

GOL Registra Receita Líquida de R\$1,8 Bilhão e Lucro Operacional Cresce 89% no 3T10

Lucro operacional totalizou R\$187,2 milhões no trimestre, com margem EBIT de 10,5%, aumento de 3,8 pontos percentuais em comparação ao mesmo período em 2009.

São Paulo, 12 de novembro de 2010 – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), (S&P/Fitch: BB-/BB-, Moody's: Ba3), a maior companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, anuncia hoje os resultados do terceiro trimestre de 2010 (3T10). As informações financeiras e operacionais a seguir, exceto quando indicado o contrário, são apresentadas nas IFRS e em Reais (R\$), e as comparações referem-se ao terceiro trimestre de 2009 (3T09) e segundo trimestre de 2010 (2T10).

Destaques

● No 3T10, a **GOL registrou receita líquida de R\$1.788,9 milhões**, 19,5% acima dos R\$1.496,7 milhões do 3T09 e 12,5% maior que os R\$1.590,9 milhões registrados no 2T10. Esse aumento foi em virtude da maior demanda, estimulada pelo gerenciamento dinâmico de tarifas que passou a oferecer preços mais acessíveis a nova classe média brasileira.

● O **Lucro Operacional (EBIT) totalizou R\$187,2 milhões, com margem de 10,5%**, representando melhoria da margem operacional em 3,8 p.p., com aumento de 88,9% em relação ao 3T09 (margem de 6,6%) e 226,9% ou 6,9 p.p. acima do 2T10 (margem de 3,6%). O resultado reflete o crescimento da demanda nos mercados doméstico e internacional e foco contínuo da Companhia na redução de seus custos operacionais.

● O **EBITDAR do 3T10 atingiu R\$380,9 milhões (margem de 21,3%)**, sendo 27,5% acima dos R\$298,7 milhões do 3T09 (margem de 20,0%), e 38,9% acima dos R\$274,2 milhões registrados no 2T10 (margem de 17,2%).

● O total em **disponibilidades** (caixa e aplicações financeiras) encerrou o trimestre em **R\$1.767,7 milhões**, um aumento de 11,2% em comparação ao 2T10, e de 166,7% em comparação ao 3T09. Nesse contexto, a GOL apresentou **um saldo em caixa de 26,3%** da receita líquida dos últimos 12 meses, e com isso já atingiu seu objetivo inicial para 2010 de ter um saldo de caixa de pelo menos 25% de sua receita líquida.

Contatos RI

Leonardo Pereira
Rodrigo Alves
Raquel Kim
Mario Liao

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

Teleconferências

Sexta-Feira
12 de novembro de 2010
Português
13h30 (Brasil)
10h30 (US ET)
Tel.: +55 (11) 3301-3000
Código: GOL
Replay: +55 (11) 3127-4999
Código do Replay: 47961209
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ri
Inglês
12h00 (Brasil)
09h00 (US ET)
Tel.: +1 (412) 317-6776
(demais países) ou
+1 (877) 317-6776 (EUA)
Código: GOL
Replay: +1 (412) 317-0088
(demais países) ou
+1 (877) 344-7529 (EUA)
Código do Replay: 445528#
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ri



Destaques (R\$MM)	3T10	3T09	Var. %	2T10	Var. %
Receita Líquida	1.788,9	1.496,7	19,5%	1.590,9	12,5%
Custos e Despesas Operacionais	(1.601,7)	(1.397,6)	14,6%	(1.533,6)	4,4%
Lucro Operacional	187,2	99,1	88,9%	57,3	226,9%
<i>Margem Operacional</i>	10,5%	6,6%	+3,8 pp	3,6%	+6,9 pp
EBITDAR	380,9	298,7	27,5%	274,2	38,9%
<i>Margem EBITDAR</i>	21,3%	20,0%	+1,3 pp	17,2%	+4,1 pp
Lucro Líquido (Prejuízo)	110,0	77,9	41,2%	(51,9)	nm

Em continuidade à estratégia de renovação e modernização da frota, com seu plano de crescimento, a **GOL firmou acordo de aquisição de até 30 aeronaves B737-800 NG junto à Boeing. Com isso, a GOL contará com 104 pedidos firmes e 40 opções de compra**, cujos adiantamentos para aquisição de aeronaves iniciam-se a partir do ano de 2012. **A nova ordem de aeronaves apenas completa o atual plano de frota da Companhia até 2014, sem incrementar a oferta de capacidade atual.** Os pedidos firmes, no valor aproximado de US\$2,7 bilhões com base no preço de lista das aeronaves, estão **previstos para serem entregues entre 2014 e 2017**

Em agosto de 2010, a **GOL iniciou operações em Montes Claros, a maior e mais importante cidade no Norte de Minas Gerais.** Com isso, hoje a Companhia conta com 52 destinos que conectam as mais importantes cidades do Brasil, além de 13 mercados internacionais na América do Sul e Caribe, oferecendo cerca de 900 voos diários.

A GOL firmou **acordo comercial (interline) com a Companhia Aérea Regional, NOAR Linhas Aéreas.** Com o acordo a GOL passou a oferecer voos para a **cidade de Caruaru.** A parceria ajudará a oferecer novas ligações diretas entre destinos da região Nordeste, ampliando a capilaridade regional de sua malha.

Em setembro de 2010, a unidade de negócio de cargas da GOL, a **GOLLOG, inaugurou um novo terminal na área aeroportuária de Congonhas**, o mais importante aeroporto doméstico do Brasil, localizado em São Paulo. O terminal facilita o embarque e desembarque de cargas e o acesso dos clientes com as instalações mais espaçosas e melhor localizada. **A receita de cargas contribui cada vez mais às receitas auxiliares e apresentou um crescimento em sua receita de 128,0% quando comparado com o 3T09.** Já a contribuição de cargas na receita líquida passou a representar 3,6% no trimestre, ante 2% no 3T09.

A receita de cargas contribui cada vez mais às receitas auxiliares, apresentando um crescimento em sua receita de 128,0% quando comparado com o 3T09.

Em julho de 2010, a Companhia realizou com **sucesso a emissão de Bônus Seniores no exterior no montante de US\$300 milhões com vencimento em 2020 e taxa de juros de 9,25% ao ano.** Os recursos estão sendo destinados principalmente para o pagamento das dívidas que vencerão nos próximos três anos. Essa iniciativa é parte da estratégia da Companhia de continuar a desalavancar seu balanço patrimonial por meio da geração de caixa operacional, alongar seus compromissos financeiros visando aumentar sua resiliência financeira e dar suporte ao crescimento operacional consistente.

No final do terceiro trimestre de 2010, a GOL **alongou seus compromissos financeiros** por meio da emissão da 4ª Emissão de Debêntures Simples Não-Convertíveis da VRG Linhas Aéreas S.A. (sua unidade operacional) com esforços restritos para captação de R\$600 milhões. Os recursos captados foram utilizados para o pagamento do saldo remanescente das debêntures de 3ª emissão no valor de R\$378 milhões e também serão utilizados para fins de capital de giro e pagamento a fornecedores.

A Companhia continuou a reduzir sua alavancagem operacional e gerar caixa operacional. A GOL encerrou o trimestre com **índice de alavancagem (Dívida Bruta Ajustada / EBITDAR) em 5,6x** ante 6,6x no 3T09, e 5,8x no 2T10. A empresa pretende reduzir sua alavancagem para abaixo de 5,0x até o final de 2010, e 4,5x no período de 2 anos. Já a **dívida líquida ajustada / EBITDAR passou de 6,1x no 3T09 para 4,3x no 3T10**, comparado a 4,5x no 2T10.

