades operacionais	<b>89.863</b>	<b>23.019</b>
<b>Fluxo de Caixa das Atividades de Investimento</b>		
Empréstimos de curto prazo, líquido	13.456	(216.840)
Investimento	137	394
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento	828	(3.039)
Adiantamento para aquisição de aeronaves	(62.856)	(78.875)
Aquisição de Imobilizado	(38.642)	(25.909)
Caixa Líquido aplicado nas atividades de investimento	<b>(87.077)</b>	<b>(324.269)</b>
<b>Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento</b>		
Empréstimos	50.443	(8.965)
Aumento de Capital	1.739	-
Resultados não-realizados de hedge, líquido de impostos	2.258	-
Caixa Líquido gerado nas atividades de financiamento	<b>54.440</b>	<b>(8.965)</b>
<b>Acréscimo Líquido de Caixa</b>	<b>57.226</b>	<b>(310.215)</b>
Disponibilidades no início do exercício	129.304	405.730
Disponibilidades no final do exercício	186.530	95.515
Juros pagos durante o período	3.263	5.160
Imposto de renda e contribuição social pagos durante o período	76.809	61.331