



**GOL Anuncia Lucro Operacional de R\$ 61,2 milhões no 3T08**  
*A Companhia anuncia receita líquida de R\$1,8 bilhão no trimestre*

**São Paulo, 16 de novembro de 2008** – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a companhia aérea brasileira de baixo custo, anuncia hoje os resultados preliminares do terceiro trimestre de 2008 (3T08) não auditados. As informações financeiras e operacionais a seguir, exceto quando indicado o contrário, são apresentadas em USGAAP e em Reais (R\$), e as comparações referem-se ao terceiro trimestre de 2007 (3T07). As tabelas com os resultados em Legislação Societária (BRGAAP) estão disponíveis no final deste documento. Como parte do processo de transição para a publicação das suas demonstrações financeiras de USGAAP para IFRS (*International Financial Reporting Standards*) a partir do 3T08, a Companhia inicialmente divulga seu release de resultados consolidados em USGAAP, enquanto as Demonstrações Financeiras em IFRS tem a sua previsão de divulgação até 15 de dezembro de 2008. O IFRS é a prática contábil mais amplamente aceita nos mercados internacionais. As Informações Trimestrais não contemplam as modificações nas práticas contábeis previstas na Lei nº 11.638, conforme permitido pela Comissão de Valores Imobiliários (CVM) nesta fase de transição.

**DESTAQUES OPERACIONAIS E FINANCEIROS**

**Contato RI**

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

Tel: (11) 3169-6800

**Website de RI:**

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

**Teleconferência de Resultados do 3T08**

Data:  
Segunda-feira, 17 de novembro de 2008

**> Português**

13h30 (horário de Brasília)  
10h30 (horário de NY)  
Tel: (11) 2188-0188  
Replay: (11) 2188-0188  
Código: GOL

**> Inglês**

12h00 (horário de Brasília)  
09h00 (horário de NY)  
Tel.: +1 (412) 858-4600  
Replay: +1 (412) 317-0088  
Código: GOL

- ➔ Receitas líquidas atingiram R\$1,8 bilhão, representando um crescimento de 37,2%, em comparação ao mesmo período do ano anterior. Foram transportados 6,0 milhões de passageiros no trimestre, representando aumento de 8,7% em relação ao 3T07. Receitas auxiliares (carga e outras) aumentaram 55,0% em relação ao 3T07, para R\$178,0 milhões.
- ➔ O lucro operacional consolidado no trimestre foi de R\$61,2 milhões, representando margem operacional de 3,4%. O prejuízo líquido consolidado do trimestre foi de R\$294,3 milhões (US\$176,3 milhões), devido, principalmente, ao impacto da variação cambial negativa de R\$261,8 milhões sem efeito caixa e resultado negativo de *hedge* de R\$ 48,0 milhões. O prejuízo por ação foi de R\$1,47 e por ADS foi de US\$0,88.
- ➔ O custo operacional por ASK (CASK) consolidado aumentou 22,4%, de 14,23 centavos de Real, no 3T07, para R\$17,42 centavos no 3T08. O CASK, excluindo despesas com combustível, aumentou 13,6%, para R\$9,87 centavos, devido à menor utilização planejada das aeronaves, custos extraordinários relativos à devolução de aeronaves, redução na etapa média, aumento nas despesas com pessoal, custos comerciais e de publicidade e depreciação.
- ➔ Em 30 de setembro, a liquidez total era de R\$2,4 bilhões, composta por: caixa e disponibilidades em R\$723,8 milhões, contas a receber de R\$379,2 milhões, R\$621,8 milhões em depósitos com empresas de arrendamento e R\$668,3 milhões depositados com a Boeing como adiantamento para aquisição de aeronaves.
- ➔ Em linha com o plano de renovação da frota, a Companhia recebeu quatro Boeing 737-700NG e oito Boeing 737-800NG no trimestre, e retirou da frota dez 737-300 e oito 767-300, resultando em uma redução líquida de seis aeronaves em sua frota operacional. A Empresa pretende encerrar o ano de 2008 com uma frota consolidada de 104 aeronaves, composta predominantemente por aeronaves 737-800NG e 737-700NG.
- ➔ Os RPKs domésticos consolidados reduziram 17,7% e os ASKs reduziram 4,6%, em comparação com o 2T08. Os RPKs internacionais consolidados cresceram 3,4% e os ASKs reduziram 16,6%, sequencialmente em comparação com o 2T08.
- ➔ Os RPKs consolidados cresceram 8,7%, de 5.470 milhões no 3T07, para 5.944 milhões no 3T08. Os ASKs aumentaram 10,9%, de 8.941 milhões no 3T07, para 9.912 milhões, no 3T08. A taxa de ocupação média consolidada diminuiu 1,2 p.p.



em relação ao 3T07, para 60,0%. A taxa de ocupação breakeven consolidada totalizou 57,9%, uma redução de 1,9 p.p. sobre o 3T07.

- O *yield* consolidado aumentou 24,7%, para 27,09 centavos de Real, em comparação a um aumento de 57,1% do preço do combustível (WTI) no período. O RASK aumentou em 23,7%, para 18,04 centavos de Real, quando comparado ao 3T07. A tarifa média foi de R\$275.
- A GOL agora oferece mais de 790 vôos diários para 59 destinos diferentes no Brasil e na América do Sul - a maior abrangência entre todas as empresas de transporte aéreo. No 3T08, a GOL adicionou 19 novas frequências diárias. O baixo custo operacional da Companhia viabiliza a operação de vôos para cidades de médio porte, onde o volume de tráfego é pequeno, fazendo com que a GOL esteja presente em diversos destinos fora dos grandes centros do país.
- Em 31 de agosto, a Companhia fez seu último vôo de *long-haul*, para Paris, França. A partir desse dia, a Companhia deixou de operar aeronaves Boeing 767 e opera exclusivamente aeronaves 737, em vôos de curta e média distância.
- Em 25 de setembro, a ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil) emitiu autorização para a reestruturação societária das subsidiárias GTA e VRG. Em 30 de setembro as subsidiárias se fundiram em uma única companhia aérea.
- Em 19 de outubro, a GOL estreou sua nova malha aérea integrada. A nova malha, que contempla a estrutura unificada na Companhia, eliminou a sobreposição de rotas e horários entre GOL e VARIG, o que deverá aumentar o aproveitamento dos vôos e permite elevar a oferta em mercados nos quais a Companhia está consolidada, além de viabilizar a criação de ligações entre cidades até então não eram conectadas.
- A Companhia anunciou, em 10 de outubro, o lançamento da Classe *Comfort* nos vôos internacionais de médio percurso, operados pela VARIG que disponibiliza uma série de diferenciais aos passageiros como uma grande variedade de pratos, maior espaço entre poltronas, entretenimento de bordo *on-demand*, entre outros. A GOL também reformulou o serviço de bordo oferecido nos vôos domésticos.
- A GOL anunciou que partir do dia 16 de outubro de 2008, clientes em viagens tanto pela VARIG quanto pela GOL podem acumular milhas no programa Smiles. A partir de 19 de novembro, as milhas poderão ser trocadas por passagens para todos os destinos servidos pela Companhia.
- A GOL anunciou, 23 de outubro, que assinou um acordo de *interline* com a alemã Condor Airlines. Por meio da parceria, os passageiros da empresa européia podem adquirir bilhetes para Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, Maceió, Natal, Rio de Janeiro e São Paulo, destinos operados pela GOL.
- A Companhia encerrou o trimestre com um *free float* de 25,6%. As ações da Companhia apresentaram um volume médio diário de negociação de US\$19,0 mm (R\$31,7 mm) no 3T08.