A **GOL finalizou seu processo de reestruturação organizacional** iniciado em 2009, visando criar mais sinergias operacionais e simplificar suas operações. A Vice-Presidência Técnica passou a ser liderada pelo Comandante Adalberto Bogsan que assumiu a posição, concluindo o processo natural de sucessão do qual participou ativamente o Comandante Fernando Rockert de Magalhães, a quem a Companhia reconhece pelo seu profissionalismo e comprometimento. O Comandante Rockert continuará ligado a uma das empresas do grupo controlador da Companhia. Adicionalmente, a diretoria de Suprimentos passou a reportar para a Vice-Presidência de Clientes, Colaboradores, e a Gerência Geral de Ativos Aeronáuticos (Frota), passou a reportar para a Vice-Presidência de Finanças, Estratégia e Tecnologia da Informação.

- A GOL recebeu os seguintes prêmios durante o trimestre:
 - “*IR Magazine Awards Brazil 2010*” na categoria “**Maior Evolução em Relações com Investidores**” dentre as empresas de maior valor de mercado do país;
 - “*As Melhores da Dinheiro 2010*” de “**Melhor Empresa no Setor de Serviços de Transporte**” da Revista Istoé Dinheiro; e
 - “*Prêmio da Revista Capital Aberto*” de “**Melhor Companhia para os Acionistas 2010, categoria valor de mercado entre R\$5 a R\$15 Bilhões**”.

Comentário da Administração

A GOL continua sua trajetória de crescimento consistente, baseado em seu objetivo de prover uma operação cada vez mais robusta por meio da sua filosofia de baixos custos e baixas tarifas, focada no mercado doméstico brasileiro. Os Gestores e Conselheiros da GOL acreditam ser a melhor rota para o setor aéreo brasileiro: foco em estimular a demanda, com melhoria consistente de seus indicadores de rentabilidade e endividamento.

No 3T10, a Companhia apresentou 23% de crescimento da demanda em sua malha aérea, aumentou seu resultado operacional em 89% e reduziu seus principais indicadores de alavancagem financeira em comparação ao mesmo período de 2009. São dados que refletem os três pilares da estratégia de crescimento que geram um ciclo virtuoso e sustentável.

A GOL acredita que o modelo operacional de baixos custos e baixas tarifas é ideal para um país com as características do Brasil.

A GOL acredita que o modelo operacional de baixos custos e baixas tarifas é ideal para um país com as características do Brasil.

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

Desempenho Operacional

Mercado Doméstico	3T10	3T09	Var. %	2T10	Var. %
ASK - GOL (bilhões)	10,1	9,0	11,9%	9,8	2,9%
ASK - Indústria (bilhões)	25,8	21,5	19,5%	23,8	8,3%
RPK - GOL (bilhões)	7,2	6,1	17,7%	6,0	19,2%
RPK - Indústria (bilhões)	18,4	14,5	27,0%	15,0	22,7%
Ocupação - GOL (%)	71,1%	67,6%	+3,5 pp	61,4%	+9,7 pp
Ocupação - Indústria (%)	71,6%	67,4%	+4,2 pp	63,2%	+8,4 pp

Mercado Internacional	3T10	3T09	Var. %	2T10	Var. %
ASK - GOL (bilhões)	1,5	1,2	25,8%	1,3	20,2%
ASK - Indústria (bilhões)	8,4	7,5	11,6%	7,6	10,7%
RPK - GOL (bilhões)	1,1	0,6	78,0%	0,7	47,1%
RPK - Indústria (bilhões)	6,8	5,4	27,9%	5,6	21,4%
Ocupação - GOL (%)	72,2%	51,1%	+21,2 pp	59,1%	+13,2 pp
Ocupação - Indústria (%)	81,3%	70,9%	+10,4 pp	74,1%	+7,2 pp

Yields e Demanda

Mesmo com a crescente demanda, no terceiro trimestre de 2010, os *yields* da GOL atingiram R\$19,37 centavos, aumento de 2,4% na comparação ao mesmo período de 2009. Esse crescimento deve-se principalmente ao foco da Companhia em rentabilidade, uma vez que considera significativo o acréscimo de 23,3% na demanda em sua malha aérea combinada, mesmo que isso tenha representado redução na participação de mercado no trimestre.

Em comparação ao 2T10, a queda de 7,2% é sazonal, uma vez que o terceiro trimestre apresenta maior participação dos passageiros que viajam a lazer e reagem a estímulos de tarifas em toda a

cadeia da indústria de turismo. Já no segundo trimestre, os passageiros que viajam a negócios compram seus bilhetes com menos antecedência, geram *yields* maiores, porém com as taxas de ocupação geralmente mais baixas do ano.

Oferta e Taxa de Ocupação

Com a estratégia disciplinada de adição de capacidade, a GOL novamente adicionou menos capacidade que a indústria (crescimento de 11,9% versus 19,5% da indústria na comparação ano a ano) devido a: (i) alta produtividade da operação com aumento da taxa média de utilização de sua frota (12,7 horas-bloco diárias no 3T10 versus 12,1 horas-bloco no 3T09); (ii) aumento da etapa média em 2,7%; e (iii) a devolução de 11 aeronaves B737-300 (cerca de 145 assentos) com substituição por modelos B737-800 (com 185 assentos aproximadamente), que além do maior número de assentos são mais eficientes (menor custo de manutenção e combustível).

A GOL adicionou menos assentos que a indústria devido ao seu gerenciamento responsável de capacidade.

Dessa forma, a taxa de ocupação doméstica na malha aérea GOL no 3T10 atingiu 71,1%, 3,5 pontos percentuais acima dos 67,6% divulgados no 3T09. Em relação ao 2T10, a capacidade apresentou um aumento de 2,9%, e taxa de ocupação foi 9,7 pontos percentuais acima dos 61,4% apresentados no trimestre anterior.

A oferta na malha aérea internacional da GOL apresentou aumento de 25,8% na comparação entre o 3T10 e 3T09, devido a: (i) maior produtividade da frota (12,7 horas-bloco diárias no 3T10 versus 12,1 horas-bloco diárias no 3T09); (ii) aumento na etapa média de voo; (iii) novas rotas internacionais ligando o Brasil ao Caribe; e (iv) utilização de aeronaves 767-300 para realização de fretamentos internacionais. Já em relação ao 2T10, houve um aumento de 20,2% devido principalmente a sazonalidade (segundo trimestre é tradicionalmente, o menos favorável do ano).

Como consequência dos fatores descritos acima, a taxa de ocupação internacional da Companhia cresceu 21,2 pontos percentuais na comparação entre o 3T10 (72,2%), e 3T09 (51,1%). Em comparação ao 2T10, a GOL registrou aumento de 13,2 pontos percentuais (72,2% e 59,1% no 3T10 e 2T10, respectivamente).

Dados Operacionais GOL	3T10	3T09	Var. %	2T10	Var. %
Passageiros Pagantes ('000)	8.698	7.394	17,6%	7.248	20,0%
Passageiros/Km Transportados (RPK) (mm)	8.266	6.706	23,3%	6.759	22,3%
Assentos/Km Oferecidos (ASK) (mm)	11.595	10.213	13,5%	11.054	4,9%
Taxa de Ocupação	71,3%	65,7%	+5,6 pp	61,1%	+10,1 pp
Taxa de Ocupação Break-Even (BELF)	63,8%	61,3%	+2,5 pp	58,9%	+4,9 pp
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	12,7	12,1	5,3%	13,1	-2,8%
Tarifa Média (R\$)	184,1	171,6	7,3%	194,6	-5,4%
Yield por Passageiro por Km Líq. (cent. R\$)	19,37	18,92	2,4%	20,87	-7,2%
Receita por Pax por ASK (PRASK)(cent. R\$)	13,81	12,42	11,2%	12,76	8,2%
Receita por ASK Líq. (RASK) (cent. R\$)	15,43	14,65	5,3%	14,39	7,2%
Custo por ASK (CASK) (cent. R\$)	13,81	13,68	0,9%	13,87	-0,4%
CASK ex- combustível (cent. R\$)	8,81	8,93	-1,4%	8,70	1,3%
Decolagens	74.748	69.163	8,1%	72.970	2,4%
Distância Média de Voo (km)	920	896	2,7%	902	2,0%
Número Médio de Aeronaves Operacionais	112,0	109,3	2,5%	109,8	2,0%
Litros consumidos no período (mm)	377	330	14,0%	351	7,2%
Funcionários efetivos no final do período	18.649	17.652	5,6%	18.686	-0,2%
Taxa de câmbio média ⁽¹⁾	1,75	1,87	-6,3%	1,79	-2,4%
Taxa de câmbio no final do período ⁽¹⁾	1,69	1,78	-4,7%	1,80	-6,0%
Inflação (IGP-M) ⁽²⁾	7,9%	-0,4%	+8,3 pp	2,8%	+5,1 pp
Inflação (IPCA) ⁽³⁾	3,6%	0,6%	+3,0 pp	3,1%	+0,5 pp
WTI (médio por barril, US\$) ⁽⁴⁾	76,21	68,14	11,8%	77,88	-2,1%
QAV - Golfo do México (média por litro, US\$) ⁽⁴⁾	0,55	0,47	16,5%	0,56	-2,5%

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

Receita Líquida

A **receita líquida** atingiu R\$1.788,9 milhões no 3T10, aumento de 19,5% em comparação a R\$1.496,7 milhões no 3T09, e aumento de 12,5% em relação à receita de R\$1.590,9 milhões no 2T10, conforme detalhado abaixo:

Composição da Receita Líquida (R\$MM)	3T10	3T09	Var.%	2T10	Var.%
Receita Líquida	1.788,9	1.496,7	19,5%	1.590,9	12,5%
Passageiros	1.601,1	1.268,5	26,2%	1.410,7	13,5%
Auxiliares	187,8	228,1	-17,7%	180,2	4,2%

A **receita de passageiros** do 3T10 foi de R\$1.601,1 milhões, representando um aumento de 26,2% em comparação aos R\$1.268,5 milhões do ano anterior. O aumento ano a ano, ocorreu em função do aumento da demanda em 23,3%, principalmente em função da recuperação do cenário macroeconômico na região em que atua e por conta das vantagens competitivas da GOL, como: (i) gestão dinâmica de tarifas, que privilegia os passageiros de turismo e que conseguem se programar com antecedência; (ii) maior frequência entre os principais aeroportos domésticos do Brasil; e (iii) o programa de milhagens SMILES, atualmente com mais de 180 parceiros comerciais e mais de sete milhões de participantes, e que tem a grande maioria de suas milhas convertidas em passagens.

As receitas auxiliares que correspondem ao transporte de cargas, remarcação de voos, excesso de bagagens, venda a bordo, dentre outras, reduziram em 17,7% em relação ao 3T09, alcançando 10,5% da receita líquida devido principalmente por conta da receita não recorrente de R\$50,0 milhões referentes ao acordo do cartão *co-branded* SMILES em parceria com Bradesco e Banco do Brasil registrado no 3T09. Desconsiderando esta receita não-recorrente do ano anterior as receitas auxiliares apresentaram um aumento de 5,4% em função de: (i) aumento de 128,0% na receita de cargas devido o melhor ambiente econômico do país, e aumento de 60,1% nas receitas referentes ao serviço de venda a bordo. Estes fatores foram compensados pela redução de 12,1% e 29,0% na receita de cancelamentos de voos e receita proveniente de excesso de bagagem, respectivamente.

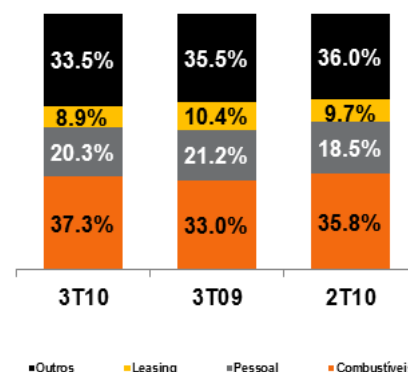
Em comparação ao 2T10, as receitas auxiliares apresentaram aumento de 4,2% principalmente devido ao aumento de 10,4% na receita de excesso de bagagem em função do aumento no volume do tráfego no 3T10. Tais fatores foram compensados pela queda de 5,8% e 2,1% na receita de cargas e remarcação e cancelamentos de voos, respectivamente.

Mesmo com aumento da capacidade em 13,5% entre o 3T10 e 3T09, o RASK (receita por assento-quilômetro voado) apresentou aumento de 5,3% devido ao aumento do *yield* em 2,4%, e da taxa de ocupação em 5,6 pontos percentuais, passando de R\$14,65 centavos no 3T09 para R\$15,43 centavos no 3T10. Em comparação ao RASK de R\$14,39 centavos do 2T10, houve aumento de 7,2% devido ao acréscimo de 10,1 pontos percentuais na taxa de ocupação entre os períodos, compensada pela redução do *yield* em 7,2%.

Custos e Despesas Operacionais

Custos e Despesas Operacionais (R\$MM)	3T10	3T09	Var.%	2T10	Var.%
Combustível e Lubrificantes	(580,1)	(485,4)	19,5%	(571,7)	1,5%
Pessoal	(312,5)	(278,0)	12,4%	(311,6)	0,3%
Arrendamento de Aeronaves	(130,4)	(152,3)	-14,4%	(136,5)	-4,5%
Seguro de Aeronaves	(11,5)	(13,3)	-13,6%	(11,3)	1,8%
Comerciais e Publicidade	(90,7)	(101,8)	-10,9%	(88,1)	2,9%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(83,7)	(77,6)	7,8%	(77,2)	8,4%
Prestação de Serviços	(110,9)	(100,7)	10,1%	(101,4)	9,3%
Material de Manutenção e Reparo	(134,0)	(69,5)	92,8%	(97,4)	37,6%
Depreciação e Amortização	(63,3)	(47,2)	33,9%	(80,4)	-21,3%
Outras Despesas	(84,8)	(71,7)	18,2%	(58,0)	46,1%
Total de Custos e Despesas Operacionais	(1.601,7)	(1.397,6)	14,6%	(1.533,6)	4,4%
Total Ex-Combustível	(1.021,6)	(912,2)	12,0%	(961,9)	6,2%

Os **custos operacionais totalizaram R\$1.601,7 milhões** no trimestre, 14,6% acima do 3T09, principalmente devido a: (i) aumento com despesas referentes a manutenção de motores de aeronaves devido a maior utilização das aeronaves; (ii) aumento em 11,8% no preço do barril de petróleo (WTI); (iii) aumento no volume operacional da companhia, gerando aumento nos custos variáveis (serviço de rampa, *handling*, limpeza de aeronaves, e outros); (iv) maiores despesas com pessoal devido a necessidade de contratação de funcionários para acompanhar o crescimento da demanda no tráfego aéreo da companhia; e (v) aumento nas despesas de depreciação e amortização, em função da mudança nas práticas contábeis realizadas no 1T10.

Distribuição do CASK



Na comparação entre o 3T10 e o 2T10, houve aumento de 4,4% principalmente em função do: (i) aumento de despesas de manutenção de motores devido a preparação da frota para a forte demanda esperada para o último trimestre do ano; (ii) despesas com publicidade referente a nova companhia institucional da Companhia; (iii) maior volume operacional entre os trimestres, o que gera o aumento dos custos diretamente relacionados a operação (serviço de rampa, *handling*, limpeza de aeronaves, e outros); (iv) gastos de consultoria e assessoria relacionados a implantação do Centro de Serviços Compartilhados e da nova metodologia de planejamento orçamentário na companhia ("orçamento base zero"), já para o exercício 2011 e (v) aumento nas despesas com combustível em 1,5%.