<b>Destaque Financeiro e Operacionais Consolidados (USGAAP)</b>	<b>3T08</b>	<b>3T07</b>	<b>% Var.</b>	<b>2T08</b>	<b>% Var.</b>
RPKs (milhões)	5.944	5.470	8,7%	6.897	-13,8%
ASKs (milhões)	9.912	8.941	10,9%	10.677	-7,2%
Taxa de Ocupação ( <i>load factor</i> )	60,0%	61,2%	-1,2 pp	64,6%	-4,6 pp
Receita por passageiro por ASK (R\$ centavos)	16,25	13,30	22,2%	12,55	29,5%
Receita operacional por ASK (R\$ centavos) (RASK)	18,04	14,58	23,7%	13,72	31,5%
Custo operacional por ASK (R\$ centavos) (CASK)	17,42	14,23	22,4%	16,53	5,4%
Custo operacional ex-combustível / ASK (R\$ centavos)	9,87	8,69	13,6%	9,66	2,2%
Taxa de Ocupação <i>Breakeven</i>	57,9%	59,8%	-1,9 pp	77,8%	-19,9 pp
Receita Líquida (R\$ milhões)	1.788,3	1.303,5	37,2%	1.464,9	22,1%
EBITDAR (R\$ milhões)	259,9	193,4	34,4%	-90,4	nm
Margem EBITDAR	14,5%	14,9%	-0,4 pp	-6,2%	+20,7 pp
Lucro Operacional (R\$ milhões)	61,2	30,8	99,0%	-299,2	nm
Margem Operacional	3,4%	2,4%	+1,0 pp	-20,4%	+23,8 pp
Lucro antes de Imposto de Renda (LAIR) (R\$ milhões)	-338,6	62,3	nm	-228,9	47,9%
Margem LAIR	-18,9%	4,8%	-23,7 pp	-15,6%	-3,3 pp
Lucro Líquido (R\$ milhões)	-294,3	45,5	nm	-171,7	71,4%
Margem Líquida	-16,5%	3,5%	-20,0 pp	-11,7%	-4,8 pp
Lucro por ação (R\$)	(R\$ 1,47)	R\$ 0,22	nm	(R\$ 0,85)	72,9%
Lucro por ADS equivalente (US\$)	(\$0,88)	\$0,12	nm	(\$0,52)	69,2%
Média ponderada de ações e ADSs, básico (000)	200.726	202.295	-0,8%	201.210	-0,2%

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



## COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE OS RESULTADOS

No terceiro trimestre de 2008, mesmo com o mais elevado preço de combustível no mercado doméstico e ainda incorrendo custos extraordinários relacionados à devolução de aeronaves, conseguimos cumprir nosso objetivo de atingir uma operação consolidada rentável no trimestre, com margem operacional de 3,4%. Devido à sazonalidade, redução das atividades promocionais, redução planejada da capacidade e término das operações de longa distância, os *yields* aumentaram aproximadamente 39% comparados ao 2T08. *Yields* mais altos contribuíram para o aumento do RASK em 31% no período. Nossos índices de pontualidade estiveram entre os mais elevados na indústria, alcançando 88% no trimestre e 92% em setembro. O índice de regularidade foi 98% no 3T08.

Durante o trimestre, adotamos importantes medidas para aprimorar a eficiência operacional e a qualidade do serviço aos passageiros. Em 30 de setembro de 2008, as duas companhias operacionais GTA e VRG fundiram-se em uma única companhia aérea, após aprovação da ANAC em 25 de setembro. Essa fusão permitiu o lançamento de uma nova malha aérea integrada em 19 de outubro, contemplando a estrutura unificada da Companhia e eliminando a sobreposição de rotas e horários entre GOL e VARIG. A nova malha deverá aumentar o aproveitamento dos vôos e permitir elevação de oferta em mercados nos quais a Companhia está consolidada, além de viabilizar a criação de ligações diretas entre cidades até então não conectadas.

Estamos, também, investindo no conforto dos clientes a bordo de nossas aeronaves, adicionando valor ao serviço de transporte. A integração das operações e o aumento da nossa escala nos permitiram incrementar o serviço de bordo em nossos vôos, sem representar aumento de custos, ajustando as refeições a bordo às diferentes durações dos vôos. Visando atender aos passageiros corporativos, estendemos o Smiles, o maior programa de milhagem da América Latina, a todos os vôos da Companhia. Lançamos, ainda, a nova classe *Comfort* nos vôos de média distância da VARIG na América do Sul. “Esperamos que a malha integrada, combinada com iniciativas que implementamos para adicionar valor aos nossos serviços e melhorar a experiência de vôo, forneça ao nosso cliente o que há de melhor em transporte aéreo na América do Sul, possibilitando aumentos nas taxas de ocupação sem aumentos de custo”, disse Constantino de Oliveira Júnior, presidente da GOL.

A demanda por transporte aéreo no Brasil continuou apresentando forte crescimento no terceiro trimestre de 2008. Os RPKs domésticos cresceram 9% no 3T08, 1,8 vezes mais do que o crescimento estimado do PIB do país. A nossa capacidade para atender este crescimento cresceu 16% durante o trimestre, devido à adição líquida de 10 aeronaves à frota *versus* 3T07. O volume de passageiros transportados no 3T08 cresceu 8,7% em relação ao 3T07. Durante o trimestre, a taxa de ocupação da GOL foi de 60%, uma redução de 1,2 p.p. *versus* 3T07. A Companhia planeja continuar a investir seus recursos no futuro e no crescimento do transporte aéreo no país.

Os custos operacionais por ASK consolidados, excluindo combustível, apresentaram um aumento de 13,6%, para 9,87 centavos de Real ano a ano, principalmente devido à redução programada de 4,5% na utilização das aeronaves, despesas extraordinárias relacionadas a serviços de manutenção que fazem parte do processo de devolução de aeronaves e à redução da etapa média. As despesas de combustível por ASK consolidadas aumentaram 36,3% na comparação ano a ano. Devido à alta nos preços de combustível, à menor utilização das aeronaves no trimestre e a despesas de manutenção relativas à devolução de aeronaves, o total de despesas operacionais por ASK cresceu 22,4%, para 17,42 centavos de Real.

A GOL mantém o seu compromisso com a estratégia de crescimento rentável por meio de sua estrutura de baixo custo e alta qualidade no atendimento ao cliente. “As medidas adotadas são necessárias para que a Companhia se prepare para a próxima fase de seu crescimento e estão alinhadas com a nossa estratégia de expansão rentável baseada na estrutura de baixo custo”, afirma Constantino de Oliveira Junior. “Temos muito orgulho dos mais de 97 milhões de clientes que escolheram voar conosco.





Mantemos nossos esforços para oferecer o melhor em transporte aéreo: aeronaves novas e modernas, vôos freqüentes nos principais mercados, rotas em expansão e as menores tarifas do mercado”, continua Oliveira.

## RECEITAS

A receita operacional líquida consolidada, principalmente a receita de transporte de passageiros, cresceu 37,2%, para R\$1,8 bilhão, principalmente, devido ao aumento de 8,7% nos passageiro-quilômetro transportados (RPK) combinados com um *yield* 24,7% maior e parcialmente compensados pelo *load factor* 1,2 p.p menor. O crescimento do RPK consolidado reflete o aumento de 9,7% nas decolagens. O volume de RPKs consolidados cresceu 8,7%, para 5.944 milhões, e o número de passageiros pagantes aumentou 8,7%, para 6,0 milhões.

Os *yields* consolidados aumentaram 24,7%, para 27,09 centavos de Real por passageiro-quilômetro devido, principalmente, ao aumento de 25,0% na tarifa média, de R\$220 para R\$275, enquanto o preço do combustível (WTI) um aumento 57,1% no mesmo período. A receita operacional por assento-quilômetro oferecido (“RASK”) consolidada aumentou em 23,7%, para 18,04 centavos de Real no 3T08 (comparada a 14,58 centavos de Real no 3T07).

A expansão de 10,9% no volume de assentos-quilômetro oferecidos (ASK), numa comparação ano a ano, permitiu a adição de 19 freqüências na Companhia. O acréscimo de 12,4 aeronaves (média) em comparação ao 3T07 (de 91,0 para 103,4) possibilitou o aumento do ASK.

A participação média no mercado doméstico da GOL foi de 40% no trimestre. Com as operações das rotas internacionais, a GOL conquistou uma participação média no mercado internacional de 24% (do RPK das empresas brasileiras com vôos internacionais) no mesmo período. No 3T08, 22,0% do volume total consolidado de RPK da Companhia foi relacionado ao tráfego internacional de passageiros.

As operações de transportes de cargas da GOL (Gollog) responderam por grande parte das outras receitas operacionais, que atingiram R\$ 178,0 milhões no 3T08.