Custos e Despesas Operacionais por ASK	3T10	3T09	Var.%	2T10	Var.%
Combustível e Lubrificantes	(5,00)	(4,75)	5,3%	(5,17)	-3,3%
Pessoal	(2,69)	(2,72)	-1,0%	(2,82)	-4,4%
Arrendamento de Aeronaves	(1,12)	(1,49)	-24,6%	(1,24)	-9,0%
Seguro de Aeronaves	(0,10)	(0,13)	-23,9%	(0,10)	-2,9%
Comerciais e Publicidade	(0,78)	(1,00)	-21,5%	(0,80)	-1,9%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(0,72)	(0,76)	-5,0%	(0,70)	3,3%
Prestação de Serviços	(0,96)	(0,99)	-3,0%	(0,92)	4,2%
Materiais de Manutenção e Reparo	(1,16)	(0,68)	69,8%	(0,88)	31,2%
Depreciação e Amortização	(0,55)	(0,46)	17,9%	(0,73)	-25,0%
Outras Despesas	(0,73)	(0,70)	4,1%	(0,52)	39,3%
Total (CASK)	(13,81)	(13,68)	0,9%	(13,87)	-0,4%
CASK Ex-Combustíveis	(8,81)	(8,93)	-1,4%	(8,70)	1,3%

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

Os **custos operacionais por ASK (CASK)** totalizaram R\$13,81 centavos no 3T10 *versus* os R\$13,68 centavos registrados no 3T09, aumento de 0,9% entre os períodos. Dessa forma, no 3T10 houve diluição dos custos por ASK quando comparado às variações nominais, devido ao aumento combinado de: (i) 13,5% em capacidade; (ii) 5,3% na taxa de utilização das aeronaves; e (iii) 2,7% na etapa média de voo, de forma a preparar a malha aérea da GOL para a alta temporada do quarto trimestre do ano (sazonalmente, o mais forte do ano). Em comparação ao 2T10, o CASK apresentou redução de 0,4%.

O **CASK excluindo as despesas com combustível (CASK ex-combustíveis)** totalizou R\$8,81 centavos, redução de 1,4% em relação ao mesmo trimestre do ano anterior que chegou a R\$8,93 centavos. A queda deve-se aos mesmos fatores acima, porém, foi compensado pelo aumento de capacidade em 13,5% que diluiu os custos fixos. Em relação ao 2T10, houve aumento de 1,3% em função de: taxa de utilização das aeronaves 2,8% menor, porém compensada pelo aumento de 4,9% em oferta de assentos pela maior quantidade de aeronaves operacionais no trimestre e (ii) custos por ASK de manutenção que subiram 69,8% em relação ao trimestre anterior. Se desconsiderarmos o aumento dos custos por ASK de manutenção, o CASK ex-combustíveis, apresentaria redução de 7,2% em relação ao 3T09 e 2,1% em relação ao 2T10.



Os custos com **combustíveis e lubrificantes** totalizaram R\$580,1 milhões no trimestre, aumento de 19,5% em relação ao 3T09 devido aos seguintes fatores: (i) aumento no custo do combustível de aviação WTI em 11,8%, (parcialmente compensado pela queda de 6,3% no Dólar médio no período; e (ii) maior produtividade da frota (utilização de 12,7 horas-bloco diárias no 3T10 *versus* 12,1 horas-bloco diárias no 3T09), o que ocasionou um aumento de 11,0% nas horas voadas, e conseqüentemente elevou o consumo de combustível (variação de 14,0% no consumo em litros entre os períodos).

Em comparação com o 2T10, apesar da queda de 2,1% no custo do combustível de aviação WTI, houve aumento de 1,5% na despesa com combustível devido ao maior volume operacional no trimestre pelo aumento de 4,6% nas horas voadas e 2,4% em pousos e decolagens. Por ASK, houve aumento de 5,3% em relação ao 3T09, e queda de 3,3% em comparação ao 2T10.

Os **custos com pessoal** apresentaram um aumento de 12,4% em relação ao mesmo período do ano anterior, e totalizaram R\$312,5 milhões no 3T10, principalmente devido ao dissídio salarial de 6% aprovado em dezembro de 2009, e aumento em 5,6% no quadro de colaboradores, principalmente nas áreas de operações, aeroportos e *call center*, visando acompanhar o crescimento operacional da Companhia frente ao crescimento sustentável da demanda no mercado doméstico e internacional (crescimento de 17,7% e 78,0%, respectivamente).

Em comparação ao 2T10, houve um aumento de 0,3%, devido ao aumento de 4,5% nas horas voadas, que por consequência, acarretam em aumento na remuneração-hora pagas aos tripulantes), e crescimento no quadro de funcionários da área de operações (pilotos e co-pilotos) em 6,0% para fazer frente a contínua expansão da demanda no setor (crescimento de 23,3% na malha aérea total). Tais situações foram parcialmente compensadas pela redução gradual na provisão do valor referente a distribuição de lucros baseado no plano de opção de compra de ações conforme informado no release do 2T10. Por ASK, houve redução de 1,0% e 4,4% no 3T10 e 2T10, respectivamente.


Os **custos com arrendamento de aeronaves** totalizaram R\$130,4 milhões, redução de 14,4% na comparação ano-a-ano, pois o 3T09 contemplava a redistribuição da despesa de *leasing* do 2T09 que havia sido renegociada junto aos lessores (conforme divulgado no release do 3T09). Na comparação ano a ano, a despesa de *leasing* foi compensada pela: (i) redução de 6,3% na taxa de câmbio média entre os dois períodos; (ii) maior quantidade de aeronaves classificadas em *leasing* financeiro na proporção total da frota (35 aeronaves no 3T10 e 28 aeronaves no 3T09); e (iii) devolução de 11 aeronaves B737-300 em regime de *leasing* operacional que contribuíram para a redução de aproximadamente R\$9 milhões de despesas por trimestre.

Na comparação com o 2T10, os custos com arrendamento tiveram redução de 4,5%, principalmente pela devolução das aeronaves B737-300 sob regime de *leasing* operacional conforme discutido acima (neste período foram devolvidas 5 aeronaves, que totaliza 11 devoluções em 2010), e valorização da taxa média do Real em 2,4% em relação ao Dólar durante o período. Por ASK, houve redução das despesas com *leasing* de 24,6% em relação ao 3T09 e de 9,0%, em comparação ao 2T10.

O **seguro de aeronaves** apresentou uma queda de 13,6%, registrando R\$11,5 milhões no 3T10 frente R\$13,3 milhões no 3T09, por conta da redução da frota que passou de 124 para 121 aeronaves na comparação ano a ano, e pela valorização da taxa média do Real perante o Dólar em 6,3%, visto que esses contratos são denominados em moeda estrangeira. Em comparação ao trimestre anterior, houve aumento de 1,8%, devido ao maior número de dias na comparação entre os períodos (92 dias no 3T10 e 91 dias no 2T10), tendo em vista que a apropriação da despesa com seguros de aeronaves é diária. Por ASK, houve redução de 23,9 % e 2,9% em relação ao 3T09 e 2T10, respectivamente.

As **despesas comerciais e com publicidade** apresentaram uma redução de 10,9%, e atingiram R\$90,7 milhões no 3T10 *versus* R\$101,8 milhões no 3T09, devido o fim do repasse de comissões para vendas de passagens aéreas nas agências de turismo a partir do início de fevereiro de 2010.

Em relação ao 2T10, houve aumento de 2,9% devido aos maiores gastos com propaganda e publicidade com a nova campanha institucional da companhia no total de aproximadamente R\$17,0 milhões, e aumento de aproximadamente R\$1,3 milhões referente a comissões às administradoras



de cartões de crédito, por conta de maiores vendas diretas em detrimento de vendas faturadas aos agentes. Por ASK, as despesas comerciais tiveram queda de 21,5% e 1,9% em relação ao 3T09 e 2T10, respectivamente.

As **tarifas de pouso e decolagem** totalizaram R\$83,7 milhões no 3T10 ou 7,8% acima dos R\$77,6 milhões do 3T09, em decorrência do aumento de 8,1% no número de decolagens entre os dois períodos e maior número de operações em aeroportos internacionais na América do Sul cujas tarifas são maiores, com aeronaves B767 (com maior custo unitário em comparação a voos domésticos com o modelo B737). Esse aumento foi compensado parcialmente pela queda de 6,3% no Dólar médio entre os dois períodos. Em comparação ao 2T10, houve aumento de 8,4% pelos mesmos motivos citados acima. Por ASK, essas tarifas reduziram-se em 5,0% na comparação com o 3T09 e aumento de 3,3%, *versus* o 2T10.

Os **custos com prestação de serviços** apresentaram aumento de 10,1%, em relação ao 3T09, totalizando R\$110,9 milhões (R\$100,7 milhões em 3T09), devido ao maior número de prestação de serviços relacionados ao volume das operações (aumento de 8,1% em pousos e decolagens), que ocasionam o aumento de custos variáveis da Companhia como: serviço de entrega e redespacho, serviço de rampa, *handling*, dentre outros.

Em comparação ao 2T10, os custos com prestação de serviços tiveram aumento de 9,3% em função dos mesmos motivos descritos acima (na comparação com o trimestre anterior, o número de pousos apresentou aumento de 2,4%). Outro fator importante foram os gastos adicionais de consultoria e assessoria relacionados a implantação da nova metodologia de planejamento orçamentário na Companhia (“orçamento base zero”) e implementação de um Centro de Serviços Compartilhados que visa melhorar a qualidade e produtividade das atividades operacionais da GOL e passou a funcionar já a partir do mês de outubro/2010. Por ASK, esses custos tiveram redução de 3,0% em relação ao 3T09 e aumento de 4,2% em comparação ao 2T10.

As **despesas com materiais de manutenção** e reparos aumentaram em 92,8% totalizando R\$134,0 milhões no trimestre em comparação a R\$69,5 milhões no 3T09. Esse aumento deve-se à: (i) maior utilização da frota desde 3T09, e que provocou o direcionamento de motores para a manutenção no valor de R\$45,0 milhões. Essa concentração é natural uma vez que a GOL acelerou a utilização de sua frota a partir de junho de 2009, antecipando remoções programadas para 2011 e 2012. Esse aumento no volume de motores reparados é compensado pela diluição dos custos fixos oriundos do aumento da taxa de utilização, e (ii) custos relacionados a utilização de materiais aeronáuticos para recuperação de rodas e freios no valor de aproximadamente R\$10 milhões devido ao mesmo motivo descrito acima. Por ASK, esses custos tiveram aumento de 69,8% e 31,2% no 3T10 e 2T10, respectivamente.

A **depreciação e amortização** apresentou aumento de 33,9% passando de R\$47,2 milhões no 3T09 para R\$63,3 milhões no 3T10 devido a: (i) maior número de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro (de 35 aeronaves no 3T10 e 28 aeronaves no 3T09); e (ii) mudança na estimativa de depreciação do custo de manutenção de motores sob regime de *leasing* financeiro, que passaram a depreciar em 5 anos, enquanto os demais itens continuam a serem depreciados em 25 anos (conforme discutido no release do 1T10). Em comparação aos R\$80,4 milhões registrados no 2T10, houve queda de 21,3% devido a regularização de lançamentos no valor de R\$ 12,8 milhões realizados no 2T10, e ao fim da amortização de software no 2T10. Por ASK, houve aumento de 17,9% e queda 25,0% em comparação ao 3T09 e 2T10, respectivamente.

As **outras despesas operacionais** (compostas principalmente por diárias, despesas de viagem e hospedagem de tripulação, despesas diretas com passageiros, locação de equipamentos e despesas gerais e administrativas) totalizaram R\$84,8 milhões no 3T10, um aumento de 18,2% em comparação ao 3T09 devido aumento no volume de tráfego na malha aérea da companhia, situação que aumentou o número de pernoites da tripulação entre os trimestres, ocasionando o aumento de: (i) 17,0% com despesas referentes as diárias de tripulantes; (ii) 7,8% com despesas de transporte da tripulação; (iii) 16,6% nas despesas de viagens da Companhia; e (iv) aumento de R\$11 milhões nas despesas diretas com passageiros devido ao maior número de passageiros transportados entre os períodos (crescimento de 23,3%). Em comparação ao 2T10, houve um aumento de 46,1% pois o trimestre anterior foi influenciado pelos benefícios obtidos da automação nos sistemas de controles internos e de controle das despesas gerais e administrativas (conforme

mencionado no release do 2T10). Por ASK, houve aumento de 4,1% na comparação com o 3T09, e 39,3% em relação ao 2T10.

Resultado Operacional*

Resultados Operacionais (R\$MM)	3T10	3T09	Var. %	2T10	Var. %
EBIT	187,2	99,1	88,9%	57,3	226,9%
Margem por ASK	10,5%	6,6%	+3,8 pp	3,6%	+6,9 pp
EBITDA	250,5	146,3	71,2%	137,6	82,0%
Margem por ASK	14,0%	9,8%	+4,2 pp	8,7%	+5,3 pp
EBITDAR	380,9	298,7	27,5%	274,2	38,9%
Margem por ASK	21,3%	20,0%	+1,3 pp	17,2%	+4,1 pp
	3,28	2,92	12,3%	2,48	32,4%

A margem operacional do 3T10 totalizou 10,5% ou 3,8 pontos percentuais acima da margem de 6,6% do 3T09, e 6,9 pontos percentuais acima da registrado no 2T10 de 3,6%. O 3T10 foi um trimestre de forte demanda no mercado doméstico, em que a companhia possibilitou a utilização do transporte aéreo pela nova classe média brasileira através do gerenciamento dinâmico das tarifas (vantagens aos passageiros que compram as passagens com antecedência), que associados à alta produtividade da operação, eficiência em custos, e índices de regularidade e pontualidade acima da média do setor, geraram a maior margem operacional para o período desde a aquisição da VRG.

A Margem EBIT e EBITDAR atingiram 10,5% e 21,3% respectivamente no 3T10, representando o melhor desempenho da Companhia para o período desde a aquisição da VRG.

O EBITDAR do trimestre atingiu R\$380,9 milhões, resultando em uma margem EBITDAR de 21,3% no 3T10, 1,3 pontos percentuais acima dos 20,0% no 3T09, que totalizou R\$298,7 milhões. Comparado ao 2T10, a margem foi 4,1 pontos percentuais acima dos 17,2%, e R\$274,2 milhões registrados, devido aos mesmos motivos descritos acima, apresentando a melhor margem EBITDAR do período após a aquisição da VRG.

Resultado das Operações de Hedge

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

Resultados de Hedge (R\$MM) 3T10	WTI	Câmbio	Juros	Total
Subtotal - Resultado Operacional	-	-	-	-
Subtotal – Resultado Financeiro	(10,0)	(34,7)	(2,4)	(47,0)
Total	(10,0)	(34,7)	(2,4)	(47,0)
OCI (líquido de impostos)	(2,1)	-	-	(2,1)

*OCI (Other Comprehensive Income): O OCI acumulado (que se difere do lucro líquido) é atribuído a ganhos ou perdas não realizadas de uma variedade de fontes, como títulos mobiliários classificados como Disponíveis para Venda, e operações com derivativos classificados como hedge de Fluxo de Caixa ou como hedge de Investimentos Líquidos no Exterior.

No terceiro trimestre de 2010, a Companhia reconheceu uma perda líquida em operações de hedge de R\$47,0 milhões (mais detalhes também na seção resultado financeiro), sendo que o efeito caixa foi uma saída de R\$12,0 milhões no mesmo período.

Combustível: as operações de hedge de consumo de combustível são feitas por meio de contratos de derivativos de petróleo cru (WTI) e representaram perdas de R\$10,0 milhões no trimestre.

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

Desse total, foram consideradas inefetivas para fins de *hedge accounting*, perdas de R\$1,0 milhão com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 3T10 (regime de competência), e R\$9,0 milhões de perdas com contratos de exercícios futuros, reconhecidos antecipadamente no resultado financeiro.