## DESPESAS OPERACIONAIS

Os custos e despesas operacionais totais consolidados por assento-quilômetro oferecido (“CASK”) aumentaram 22,4%, totalizando 17,42 centavos de Real. Este aumento ocorreu, principalmente, devido a um aumento de 42,2% no preço do combustível, à redução programada na utilização das aeronaves, diminuição da etapa média, aumento nas despesas com pessoal, outras despesas operacionais, depreciação, e custos comerciais e de publicidade por ASK. Os custos e despesas operacionais totais consolidados por assento-quilômetro oferecido foram parcialmente compensados por uma redução de despesas com material de manutenção e reparo por ASK. As despesas operacionais por ASK, excluindo as despesas com combustível, tiveram um aumento de 13,6%, para 9,87 centavos de Real. As despesas operacionais totais aumentaram 35,7% e atingiram R\$1.727,0 milhões, principalmente, devido a um aumento nos gastos com combustível, outras despesas operacionais, bem como a expansão das operações (representados pelo aumento da frota, quadro de pessoal e por um maior volume de tarifas de pouso e decolagem). O aumento de R\$253,3 milhões nas despesas com combustíveis foi reflexo do aumento de consumo e do aumento de 42,2% no preço por litro no terceiro trimestre. A taxa de ocupação *breakeven* consolidada diminuiu 1,9 ponto percentual, para 57,9%, ante 59,8% registrados no 3T07.

Os resultados de nossos programas de *hedge* de despesas operacionais (preço de combustível e taxa de 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 composição dos custos e despesas operacionais consolidados do 3T08, 3T07 e 2T08 está apresentada na tabela a seguir:

<b>Custos e Despesas Operacionais (centavos de Real / ASK)</b>					
	<b>3T08</b>	<b>3T07</b>	<b>Var. %</b>	<b>2T08</b>	<b>Var. %</b>
Combustíveis	7,55	5,54	36,3%	6,87	9,9%
Pessoal	2,48	2,24	10,7%	2,30	7,8%
Arrendamento de Aeronaves	1,61	1,56	3,2%	1,44	11,8%
Comerciais e Publicidade	1,96	1,11	76,6%	1,15	70,4%
Tarifas de Pouso e Decolagem	0,87	0,82	6,1%	0,88	-1,1%
Prestação de Serviços	0,92	0,90	2,2%	1,03	-10,7%
Material de Manutenção e Reparo	0,90	1,09	-17,4%	1,01	-10,9%
Depreciação	0,39	0,26	50,0%	0,52	-25,0%
Outras Despesas	0,74	0,71	4,2%	1,33	-44,4%
<b>Total Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>17,42</b>	<b>14,23</b>	<b>22,4%</b>	<b>16,53</b>	<b>5,4%</b>
<b>Despesas Operacionais Ex-Combustível</b>	<b>9,87</b>	<b>8,69</b>	<b>13,6%</b>	<b>9,66</b>	<b>2,2%</b>

<b>Custos e Despesas Operacionais (R\$ milhões)</b>					
	<b>3T08</b>	<b>3T07</b>	<b>Var. %</b>	<b>2T07</b>	<b>Var. %</b>
Combustíveis	748,5	495,2	51,2%	733,6	2,0%
Pessoal	246,0	200,2	22,9%	245,5	0,2%
Arrendamento de Aeronaves	159,9	139,5	14,7%	153,4	4,2%
Comerciais e Publicidade	193,9	99,1	95,6%	122,4	58,4%
Tarifas de Pouso e Decolagem	86,1	73,6	17,0%	94,1	-8,5%
Prestação de Serviços	90,8	80,6	12,7%	109,5	-17,1%
Material de Manutenção e Reparo	89,5	97,9	-8,5%	108,0	-17,1%
Depreciação	38,8	23,1	67,9%	55,4	-30,0%
Outras Despesas	73,5	63,7	15,5%	142,1	-48,3%
<b>Total Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>1.727,0</b>	<b>1.272,9</b>	<b>35,7%</b>	<b>1.764,0</b>	<b>-2,1%</b>
<b>Despesas Operacionais Ex-Combustível</b>	<b>978,5</b>	<b>777,7</b>	<b>25,8%</b>	<b>1.030,4</b>	<b>-5,0%</b>

Os **custos com combustíveis e lubrificantes** por ASK, em relação ao 3T07, aumentaram 36,3%, para 7,55 centavos de Real, principalmente, devido ao aumento de 42,2% no preço do combustível por litro. O aumento de 57,1% nos preços do petróleo no mercado internacionais (WTI) e de 61,4% no preço do querosene de aviação no Golfo do México (fatores que influenciam a determinação do preço de querosene de aviação brasileira) foi compensado parcialmente pela valorização de 13,0% do Real brasileiro frente ao Dólar americano. Em 30 de Setembro, a companhia possuía *hedges* de, aproximadamente, 3% do consumo de combustível do 4T08. A Companhia não possuía *hedges* contratados para o consumo do 1T09 em diante.



Os **custos com pessoal** por ASK aumentaram 10,7% em relação ao 3T07, para 2,48 centavos de Real, devido, principalmente, à redução na utilização das aeronaves (0,6 horas bloco a menos por dia), ao dissídio de 5% aplicado aos salários no mês de dezembro de 2007 e ao crescimento de 10,6% no número de colaboradores. A Companhia encerrou o trimestre com um total de 15.963 colaboradores.

Os **custos com arrendamento de aeronaves** por ASK aumentaram 3,2%, para 1,61 centavos de Real, no 3T08, devido à redução planejada da taxa de utilização das aeronaves, o que foi parcialmente compensado pela valorização de 13,0% do Real frente ao Dólar Americano.

As **despesas comerciais e com publicidade** por ASK tiveram um aumento de 76,6%, para 1,96 centavos de Real, devido, principalmente, a um aumento de incentivos sobre vendas e à redução programada da utilização das aeronaves. Durante o trimestre, a maior parte das vendas de passagens da Companhia foi realizada pelos *websites* da GOL e da Varig (67,0%) e *call center* (21,6%).

Os **custos com tarifas de pouso e decolagem** por ASK tiveram um aumento de 6,1%, para 0,87 centavos de Real, devido, principalmente, ao aumento nas taxas de permanência no aeroporto de Congonhas, em São Paulo e à redução da etapa média devido ao fechamento das bases intercontinentais.

Os **custos com prestação de serviços** por ASK aumentaram 2,2%, para 0,92 centavos de Real, devido a um aumento nas despesas com serviços de rampa, causado por uma menor etapa média no trimestre, compensado parcialmente por uma redução da quantidade de pousos em aeroportos internacionais (que apresentam tarifas mais altas), devido ao fechamento dos destinos intercontinentais.

As **despesas com materiais de manutenção e reparos** (0,90 centavo de Real por ASK) foram 17,4% menores devido, principalmente valorização de 13,0% do Real frente ao Dólar Americano. As principais despesas no trimestre estão relacionadas à manutenção de 22 aeronaves, totalizando R\$53,9 milhões (incluindo gastos extraordinários com manutenção de aeronaves em processo de devolução), ao uso de peças de reposição no total de R\$ 9,3 milhões e ao reparo de peças no total de R\$ 9,6 milhões.

As **despesas com depreciação** por ASK aumentaram 50,0%, para 0,39 centavos de Real, devido ao aumento na quantidade de ativos fixos (especialmente estoque de peças de reposição) e por um aumento na depreciação referente à aquisição de 17 aeronaves 737-800NG, entre o 4T06 e o 3T08, além de sete aeronaves (três Boeing 737NG e quatro Boeing 767) que foram classificadas como arrendamento financeiro.

As **outras despesas operacionais** tiveram um aumento de 4,2%, para 0,74 centavos de Real, quando comparadas ao mesmo período do ano anterior, devido ao aumento de despesas com vôos cancelados e hospedagem da tripulação, parcialmente compensado pela redução de despesas com seguros por ASK. As despesas de seguro tiveram uma redução de 1,8%, totalizando R\$ 12,0 milhões (0,11 centavo de Real por ASK), devido, principalmente à valorização de 13,0% do Real frente ao Dólar Americano em relação ao 3T07.



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

O aumento no EBITDA ocorreu, principalmente, pelo aumento de 3,46 centavos de Real no RASK, parcialmente compensado pelo aumento de 3,19 centavos de Real no CASK, resultando em um aumento do EBITDA por ASK para 1,01 centavos de Real no 3T08. O EBITDA do 3T08 totalizou R\$100,0 milhões, comparado a R\$53,9 milhões no 3T07, e -R\$243,8 milhões no 2T08.