Câmbio: as operações de *hedge* para taxa de câmbio totalizaram perdas de R\$34,7 milhões reconhecidos no resultado financeiro. Deste total, R\$2,6 milhões foram com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 3T10, e R\$26,1 milhões foram de perdas com contratos de exercícios futuros, reconhecidos antecipadamente. A Companhia também apresentou uma perda de R\$6,0 milhões registrado em despesa financeira referente a um *swap* (Dólar x CDI) contratada para proteger uma dívida contra a variação cambial de Dólar. Ambas operações não foram designadas para *hedge accounting*.

Juros: totalizou uma perda líquida de R\$2,4 milhões, dos quais fazem parte R\$0,1 milhão de ganho considerada efetiva e contabilizada no resultado financeiro, e R\$2,5 milhões de perdas com derivativos não designados para *hedge accounting*, registrados como despesas financeiras.

Valor Nominal de Contratos por período	4T10	1T11	2T11	3T11	4T11	Total
Combustíveis						
Volume Nominal em Barris ('000)	2.087	1.149	366	391	195	4.188
Volume Nominal em Litros ('000)	331.791	182.668	58.187	62.161	31.001	665.808
Preço por Barril (US\$) *	89,56	90,21	101,47	90,94	84,65	90,65
**Total em R\$MM	316,7	175,6	62,9	60,2	27,8	643,2
Câmbio						
Valor Nominal em US\$ MM	203,0	108,0	52,3	13,7	-	377,0
Taxa Média dos Contratos	1,8193	1,8318	1,7478	1,7269	-	1,8096
Total em R\$MM	369,3	197,8	91,3	23,7	-	682,2

* Média ponderada entre os strikes dos derivativos. Médias apenas dos preços das opções de compra.

** Taxa de câmbio em 30/09/2010: R\$1,6942 / US\$1,00.

A GOL adota uma política de *hedge* que visa proteger a Companhia de flutuações nos preços de combustíveis, câmbio e juros e que possam vir a afetar significativamente a competitividade de suas operações. Para cumprir com essa finalidade, a Companhia possui um Comitê de Política Financeiras e Risco composto por alguns de seus Conselheiros de Administração, consultoria independente e gestores da Companhia. O Comitê se reúne trimestralmente com a finalidade principal de traçar os objetivos em um horizonte contínuo de 24 meses e acompanhar. O Comitê também pode se reunir extraordinariamente, caso um de seus membros faça uma convocação. Baseados nessas decisões, os gestores da Companhia executam as estratégias de proteção determinadas.

Os instrumentos financeiros utilizados nesse trimestre, foram em sua totalidade, aquisições de opções de compra de WTI e Dólar, opções do tipo *collar* de WTI e *swap* de WTI, futuro de Dólar, *swap* entre taxa de câmbio e CDI e *swaps* entre taxas de juros pré e pós fixadas. A GOL foca em estruturas simplificadas de derivativos visando reduzir seus riscos operacionais e preservar ao máximo as metas estabelecidas em seu orçamento anual.

Resultado Financeiro Líquido

No 3T10, o resultado financeiro líquido totalizou uma despesa de R\$20,3 milhões, ante uma receita de R\$58,5 milhões no 3T09, e uma despesa de R\$113,2 milhões no 2T10.

Resultado Financeiro (R\$MM)	3T10	3T09	Var. %	2T10	Var. %
Despesas com Juros	(84,6)	(75,7)	11,7%	(81,3)	4,1%
<i>Leasing Financeiro</i>	(21,5)	(19,5)	10,3%	(22,9)	-5,8%
<i>Despesas com Juros</i>	(62,9)	(56,2)	11,9%	(58,4)	7,7%
Variação Cambial	90,5	163,5	-44,6%	(29,9)	nm
Receita Financeira	28,2	22,1	27,5%	25,7	9,5%
Resultado de <i>Hedge</i>	(47,0)	(51,2)	-8,2%	(25,7)	82,6%
Outras receitas (despesas) financeiras	(7,4)	(0,2)	4.402,6%	(2,1)	261,8%
Resultado Financeiro Líquido	(20,3)	58,5	nm	(113,2)	-82,1%

As **despesas com juros** atingiram R\$84,6 milhões com um aumento de 11,7% em relação ao 3T09, principalmente em função de: (i) maiores despesas de juros com os bônus seniores com vencimento em 2020 emitido em jul/10; (ii) maior quantidade de aeronaves classificadas em regime de *leasing* financeiro (35 no 3T10 *versus* 28 no 3T09).

Em comparação com o 2T10, houve aumento de 4,1% principalmente por conta da: (i) elevação da taxa CDI em aproximadamente 1,2 p.p. atrelado diretamente ao pagamento de juros das debêntures; e (ii) maiores despesas de juros com a emissão do bônus seniores de vencimento em 2020, porém, compensada pela apreciação da taxa final do Real em 6,0% que afetam os pagamentos de juros sobre o endividamento em moeda estrangeira ao final do 3T10 correspondiam a R\$2.850,0 milhões.

A **variação cambial** registrou uma receita de R\$90,5 milhões no 3T10, principalmente em decorrência da apreciação da taxa de câmbio do final período em 6,0%, que incide diretamente sobre os passivos financeiros em moeda estrangeira da empresa (79,1% da dívida da Companhia). No 3T09, foi registrada uma receita de R\$163,5 milhões por conta da apreciação do taxa de câmbio do final período em 8,9%. No 2T10, houve uma despesa de R\$29,9 milhões em função da desvalorização da taxa de câmbio no final do período em 1,2%.

A **receita financeira** atingiu R\$28,2 milhões no 3T10, com um aumento de 27,5% em comparação a uma receita de R\$22,1 milhões no 3T09, e com aumento de 9,5% em comparação a receita de R\$25,7 milhões do 2T10, ambos em virtude dos ganhos financeiros atrelados ao aumento nas aplicações do caixa que atualmente já corresponde a 26,3% da receita líquida dos últimos doze meses (24,7% no 2T10 e 11,1% no 3T09).

As **outras despesas financeiras** atingiram R\$7,4 milhões no 3T10 em comparação a despesas de R\$0,2 milhão no 3T09 e despesas de R\$2,1 milhões no 2T10. Em ambos os casos, o aumento na despesa financeira deve-se às despesas e comissões bancárias atreladas à emissão do bônus sênior com vencimento em 2020 em jul/10.

Imposto de Renda

Imposto de Renda (R\$MM)	3T10	3T09	Var. %	2T10	Var. %
Imposto de renda corrente	1,1	-	nm	11,9	-90,7%
Imposto de renda diferido	(58,0)	(79,7)	-27,2%	(7,9)	638,7%
Imposto de Renda	(56,9)	(79,7)	-28,6%	4,0	nm

O total de imposto de renda registrado no 3T10 foi uma despesa de R\$56,9 milhões em comparação a uma despesa de R\$79,7 milhões no 3T09 e um benefício de R\$4,0 milhões no 2T10. O benefício de R\$1,1 milhões na linha do imposto de renda corrente, na comparação ano a ano é explicada, principalmente, pela base do lucro tributável apurada de acordo com a Lei nº 6.404/76.

Na comparação com o trimestre anterior, a variação na linha de imposto de renda diferido do 3T10 é explicada pelo efeito das diferenças temporárias que geram um imposto de renda diferido

passivo em razão da receita de variação cambial dos *leasings* financeiros. Adicionalmente, o 3T09 também foi impactado, pelo aumento nas operações de *leasings* de aeronaves financeiras, e o efeito de variação cambial das mesmas.

Lucro Líquido

A GOL apresentou lucro no 3T10 de R\$110,0 milhões, ante um lucro líquido de R\$77,9 milhões no 3T09 e um prejuízo de R\$51,9 milhões no 2T10. O lucro do trimestre foi principalmente em função de: (i) crescimento da demanda de 23,3% que gerou um aumento na base da receita operacional estimulada por tarifas mais atraentes à nova classe média; (iii) valorização da taxa média do Real em 2,4% em relação ao Dólar durante o trimestre; e (iv) diminuição dos custos com arrendamento de aeronaves, pela devolução de todas aeronaves B737-300 em regime de *leasing* operacional.