### Cálculo do EBITDAR (centavos de Real por ASK)

	3T08	3T07	Var. %	2T08	Var. %
Receita Líquida	18,04	14,58	23,7%	13,72	31,5%
Custos e Despesas Operacionais	17,42	14,23	22,4%	16,53	5,4%
<b>EBIT</b>	<b>0,62</b>	<b>0,35</b>	<b>77,1%</b>	<b>-2,81</b>	<b>nm</b>
Depreciação & Amortização	0,39	0,26	50,0%	0,52	-25,0%
<b>EBITDA</b>	<b>1,01</b>	<b>0,61</b>	<b>65,6%</b>	<b>-2,29</b>	<b>nm</b>
<b>Margem EBITDA</b>	<b>5,6%</b>	<b>4,2%</b>	<b>+1,4 pp</b>	<b>-16,7%</b>	<b>+22,3 pp</b>
Arrendamento de Aeronaves	1,61	1,56	3,2%	1,44	11,8%
<b>EBITDAR</b>	<b>2,62</b>	<b>2,17</b>	<b>20,7%</b>	<b>-0,85</b>	<b>nm</b>
<b>Margem EBITDAR</b>	<b>14,5%</b>	<b>14,9%</b>	<b>-0,4 pp</b>	<b>-6,2%</b>	<b>+20,7 pp</b>

### Cálculo do EBITDAR (R\$ milhões)

	3T08	3T07	Var. %	2T08	Var. %
Receita Líquida	1.788,3	1.303,5	37,2%	1.464,9	22,1%
Custos e Despesas Operacionais	1.727,1	1.272,9	35,7%	1.764,1	-2,1%
<b>EBIT</b>	<b>61,2</b>	<b>30,8</b>	<b>98,7%</b>	<b>-299,2</b>	<b>nm</b>
Depreciação & Amortização	38,8	23,1	68,0%	55,4	-30,0%
<b>EBITDA</b>	<b>100,0</b>	<b>53,9</b>	<b>85,5%</b>	<b>-243,8</b>	<b>nm</b>
<b>Margem EBITDA</b>	<b>5,6%</b>	<b>4,2%</b>	<b>+1,4 pp</b>	<b>-16,7%</b>	<b>+22,3 pp</b>
Arrendamento de Aeronaves	159,9	139,5	14,6%	153,4	4,2%
<b>EBITDAR</b>	<b>259,9</b>	<b>193,4</b>	<b>34,4%</b>	<b>-90,4</b>	<b>nm</b>
<b>Margem EBITDAR</b>	<b>14,5%</b>	<b>14,9%</b>	<b>-0,4 pp</b>	<b>-6,2%</b>	<b>+20,7 pp</b>

O arrendamento de aeronaves representa uma despesa operacional significativa para a Companhia. Como a GOL atualmente arrenda a maior parte de suas aeronaves, acreditamos que o EBITDAR, equivalente ao EBITDA antes das despesas com arrendamento de aeronaves (denominado em USD), é um indicador útil para medir o desempenho operacional relativo de nossas demonstrações financeiras para nossos investidores e usuários. Em termos de assento-quilômetro oferecido, o EBITDAR foi de 2,62 centavos de Real no 3T08, comparado aos 2,17 centavos de Real registrados no 3T07. O EBITDAR totalizou R\$259,9 milhões no 3T08, comparado a R\$193,4 milhões no 3T07 e -R\$90,4 milhões no 2T08.

<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 indicadores não GAAP e são apresentados como informação adicional porque acreditamos tratarmos 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 o USGAAP ou Legislação Societária (BRGAAP), ou, ainda, como medida de lucratividade da Companhia. Além disso, nossos cálculos podem não ser comparáveis a outras medidas similares utilizadas por outras companhias.





## RESULTADO FINANCEIRO

No 3T08, o resultado financeiro líquido totalizou uma despesa de R\$399,8 milhões. As despesas com juros aumentaram R\$63,2 milhões em relação ao 3T07, devido, principalmente, ao aumento de empréstimos e financiamentos. A receita financeira diminuiu R\$57,6 milhões, devido a um menor volume de caixa e aplicações financeiras em relação ao 3T07, parcialmente compensado por um aumento de 1,2 ponto percentual na taxa de juros brasileira média (CDI).

O perda com variação cambial foi de R\$261,8 milhões, sem efeito caixa, principalmente relativos aos passivos líquidos da Companhia denominados em moeda estrangeira. O impacto líquido dos ganhos de *hedge* cambial e das perdas em *hedge* de combustível no trimestre foi negativo em R\$48,0 milhões.

Resultado Financeiro (R\$ mil)	3T08	3T07	2T08
Despesas com juros	(96.432)	(33.194)	(35.351)
Juros capitalizados	7.785	16.561	9.875
Variações monetárias e cambiais	(261.789)	20.922	87.410
Receita financeira	4.464	62.041	23.825
Outros ganhos (perdas)	(53.823)	(34.739)	(15.473)
<b>Resultado Financeiro Líquido</b>	<b>(399.795)</b>	<b>31.591</b>	<b>70.286</b>

Em 30 de Setembro de 2008, a companhia possuía *hedges* de, aproximadamente, 3% do consumo de combustível do 4T08. A Companhia não possuía *hedges* contratados para o consumo do 1T09 em diante.

Em 30 de setembro de 2008, a GOL tinha contratados derivativos de câmbio suficientes para proteger 46%, 25% e 12% de nossas obrigações de caixa do 4T08, 1T09 e 2T09, respectivamente.

A política de gestão de riscos da Companhia proíbe explicitamente a realização de apostas direcionais e transações especulativas com derivativos, e requer diversificação de transações e de contrapartes. A GOL utiliza somente instrumentos sem alavancagem, não sendo permitida a execução de transações com valores nocionais maiores que nossas exposições.

## LUCRO LÍQUIDO E LUCRO POR AÇÃO

O prejuízo líquido no 3T08 foi de R\$294,3 milhões, com margem de -16,5%, *versus* um lucro líquido de R\$45,5 milhões no 3T07.

O prejuízo líquido por ação básico foi de R\$1,47 no 3T08, comparado com o lucro por ação de R\$0,22 no 3T07. A média ponderada da quantidade de ações, básico, foi de 200.726.391 no 3T08 e de 202.295.169 no 3T07. O prejuízo líquido por ação diluído foi de R\$1,47 no 3T08, comparado a um lucro por ação de R\$0,22 no 3T07. A média ponderada da quantidade de ações diluídas foi de 200.726.391 no 3T08 e de 202.319.917 no mesmo período do ano anterior.

O prejuízo líquido por ADS básico foi de US\$0,88 no 3T08, em comparação a um lucro por ADS de US\$0,12 no 3T07. O prejuízo líquido por ADS diluído foi de US\$0,88 no 3T08, comparado a um lucro por ADS de US\$0,12 no 3T07.

Em reunião realizada em 06/08/2008, o Conselho de Administração deliberou sobre a descontinuidade do pagamento de dividendos para o ano fiscal de 2008, garantindo, contudo, um pagamento mínimo de 25% do lucro líquido consolidado. Em janeiro de 2008, o Conselho de Administração, considerado o atual nível de preço de ações de emissão da Companhia e o volume de ações em circulação no mercado, autorizou a Diretoria a implementar um programa de recompra de ações preferenciais de própria emissão, a preços de mercado, de até 5.000.000 (cinco milhões) ações da Companhia, equivalentes a 9,7% das ações dessa



classe em circulação em 30/09/2008, em conformidade com as disposições da Instrução CVM no 10/80. Até esta data, o volume de ações adquirido pelo programa foi de 1.574.200 ações.

## FLUXO DE CAIXA

As disponibilidades diminuíram em R\$13,9 milhões no 3T08, em relação ao 2T08. O caixa utilizado nas atividades operacionais foi de R\$206,2 milhões, principalmente, em função do prejuízo líquido de R\$294,3 milhões, parcialmente compensado pelo aumento de R\$92,8 milhões em contas a pagar e outras obrigações.

O caixa utilizado nas atividades de investimento foi de R\$17,4 milhões, principalmente devido a R\$60,6 milhões em depósitos para contratos de arrendamento de aeronave e R\$18,2 milhões em aquisições de imobilizado, parcialmente compensado pela redução de R\$ 61,4 milhões em retornos de adiantamentos para aquisição de aeronaves.

O caixa gerado nas atividades de financiamento durante o 3T08 foi de R\$209,7 milhões, devido, principalmente, a R\$131,6 milhões de variação cambial dos financiamentos de longo prazo, e R\$51,0 milhões em empréstimos de curto prazo. Ao longo de 2008, a Companhia investiu R\$68,9 milhões do seu caixa para recomprar aproximadamente 10% dos bônus perpétuos (*perpetual notes*) e bônus senior (*senior notes*) de própria emissão.

Resumo do Fluxo de Caixa (R\$ milhões)	3T08	3T07	Var. %	2T08	Var. %
Fluxo de Caixa advindo das (usado nas) atividades Operacionais	<b>(206,2)</b>	61,6	nm	(99,8)	106,6%
Fluxo de Caixa utilizado nas atividades de Investimento <sup>(1)</sup>	<b>(17,4)</b>	(207,8)	-91,6%	(144,0)	-87,9%
Fluxo de Caixa utilizado/advindo das atividades de Financiamento	<b>209,7</b>	(70,7)	nm	(60,4)	nm
<b>Acréscimo Líquido de Caixa</b>	<b>(13,9)</b>	<b>(216,9)</b>	<b>-93,6%</b>	<b>(304,2)</b>	<b>-95,4%</b>

1. Excluindo-se R\$89,3 milhões de investimentos disponíveis para negociação no 3T08, -R\$11,8 milhões no 3T07 e R\$151,7 milhões no 2T08 de caixa, aplicados em investimentos de alta liquidez com vencimentos acima de 90 dias, como definido no SFAS 115.

## COMENTÁRIOS SOBRE O BALANÇO

A posição de caixa da Companhia em 30 de setembro de 2008 era de R\$723,8 milhões, uma redução de R\$13,9 milhões em comparação ao 2T08. A liquidez total atingiu R\$2,4 bilhões, incluindo R\$1.103,1 milhões de caixa e recebíveis no final do 3T08, R\$621,8 milhões em depósitos com empresas de arrendamento e R\$668,3 milhões depositados com a Boeing como adiantamento para aquisição de aeronaves. Durante o 3T08, o Real depreciou 20% *versus* o Dólar americano, o que aumentou o montante total da dívida denominada em USD da Companhia em Reais.

Caixa e Dívida Líquida (R\$ milhões)	30/09/2008	30/06/2008	Var %
Disponibilidades	723,8	737,7	-1,9%
Dívida de Curto Prazo	602,9	429,0	40,5%
Moeda local	68,0	16,3	317,2%
Moeda estrangeira	534,9	412,7	29,6%
Dívida de Longo Prazo	<u>988,2</u>	<u>979,5</u>	0,9%
Moeda local	53,3	57,3	-7,0%
Moeda estrangeira	934,9	922,2	1,4%
<b>Caixa Líquido</b>	<b>(867,3)</b>	<b>(670,8)</b>	<b>29,3%</b>



Atualmente, a Companhia arrenda a maior parte de suas aeronaves, assim como espaços em terminais de aeroportos, outras instalações em aeroportos, escritórios e equipamentos. Em 30 de setembro de 2008, a Companhia operava 80 aeronaves sob arrendamento operacional, cujo vencimento do prazo inicial de arrendamento varia entre 2008 e 2019, e 24 aeronaves sob arrendamento financeiro. Os pagamentos mínimos futuros de arrendamentos são denominados em Dólares norte-americanos.

Em 30 de setembro de 2008, a Companhia tinha 95 pedidos firmes (líquido de 32 já entregues) e 40 opções de compra de novas aeronaves Boeing 737-800 NG. Os pedidos firmes, no valor aproximado de US\$6,1 bilhões, com base no preço de lista das aeronaves, estão previstos para ser entregues entre 2008 e 2014. Até 30 de setembro, a GOL realizou depósitos no valor de US\$400,2 milhões (R\$668,3 milhões) relacionados a esses pedidos.

A tabela seguinte contém um resumo dos nossos principais pagamentos de dívidas de longo prazo, compromissos de arrendamentos operacionais, compromissos relativos à aquisição de aeronaves e outras obrigações em 30 de setembro de 2008:

Principais compromissos (R\$ mil)							Após	Total
	2008	2009	2010	2011	2012	2013		
Obrigações de longo prazo	-	130.723	33.227	33.227	27.317	421.049	645.546	
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	145.128	161.479	141.191	187.851	230.855	107.984	974.488	
Compromissos de compra de aeronaves	1.186.850	2.446.956	1.686.045	1.852.860	2.714.483	2.917.640	12.804.834	
<b>Total</b>	<b>1.331.978</b>	<b>2.739.161</b>	<b>1.860.463</b>	<b>2.073.938</b>	<b>2.972.655</b>	<b>3.446.673</b>	<b>14.424.868</b>	

## PLANO DE FROTA

A Companhia está na fase final do seu plano de substituição das aeronaves 737-300 e 767-300 por 737-800NG e 737-700NG para operação em rotas de curto e médio percurso. Estas aeronaves têm menor custo operacional, maior eficiência no consumo de combustível e reduzirão a idade média da frota. Os 737-700NG nos permitem flexibilidade para operar em aeroportos que apresentem restrições e oferecer mais vôos diretos a mercados com demanda reduzida. Os 737NG são equipados com *winglets*, tecnologia que proporciona melhor performance durante a decolagem, permite vôos mais longos sem escalas e economiza até 3% no consumo de combustível ao ano. Todas as aeronaves do modelo 737-800 SFP (*Short Field Performance*) seguem os regulamentos de segurança internacionais e são certificados por autoridades norte-americanas e brasileiras para decolar e pousar em pistas curtas.

Durante 4T08, o nosso programa de modernização substituirá três aeronaves 737-300 com três modelos de nova geração, gerando um aumento seqüencial de, aproximadamente, 2% na capacidade de assentos sobre o 3T08. Adicionalmente, a Companhia removeu sete aeronaves Boeing 767-300 de sua frota operacional, que serão destinadas a subarrendamentos ou utilizadas para fretamentos ou serviços de transporte de carga.

O plano de modernização garante que a frota da GOL mantenha sua posição entre as mais novas e modernas do mundo. Até o final de 2008, estima-se que a frota será composta predominantemente por aeronaves Boeing 737NG, reduzindo a idade média da frota para 6,8 anos. Ao final de 2009, a frota será composta integralmente por Boeing 737NG, reduzindo a idade média da frota para 5,5 anos. Ao final de 2012, 65% da frota será formada por 737-800 SFP, mantendo a idade média em 5,5 anos. A tabela abaixo detalha o plano revisado de frota até 2012:



Frota Operacional Consolidada (Fim do Período)	2007	2008	2009	2010	2011	2012
B737-300	28	11	-	-	-	-
B737-700 NG	31	38	40	40	40	40
B737-800 NG	18	20	16	11	7	2
B737-800 NG SFP	25	35	52	64	74	85
B767-300 ER	9	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>111</b>	<b>104</b>	<b>108</b>	<b>115</b>	<b>121</b>	<b>127</b>

## PROJEÇÕES

A GOL prossegue com investimentos no seu modelo de negócios bem-sucedido. A Companhia continua a avaliar as oportunidades de expandir nossas operações, lançando vôos no mercado interno e em outros centros internacionais de alto tráfego na América do Sul. Embora a GOL tenha um plano de frota flexível que nos permite administrar o crescimento da capacidade de acordo com o crescimento do mercado, a Companhia espera se beneficiar de economias de escala ao continuar a renovar e padronizar sua frota e melhorar e integrar cada vez mais sua malha altamente eficiente. Também a Administração espera reduzir o custo médio por ASK (CASK) a longo prazo da GOL, conforme a Companhia continua a reduzir a idade média da sua frota, beneficiando-se das economias de custo geradas pela utilização do nosso centro de manutenção de aeronaves e da otimização de custo de nossos canais de distribuição. Por meio da marca VARIG, a GOL oferece um serviço atraente para passageiros a negócios e nos principais destinos internacionais na América do Sul. Também a Companhia espera aumentar as receitas do negócio de transporte de cargas (Gollog), do programa de fidelidade (Smiles) e de receitas auxiliares com o Voe Fácil.