Liquidez e Endividamento

Liquidez Total (R\$MM)	3T10	3T09	Var. %	2T10	Var. %
Em Reais	2.084,8	1.216,0	71,4%	1.839,8	13,3%
Caixa e Aplicações Financeiras	1.767,7	662,8	166,7%	1.589,3	11,2%
Recebíveis de Curto Prazo	317,1	553,2	-42,7%	250,5	26,6%
Liquidez Total	2.084,8	1.216,0	71,4%	1.839,8	13,3%

O total em **disponibilidades** (caixa e aplicações financeiras) encerrou o trimestre em R\$1.767,7 milhões, um aumento de 11,2% em comparação ao 2T10, e de 166,7% em comparação ao 3T09. As disponibilidades já representam 5,2 vezes as obrigações dos próximos 12 meses, e estão compostos da seguinte forma: (i) saldo de caixa de R\$1.159,8 milhões; (ii) R\$457,8 milhões em investimentos de liquidez imediata; e (iii) R\$150,0 milhões em depósitos restritos, liberados 24 horas depois do fechamento contábil de 30 de setembro em atendimento a questões regulatórias durante o processo de liquidação financeira das operações de alongamento do perfil de endividamento (descritas na seção “empréstimos e financiamentos”).

O total em disponibilidades (caixa e aplicações financeiras) encerrou o trimestre em R\$1.767,7 milhões e já estão em um nível superior do objetivo do ano de ter pelo menos 25% da receita líquida dos últimos 12 meses.

No 3T10, a GOL apresentou um saldo em caixa de 26,3% da receita líquida dos últimos 12 meses, atingindo um nível superior ao seu objetivo inicial para 2010 de ter um saldo de caixa de pelo menos 25%. Tal patamar, está em linha com o objetivo contínuo da GOL de reduzir os riscos de liquidez de longo prazo por meio do alongamento de seus compromissos financeiros, e desalavancagem do balanço patrimonial de forma consistente, por meio de geração de caixa operacional.

Os **recebíveis de curto prazo** são compostos por vendas de passagens por meio de cartão de crédito, recebíveis do programa de parcelamento de passagens (VoeFácil), e contas a receber de agências de viagem e cargas. Ao final de 3T10, esses recebíveis correspondiam a R\$317,1 milhões, um saldo 26,6% superior ao valor de R\$250,5 milhões registrados no 2T10, principalmente por conta do aumento do volume de vendas (“efeito *forward bookings*”) em razão de: (i) maior sazonalidade do terceiro trimestre principalmente no mês de férias escolares de julho; e (ii) gerenciamento dinâmico de tarifas que propiciou a redução no estoque de assentos ao oferecer preços mais acessíveis aos clientes que programam suas viagens antecipadamente.

Na comparação aos R\$553,2 milhões registrados no 3T09, a redução de 42,7% ocorreu por conta do aumento no volume de duplicadas descontadas da Companhia e também devido ao 3T09 apresentar um maior volume de vendas antecipadas por conta do cenário de preços competitivos daquele período.

Compromissos Financeiros (R\$MM)	3T10	3T09	Var.%	2T10	Var.%
Financiamento de Aeronaves	1.623,9	1.665,1	-55,4%	1.767,0	-13,2%
<i>Leasings Financeiros</i>	<i>1.523,1</i>	<i>1.324,6</i>	<i>15,0%</i>	<i>1.661,0</i>	<i>-8,3%</i>
<i>PDP Facility</i>	<i>100,8</i>	<i>340,5</i>	<i>-70,4%</i>	<i>106,0</i>	<i>-4,9%</i>
Empréstimos e Financiamentos	1.949,0	1.352,4	44,1%	1.480,9	31,6%
<i>Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)</i>	<i>1.646,4</i>	<i>1.036,1</i>	<i>58,9%</i>	<i>1.159,4</i>	<i>42,0%</i>
<i>Bônus Perpétuo</i>	<i>302,6</i>	<i>316,3</i>	<i>-4,3%</i>	<i>321,5</i>	<i>-5,9%</i>
Juros Acumulados	31,0	26,9	15,2%	22,5	37,8%
Dívida Bruta	3.604,0	3.044,4	18,4%	3.270,4	10,2%
<i>Leasings Operacionais a Pagar* (fora do balanço)</i>	<i>2.302,5</i>	<i>2.646,9</i>	<i>-13,0%</i>	<i>2.588,9</i>	<i>-11,1%</i>
Total de Compromissos Financeiros	5.906,4	5.691,3	3,8%	5.859,3	0,8%

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

Em 30 de setembro de 2010, o total de **empréstimos e financiamentos** da Companhia somavam R\$3.604,0 milhões, sendo que as dívidas de longo prazo, excluindo os bônus perpétuos que não possuem vencimento, tinham um prazo médio de 7,6 anos, com taxa média de 12,1% nas obrigações em moeda local, e 7,0% nas obrigações em Dólar. Excluindo o Bônus Perpétuo, o endividamento total da Companhia é de R\$3.301,3 milhões ou 12,0% maior do que no 2T10 por conta da: (i) 4ª emissão de debêntures no valor de R\$600 milhões que foi utilizado para o pagamento do saldo remanescente das debêntures de 3ª emissão no valor de R\$378 milhões, para fins de capital de giro e pagamento de fornecedores; e (ii) emissão dos bônus seniores em jul/10 no valor de US\$300 milhões que foi utilizado para a quitação das linhas de capital de giro (Itaú BBA, Bradesco e Banco Pine), e das demais dívidas a vencer no horizonte de 3 anos.

O total de compromissos financeiros, que somam a dívida bruta registrada no balanço patrimonial, e a projeção de pagamentos dos contratos de *leasing* operacionais vigentes entre 2010 e 2021 (com base em 30 de junho), totalizou R\$5.906,4 milhões no trimestre, um aumento de 0,8% em comparação ao 2T10 principalmente por conta das emissões de debêntures e do bônus seniores, parcialmente compensados pela quitação das linhas de capital de giro no 3T10, e das demais dívidas a vencer no horizonte de 3 anos. Já na comparação com o 3T09 houve aumento de 3,8% devido aos mesmos fatores descritos acima.

Financiamento de Aeronaves (R\$MM)	3T10	3T09	Var.%	2T10	Var.%
Curto Prazo (em Moeda Estrangeira)	220,7	459,9	-52,0%	252,6	-12,6%
<i>PDP Facility</i>	<i>100,8</i>	<i>340,5</i>	<i>-70,4%</i>	<i>106,0</i>	<i>-4,9%</i>
<i>Leasings Financeiros</i>	<i>119,9</i>	<i>119,4</i>	<i>0,4%</i>	<i>146,6</i>	<i>-18,2%</i>
Longo Prazo (em Moeda Estrangeira)	1.403,3	1.205,2	16,4%	1.514,5	-7,3%
<i>Leasings Financeiros</i>	<i>1.403,3</i>	<i>1.205,2</i>	<i>16,4%</i>	<i>1.514,5</i>	<i>-7,3%</i>
Total de Financiamento de Aeronaves	1.624,0	1.665,1	-2,5%	1.767,1	-8,1%

Os financiamentos de aeronaves totalizaram R\$1.624,0 milhões no final do 3T10, principalmente compostos pela:

- Linha de crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves - PDP Facility II – cujo saldo devedor em 30 de setembro de 2010 corresponde a R\$100,8 milhões e que será utilizado para o pagamento de 4 aeronaves do total de 7 que estão previstas para entrega durante o ano de 2010. Essa linha de financiamento já contempla seu refinanciamento equacionado com uma combinação de *sale-leaseback* ou via empréstimos de longo prazo, com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos.
- Financiamentos de aeronaves sob a modalidade de *leasing* financeiro que totalizam R\$1.523,1 milhões, e correspondem a obrigações financeiras pagas periodicamente aos locatários dos aviões, por meio da própria geração de caixa operacional da Companhia ou via empréstimos de longo prazo, também com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos. Em comparação ao 2T10, a frota de aeronaves classificadas em regime de *leasing* financeiro manteve-se constante, registrando uma redução de 8,3% no total da dívida por conta das amortizações do período e pela redução de 6,0% na taxa de câmbio final em Dólar.