O mercado de transporte aéreo de passageiros no Brasil continua com baixa penetração e investir no aumento da oferta de assentos disponíveis a baixas tarifas é importante para o contínuo desenvolvimento do setor e da economia. Durante o 4T08, o programa de modernização da frota da GOL substituirá 3 aeronaves antigas com 3 modelos de nova geração (sem efeito líquido na frota consolidada), gerando uma redução seqüencial de aproximadamente 2% na capacidade de assentos sobre o 3T08, (+1% no mercado doméstico e -16% no mercado internacional).

Para o quarto trimestre de 2008, refletindo a integração da malha, a GOL espera uma taxa de ocupação consolidada na faixa de 63%, com *yields* consolidados em torno de 27 centavos de Real. Para o 4T08, a Companhia prevê um CASK, sem despesas de combustível, em torno de 9,7 centavos de Real (estável *versus* 3T08) incluindo os custos extraordinários relativos à devolução de aeronaves. A GOL espera que o acréscimo de aeronaves maiores e mais econômicas e a redução do preço do querosene da aviação reduzam os nossos custos com combustível por ASK.

Para o ano de 2008, ajustamos nossas premissas de combustível e taxa de câmbio. A tabela abaixo mostra o *guidance* geral da Companhia para os anos de 2008 e 2009. Estes indicadores são úteis para analistas e investidores que projetam resultados da GOL.





Guidance Geral (Consolidado, USGAAP)	2008E (+/-)	2008E (+/-)	Varição	2009E (+/-)
	Anterior	Revisado	%	
Crescimento do Mercado Doméstico (% RPKs)	nd	8,5	-	6,0
Passageiros Transportados (milhões)	26	26	-	29
ASK, Sistema (bilhões)	41,3	41,3	-	40,5
Doméstico	32,5	32,5	-	34,0
Internacional	8,8	8,8	-	6,5
Frota (fim do período)	104	104	-	108
RPK, Sistema (bilhões)	25,8	25,8	-	25,8
Carga e Outras Receitas (R\$ mm)	500	550	+10	650
Decolagens (000)	275	275	-	290
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	9,4	9,4	-	8,9
Litros Consumidos (mm)	1.350	1.370	+1	1.250
Preço do Combustível (R\$ / litro)	2,30	2,05	-11	1,90
WTI Médio (US\$ / barril)	nd	105	-	85
Taxa de Câmbio Média (R\$ / US\$)	1,67	1,77	+6	1,95
Taxa Estimada de Imposto (%)	25	18	-7 pp	23 - 25
Capex (Investimentos) (R\$ mm)	950	950	-	1.150
Dívida Líquida Total Ajustada <sup>(1)</sup> / Capitalização Total (%)	60	66	+6 pp	60
Numero de Ações, Média <sup>(2)</sup> (mm)	200,2	200,2	-	200,0

(1) Dívida total e leasings capitalizados, mais 7x despesas anuais de leasing, menos caixa.

(2) A quantidade total de ações é baseada em estimativas e premissas. O número de ações no cálculo real do LPA pode ser diferente do apresentado acima.



## 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 voados, por aeronave;

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



## Release de Resultado Terceiro Trimestre de 2008



### Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), companhia aérea brasileira de baixo custo, oferece cerca de 800 vôos diários para 49 destinos que conectam todas as mais importantes cidades do Brasil e os 10 principais mercados internacionais na América do Sul. A Companhia opera uma frota jovem e moderna de Boeing 737 Next Generation, as aeronaves mais seguras e confortáveis da classe, com baixos custos com manutenção, combustível e treinamento, e altos índices de utilização e eficiência. O serviço da Companhia apresenta aos seus clientes a melhor relação custo-benefício do mercado.

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

#### Relações com Investidores

Tel.: (11) 3169-6800

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

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

#### Comunicação Corporativa

Tel.: (11) 2128-4413

[comcorp@golnaweb.com.br](mailto:comcorp@golnaweb.com.br)

#### Assessoria de Imprensa

FSB Comunicações (Brasil): Rubiana Peixoto

Tel.: (11) 3061-9596

[rubiana.peixoto@fsb.com.br](mailto:rubiana.peixoto@fsb.com.br)

Edelman (EUA): M. Smith e N. Dean

Tel.: 1 (212) 704-8196 / 704-4484

[meaghan.smith@edelman.com](mailto:meaghan.smith@edelman.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 Consolidados

US GAAP - Não Auditado

	<u>3T08</u>	<u>3T07</u>	<u>% Var.</u>
Passageiros pagantes (000)	6.025	5.543	8,7%
Passageiros-quilômetro transportados (RPK) (mm)	5.944	5.470	8,7%
Assentos-quilômetro oferecidos (ASK) (mm)	9.912	8.941	10,9%
Taxa de ocupação	60,0%	61,2%	-1,2 pp
Taxa de ocupação <i>break-even</i>	57,9%	59,8%	-1,9 pp
Taxa de utilização de aeronave (horas por dia)	12,8	13,4	-4,5%
Tarifa média	R\$ 275	R\$ 220	25,0%
<i>Yield</i> por passageiro por quilômetro (centavos de R\$)	27,09	21,73	24,7%
Receita por passageiro por ASK (centavos de R\$)	16,25	13,30	22,2%
Receita por ASK (RASK) (centavos de R\$)	18,04	14,58	23,7%
Custo por ASK (CASK) (centavos de R\$)	17,42	14,23	22,4%
CASK excluindo desp. de combustível (centavos de R\$)	9,87	8,69	13,6%
Decolagens	67.047	61.160	9,6%
Distância média de vôo (km)	906	974	-7,0%
Número médio de aeronaves operacionais	103,4	91,0	13,6%
Litros consumidos no período (mm)	328,6	305,6	7,5%
Funcionários efetivos no final do período	15.963	14.436	10,6%
% de vendas pelo <i>website</i> no período	67,0%	78,6%	-11,6 pp
% de vendas pelo <i>website</i> e <i>call center</i> no período	88,6%	88,3%	+0,3 pp
Taxa de câmbio média <sup>(1)</sup>	R\$ 1,67	R\$ 1,92	-13,0%
Taxa de câmbio no final do período <sup>(1)</sup>	R\$ 1,91	R\$ 1,83	4,4%
Inflação (IGP-M) <sup>(2)</sup>	1,5%	2,6%	-1,1 pp
Inflação (IPCA) <sup>(3)</sup>	0,8%	0,9%	-0,1 pp
WTI (médio por barril, US\$) <sup>(4)</sup>	\$118,23	\$75,24	57,1%
Querosene de aviação - Golfo do México (médio por litro, US\$) <sup>(4)</sup>	\$0,92	\$0,57	61,4%

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

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

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

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





### Indicadores Financeiros Consolidados

US GAAP - Não Auditado

	<u>UDM 3T08</u>	<u>UDM 3T07</u>	<u>% Var.</u>
<b>Retorno</b>			
ROE <sup>(1)</sup>	-25,3%	-15,7%	-9,6 pp
ROIC <sup>(2)</sup>	-10,2%	-6,3%	-3,9 pp
ROA <sup>(3)</sup>	-7,3%	-4,6%	-2,7 pp
<b>Crédito</b>			
Ativo Total / Patrimônio Líquido	3,5	3,5	0,0%
EBITDA / Despesa Financeira	(0,7)	1,0	nm
Dívida Total Ajustada Líquida <sup>(4)</sup> / EBITDAR	15,5	11,3	37,2%
Dívida Total Ajustada Líquida <sup>(4)</sup> / Capitalização Total <sup>(5)</sup>	79,0%	67,6%	+11,4 pp
<b>Liquidez</b>			
Liquidez Corrente <sup>(6)</sup>	0,8	0,8	0,0%
Caixa + Contas a Receber / Passivo Circulante	0,6	0,6	0,0%

(1) Lucro Líquido / Patrimônio Líquido

(2) Lucro Líquido / (Patrimônio Líquido + Dívida Total)

(3) Lucro Líquido / Ativo Total

(4) Dívida Total + 7x Despesas de Leasing - Caixa

(5) Dívida Total + 7x Despesas de Leasing + Patrimônio Líquido

(6) Ativo Circulante / Passivo Circulante



### Demonstrações do Resultado Consolidadas

US GAAP - Não Auditado  
R\$ 000

	<u>3T08</u>	<u>3T07</u>	<u>% Var.</u>
<b>Receita Operacional Líquida</b>			
Transporte de passageiros	R\$ 1.610.313	R\$ 1.188.751	35,5%
Transporte de cargas e outros	<u>177.958</u>	<u>114.793</u>	55,0%
<b>Receita Operacional Líquida Total</b>	<b>1.788.271</b>	<b>1.303.544</b>	<b>37,2%</b>
<b>Despesas Operacionais</b>			
Pessoal	245.950	200.188	22,9%
Combustível de aviação	748.504	495.170	51,2%
Arrendamento mercantil de aeronaves	159.940	139.483	14,7%
Comerciais e publicidade	193.884	99.101	95,6%
Tarifas de pouso e decolagem	86.095	73.601	17,0%
Prestação de serviços	90.789	80.553	12,7%
Material de manutenção e reparo	89.538	97.896	-8,5%
Depreciação	38.822	23.125	67,9%
Outros	<u>73.542</u>	<u>63.670</u>	15,5%
<b>Total de despesas operacionais</b>	<b>1.727.064</b>	<b>1.272.787</b>	<b>35,7%</b>
<b>Resultado Operacional</b>	<b>61.207</b>	<b>30.757</b>	<b>99,0%</b>
<b>Outras receitas (despesas)</b>			
Despesas com juros	(96.432)	(33.194)	190,5%
Juros capitalizados	7.785	16.561	-53,0%
Variações monetárias e cambiais	(261.789)	20.922	nm
Receitas financeiras de investimento	4.464	62.041	-92,8%
Outras despesas, líquidas	<u>(53.823)</u>	<u>(34.739)</u>	54,9%
<b>Total de outras receitas (despesas)</b>	<b>(399.795)</b>	<b>31.591</b>	<b>nm</b>
<b>Lucro (prejuízo) antes de IR/CS</b>	<b>(338.588)</b>	<b>62.348</b>	<b>nm</b>
Imposto de renda	<u>44.245</u>	<u>(16.835)</u>	nm
<b>Lucro (prejuízo) líquido</b>	<b>(294.343)</b>	<b>45.513</b>	<b>nm</b>
<b>Lucro (prejuízo) por ação, básico</b>	(R\$ 1,47)	R\$ 0,22	nm
<b>Lucro (prejuízo) por ação, diluído</b>	(R\$ 1,47)	R\$ 0,22	nm
<b>Lucro (prejuízo) por ADS, básico - US Dollar</b>	(\$0,88)	\$0,12	nm
<b>Lucro (prejuízo) por ADS, diluído - US Dollar</b>	(\$0,88)	\$0,12	nm
<b>Número de ações médio ponderado (000)</b>	200.726	202.295	-0,8%
<b>Número de ações médio ponderado, com efeito de diluição (000)</b>	200.726	202.320	-0,8%



**Balço Patrimonial Consolidado**

US GAAP - Não Auditado  
R\$ 000

	<u>30 de setembro de 2008</u>	<u>30 de junho de 2008</u>
<b>ATIVO</b>	<b>6.421.838</b>	<b>6.191.139</b>
<b>Circulante</b>	<b>1.685.725</b>	<b>1.679.930</b>
Disponibilidades	375.139	299.758
Investimentos de curto prazo	348.695	437.981
Contas a receber, líquidas de provisão	379.244	339.898
Estoques	153.791	133.825
Depósitos	187.936	206.495
Imposto a compensar	74.553	85.628
Despesas antecipadas	104.288	108.349
Outros	62.079	67.996
<b>Imobilizado</b>	<b>2.699.597</b>	<b>2.557.933</b>
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	668.265	729.682
Equipamentos de vôo	2.247.765	2.008.174
Outros	214.602	200.058
Depreciação acumulada	(431.035)	(379.981)
<b>Outros Ativos</b>	<b>2.036.516</b>	<b>1.953.276</b>
Depósitos	433.897	348.079
Impostos diferidos a recuperar	333.055	280.403
Ágio	538.944	538.944
Marcas	63.109	63.109
Rotas	560.842	560.842
Outros	106.669	161.899
<b>PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>6.421.838</b>	<b>6.191.139</b>
<b>Circulante</b>	<b>1.988.714</b>	<b>1.744.317</b>
Empréstimos e financiamentos	51.021	-
Porção de curto prazo de financiamentos de longo prazo	551.851	428.953
Obrigações de leasing financeiro	98.546	117.353
Fornecedores	342.739	249.896
Obrigações trabalhistas	171.496	154.378
Impostos e tarifas a recolher	152.355	156.210
Transportes a executar	452.675	419.466
Arrendamento de aeronaves a pagar	27.007	23.563
Seguros a pagar	1.438	231
Dividendos a pagar	577	36.708
Receita diferida	83.347	94.729
Outros	55.662	62.830
<b>Exigível a longo prazo</b>	<b>2.604.083</b>	<b>2.354.233</b>
Financiamentos de longo prazo	988.203	979.476
Obrigações de leasing financeiro	1.095.146	852.663
Receita diferida	243.094	274.531
Estimativa de obrigações cíveis e trabalhistas	141.590	142.839
Outros	136.050	104.724
<b>Patrimônio líquido</b>	<b>1.829.041</b>	<b>2.092.589</b>
Ações preferenciais, sem valor nominal	1.205.801	1.205.801
Ações ordinárias, sem valor nominal	41.500	41.500
Capital integralizado adicional	40.853	40.186
Ações em tesouraria	(41.180)	(41.180)
Lucros acumulados apropriados	87.227	87.227
Lucros acumulados não-apropriados	493.086	751.299
Resultados não-realizados de hedge	1.754	7.756



### Fluxo de Caixa Consolidado

US GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	3T08	3T07	% Var.
<b>Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais</b>			
Lucro Líquido	(294.343)	45.513	nm
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao			
caixa gerado pelas atividades operacionais			
Depreciação	38.822	23.125	67,9%
Impostos diferidos	32.803	(30.078)	nm
Provisão para devedores duvidosos	3.863	4.600	-16,0%
Outros, líquidos	(30.221)	-	nm
Variações nos ativos e passivos operacionais			
Contas a receber	(43.209)	(62.011)	-30,3%
Estoques	(9.238)	(71.803)	-87,1%
Contas a pagar e outras obrigações	92.843	54.570	70,1%
Depósitos com lessores	(6.659)	29.855	nm
Transportes a executar	33.209	(27.176)	nm
Dividendos a pagar	(36.131)	2.404	nm
Impostos diferidos	(85.455)	43.783	nm
Receita diferida	(42.819)	(18.534)	131,0%
Outros, líquidos	140.381	67.336	108,5%
<b>Caixa líquido gerado nas atividades operacionais</b>	<b>(206.154)</b>	<b>61.584</b>	<b>nm</b>
<b>Fluxo de Caixa das Atividades de Investimento</b>			
Depósitos para contratos de arrendamento de aeronaves	(60.600)	(144.116)	-58,0%
Aquisições de imobilizado	(18.228)	(148.983)	-87,8%
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	61.417	85.276	-28,0%
Variação de investimentos disponíveis para negociação, líquida	89.286	(11.761)	nm
<b>Caixa líquido usado nas atividades de investimento</b>	<b>71.875</b>	<b>(219.584)</b>	<b>nm</b>
<b>Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento</b>			
Empréstimos de curto prazo	51.021	81.964	-37,8%
Emissão de financiamentos de longo prazo	131.625	(70.727)	nm
Capital subscrito pago	607	-	nm
Dividendos pagos	36.131	(76.517)	nm
Outros, líquido	(9.724)	(5.446)	78,6%
<b>Caixa líquido gerado nas atividades de financiamento</b>	<b>209.660</b>	<b>(70.726)</b>	<b>nm</b>
<b>Acréscimo/(Decréscimo) Líquido de Caixa</b>	<b>75.381</b>	<b>(228.726)</b>	<b>nm</b>
Disponibilidades no início do exercício	<b>299.758</b>	<b>553.669</b>	-45,9%
Disponibilidades no final do exercício	<b>375.139</b>	<b>324.943</b>	15,4%
Disponibilidades e investimentos de CP no início do exercício	<b>737.739</b>	<b>1.759.143</b>	-58,1%
Disponibilidades e investimentos de CP no final do exercício	<b>723.834</b>	<b>1.542.178</b>	-53,1%
<b>Divulgação suplementar de informações do fluxo de caixa</b>			
Juros pagos, líquidos de valores capitalizados	42.976	(15.501)	nm
Imposto de renda pago	6.840	175.866	-96,1%
<b>Divulgação de transações que não afetam o caixa</b>			
Juros capitalizados provisionados	(5.006)	25.560	nm
Arrendamento financeiro	223.678	(76.897)	nm





### Demonstrações do Resultado Consolidadas

BR GAAP - Não Auditado  
R\$ 000

	<u>3T08</u>	<u>3T07</u>	<u>% Var.</u>
<b>Receita Operacional Líquida</b>			
Transporte de passageiros	R\$ 1.610.313	R\$ 1.188.751	35,5%
Transporte de cargas e outros	115.273	96.260	19,8%
<b>Receita Operacional Líquida Total</b>	<b>1.725.586</b>	<b>1.285.011</b>	<b>34,3%</b>
<b>Despesas Operacionais</b>			
Pessoal	245.343	199.823	22,8%
Combustível e lubrificantes	748.505	495.170	51,2%
Arrendamento mercantil de aeronaves	164.795	128.412	28,3%
Comerciais e publicidade	193.884	98.968	95,9%
Tarifas de pouso e decolagem	86.095	73.601	17,0%
Prestação de serviços	90.789	80.553	12,7%
Material de manutenção e reparo	89.538	97.896	-8,5%
Depreciação e amortização	37.147	24.651	50,7%
Outros custos e despesas operacionais	98.312	68.289	44,0%
<b>Total de despesas operacionais</b>	<b>1.754.408</b>	<b>1.267.363</b>	<b>38,4%</b>
<b>Resultado Operacional</b>	<b>(28.822)</b>	<b>17.648</b>	<b>nm</b>
<b>Outras Despesas</b>			
Resultado financeiro líquido	(349.439)	16.988	nm
<b>Resultado não operacional</b>	<b>(20.008)</b>	<b>-</b>	<b>nm</b>
<b>Lucro (prejuízo) antes de IR/CS</b>	<b>(398.269)</b>	<b>34.636</b>	<b>nm</b>
Imposto de renda e contribuição social	(76.126)	14.780	nm
<b>Lucro (prejuízo) líquido</b>	<b>(474.395)</b>	<b>49.416</b>	<b>nm</b>
<b>Lucro (prejuízo) por ação, básico</b>	<b>(R\$ 2,35)</b>	<b>R\$ 0,24</b>	<b>nm</b>
<b>Lucro (prejuízo) por ADS, básico - US Dollar</b>	<b>(\$1,42)</b>	<b>\$0,13</b>	<b>nm</b>
<b>Quantidade de ações em circulação no final período (000)</b>	<b>202.301</b>	<b>202.295</b>	<b>0,0%</b>



### Balço Patrimonial Consolidado

BR GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	<u>30 de setembro de 2008</u>	<u>30 de junho de 2008</u>
<b>ATIVO</b>	<b>4.624.421</b>	<b>4.733.827</b>
<b>Circulante</b>	<b>1.590.313</b>	<b>1.596.827</b>
Disponibilidades	586.268	356.024
Investimentos de curto prazo	137.566	381.715
Contas a receber	379.244	339.898
Estoques	159.642	143.114
Impostos diferidos e a compensar	74.553	85.628
Despesas antecipadas	100.179	108.349
Créditos com empresas de arrendamento	90.782	114.103
Outros créditos e valores	62.079	67.996
<b>Não Circulante</b>	<b>516.881</b>	<b>571.731</b>
Depósitos em garantia	169.635	165.616
Impostos diferidos	334.342	395.341
Outros créditos e valores	12.904	10.774
<b>Ativo Permanente</b>	<b>2.517.227</b>	<b>2.565.269</b>
Investimentos	730	981.227
Adiantamentos para aquisição de aeronaves	862.440	914.455
Imobilizado	638.673	639.196
Diferido	1.015.384	30.391
<b>PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>4.624.421</b>	<b>4.733.827</b>
<b>Circulante</b>	<b>1.866.512</b>	<b>1.574.914</b>
Empréstimos e financiamentos	629.120	444.154
Fornecedores	342.739	249.896
Arrendamentos a pagar	27.007	23.563
Obrigações trabalhistas	171.496	154.378
Obrigações Fiscais	50.280	47.760
Taxas e tarifas aeroportuárias	102.075	108.450
Transportes a executar	452.675	419.466
Dividendos e juros sobre capital próprio	577	36.708
Programa de milhagem	62.461	42.595
Outras obrigações	28.082	47.944
<b>Não Circulante</b>	<b>1.190.527</b>	<b>1.147.266</b>
Empréstimos e financiamentos	988.203	979.476
Provisão para contingências	56.603	57.852
Outros	145.721	109.938
<b>Patrimônio Líquido</b>	<b>1.567.382</b>	<b>2.011.647</b>
Capital social	1.363.946	1.363.946
Reservas de capital	89.556	89.556
Reservas de lucros	918.564	954.823
Lucros (Prejuízos) Acumulados	(765.258)	(363.254)
Ajustes de avaliação patrimonial	1.754	7.756
Ações em tesouraria	(41.180)	(41.180)



### Fluxo de Caixa Consolidado

BR GAAP - Não Auditado

R\$ 000

	<u>3T08</u>	<u>3T07</u>	<u>% Var.</u>
<b>Fluxo de Caixa das Atividades Operacionais</b>			
Lucro (Prejuízo) líquido	(474.395)	49.416	nm
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais			
Depreciação e amortização	37.147	24.651	50,7%
Provisão para devedores duvidosos	3.863	4.600	-16,0%
Provisão para obsolescência	(12.231)	-	nm
Impostos diferidos	67.827	29.008	133,8%
Variações monetárias e cambiais, líquidas	261.799	(20.921)	0,0%
Amortização do ativo diferido	(825)	133	nm
Amortização de investimento	274	-	nm
Provisão para contingências	(1.249)	3.135	nm
Variações nos ativos e passivos operacionais			
Contas a receber	(43.209)	(62.009)	-30,3%
Estoques	(4.297)	(71.803)	-94,0%
Despesas antecipadas, tributos a recuperar e outros créditos e valores	16.204	(65.244)	nm
Créditos com lessores	23.321	53.207	-56,2%
Fornecedores	92.843	54.529	70,3%
Transportes a executar	33.209	(27.176)	nm
Programa de milhagem	19.866	5.128	287,4%
Impostos a pagar	2.520	6.601	-61,8%
Seguros a pagar	1.187	(2.447)	nm
Obrigações trabalhistas	17.118	23.907	-28,4%
Dividendos e juros sobre capital próprio	(36.131)	2.404	nm
Outras obrigações	11.803	7.416	59,2%
<b>Caixa Líquido gerado nas atividades operacionais</b>	<b>16.644</b>	<b>14.535</b>	<b>14,5%</b>
<b>Fluxo de Caixa das Atividades de Investimento</b>			
Aplicação Financeira	244.149	222.497	9,7%
Investimentos	-	(25.065)	-100,0%
Depósitos em garantia de contratos de arrendamento	(4.019)	(105.297)	-96,2%
Ativo diferido	(3.945)	(4.181)	-5,6%
Aquisição de imobilizado, incluindo adiantamentos para aquisição de aeronaves	15.391	(133.129)	nm
<b>Caixa Líquido aplicado nas atividades de investimento</b>	<b>251.576</b>	<b>(45.175)</b>	<b>nm</b>
<b>Fluxo de Caixa das Atividades de Financiamento</b>			
Empréstimos	(68.106)	97.556	nm
Aumento de capital	-	23	-100,0%
Resultados não-realizados de hedge, líquido de impostos	(6.002)	(5.811)	3,3%
Dividendos pagos	36.132	(76.517)	nm
<b>Caixa Líquido gerado nas atividades de financiamento</b>	<b>(37.976)</b>	<b>15.251</b>	<b>nm</b>
<b>Acréscimo Líquido de Caixa</b>	<b>230.244</b>	<b>(15.389)</b>	<b>nm</b>
Disponibilidades no início do exercício	356.024	844.967	-57,9%
Disponibilidades no final do exercício	586.268	829.578	-29,3%
<b>Informações Suplementares:</b>			
Juros pagos durante o período	(42.976)	43.212	nm
Imposto de renda e contribuição social pagos durante o período	(6.840)	19.839	nm
<b>Transações que não afetam o caixa:</b>			
Emissão de ações para aquisição da VRG	-	25.065	-100,0%