Cronograma da Dívida Financeira (R\$MM)	2010	2011	2012	2013	2014	> 2014	Total
Em Moeda Nacional	40,9	9,0	38,9	33,9	17,0	612,9	752,7
BDMG I e II	3,5	0,8	3,2	6,6	4,4	12,9	31,4
BNDES	14,4	3,6	8,4	-	-	-	26,3
BNDES-Safra	23,0	6,2	28,9	28,9	14,2	-	101,1
Debêntures	-	(1,6)	(1,6)	(1,6)	(1,6)	600,0	593,9
Em Moeda Estrangeira	45,2	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	853,9	894,1
IFC	42,4	-	-	-	-	-	42,4
FINIMP	2,8	-	-	-	-	-	2,8
Senior Notes	-	(1,3)	(1,3)	(1,3)	(1,3)	853,9	848,9
Total	85,9	7,7	37,6	32,6	15,7	1.466,9	1.646,4

Indicadores Financeiros	3T10	3T09	Var. %	2T10	Var. %
% da Dívida Bruta em Moeda Estrangeira	79,1%	79,9%	-0,8 pp	80,6%	-1,5 pp
Caixa / Receita Líquida (UDM)	26,3%	11,1%	+15,1 pp	24,7%	+1,6 pp
Dívida Líquida (R\$MM)	1.836,2	2.381,7	-22,9%	1.681,1	9,2%
Dívida Líquida Excl. PDP e Perpétuo (R\$MM)	1.432,8	1.724,8	-16,9%	1.253,6	14,3%
Compromissos Financeiros Líquidos ¹ (R\$MM)	4.138,7	5.028,6	-17,7%	4.270,0	-3,1%
Dívida Bruta Ajustada ² (R\$MM)	7.532,4	8.051,2	-6,4%	7.352,4	2,4%
Dívida Líquida Ajustada (R\$MM)	5.764,7	7.388,4	-22,0%	5.763,1	0,0%
Dívida Bruta Ajustada ² / EBITDAR*	5,6	6,6	-15,2%	5,8	-3,4%
Dívida Bruta Ajustada ² / EBITDAR+Receita Fin.*	5,2	5,9	-11,9%	5,4	-3,7%
Dívida Líquida Ajustada ³ / EBITDAR*	4,3	6,1	-29,5%	4,5	-4,4%
Dívida Líquida Ajustada ² / EBITDAR+Rec. Financeira*	4,0	5,4	-25,9%	4,2	-4,8%
Dívida Bruta Aj. ² / Capitalização Ajustada (contábil)	0,7	0,8	-12,5%	0,7	0,0%
Dívida Bruta Aj. ² / Capitalização Ajustada (mercado) ³	1,0	0,7	42,9%	0,8	25,0%
EBITDA / Despesas Financeiras*	2,5	1,7	47,1%	2,2	13,6%
Compromissos Financeiros Líq.*/EBITDAR*	3,1	4,1	-24,4%	3,4	-8,8%

¹Compromissos financeiros (dívida bruta + contratos de leasings operacionais, conforme nota 24 da demonstrações financeiras) menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras)

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

³Dívida Bruta Ajustada menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras)

³Considera cotação de R\$ 25,95 por ação.

Empréstimos (R\$MM)	3T10	3T09	Var. %	2T10	Var. %
Curto Prazo	337,6	895,8	-62,3%	596,8	-43,4%
Em Reais	42,4	401,2	-89,4%	209,6	-79,8%
Capital de Giro	-	160,0	nm	125,0	nm
BNDES	14,4	14,4	0,0%	14,4	0,0%
BNDES-Safra	23,0	-	nm	13,4	72,1%
BDMG	3,5	2,8	24,1%	3,2	7,5%
Debêntures	-	220,8	nm	46,3	nm
Juros	1,5	3,3	-52,8%	7,4	-79,2%
Em Moeda Estrangeira	295,3	494,6	-40,3%	387,2	-23,7%
Capital de Giro	-	-	nm	101,5	nm
PDP Facility	100,8	340,5	-70,4%	106,0	-4,9%
Empréstimo IFC	42,4	11,1	281,1%	15,0	182,1%
FINIMP	2,8	-	nm	2,9	-6,0%
Leasings Financeiros	119,9	119,4	0,4%	146,6	-18,2%
Juros	29,5	23,7	24,5%	15,2	94,4%

Longo Prazo	2.963,7	1.832,3	61,7%	2.352,2	26,0%
Em Reais	711,6	210,8	237,5%	425,6	67,2%
BNDES	12,0	26,3	-54,5%	15,5	-23,1%
BNDES-Safra	78,2	-	nm	54,1	44,5%
BDMG	27,9	10,8	158,4%	8,4	231,8%
BDMG II	-	-	nm	20,2	nm
Debêntures	593,5	173,7	241,6%	327,3	nm
Em Moeda Estrangeira	2.252,1	1.621,5	38,9%	1.926,6	16,9%
Empréstimo IFC	-	48,2	nm	37,5	nm
Leasing Financeiro	1.403,3	1.205,2	16,4%	1.514,5	-7,3%
Senior Notes	848,9	368,1	130,6%	374,6	126,6%
Endividamento Financeiro, exp- perpétuos	3.301,3	2.728,1	21,0%	2.948,9	12,0%
Bônus Perpétuos	302,6	316,3	-4,3%	321,5	-5,9%
Dívida Bruta	3.604,0	3.044,5	18,4%	3.270,4	10,2%

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

Frota e Plano de Frota

Em 30 de setembro de 2010, a Companhia encerrou o trimestre com uma frota operacional de 112 aeronaves e uma frota total de 121 aeronaves, com idade média de 6,8 anos. Nesse trimestre, a GOL recebeu 2 Boeing 737-800NG SFP em substituição de 1 Boeing 737-300 e 2 Boeing 737-800.

Frota Operacional	Assentos⁽¹⁾	3T10	3T09	Var.#	2T10	Var.#
Voos Regulares						
B737-300	141	1	5	(4)	-	1
B737-700 NG	144	40	43	(3)	42	(2)
B737-800 NG	177	15	21	(6)	17	(2)
B737-800 NG SFP	187	52	40	12	52	-
Subtotal	18.280	108	109	(1)	111	(3)
Fretamentos	Assentos⁽²⁾	3T10	3T09	Var.#	2T10	Var.#
B767-300 ER	218	4	-	4	4	0
Total Operacional⁽²⁾	19.152	112	109	3	115	(3)
Não Operacional	Assentos⁽¹⁾	3T10	3T09	Var. #	2T10	Var. #
B737-300 ⁽³⁾	141	3	7	(4)	5	(2)
B737-700 NG	144	2	-	2	-	2
B737-800 NG	177	2	2	-	-	2
B737-800 NG SFP	187	-	-	-	-	-
B767-300 ER ⁽³⁾	218	2	6	(4)	2	-
Sub Total⁽⁴⁾	1.501	9	15	(6)	7	2
Total	20.653	121	124	(3)	122	(1)

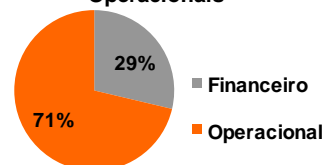
(1) Total de assentos no 3T10

(2) Inclui aeronaves da malha aérea regular (B737) e de fretamento (B767).

(3) Das 3 aeronaves B737-300 excluídas da frota operacional, porém ainda consideradas na frota total, se encontram paradas na frota não operacional em fase final de devolução.

(4) Dos 6 B767-300/200, 1 encontra-se sub-arrendada (*sub-lease*) para uma empresa Norte-Americana e outra sub-arrendada (*wet-lease*) para uma empresa Brasileira para voos entre o Brasil e Angola. As demais 4 aeronaves B767-300/200 foram reintegradas à frota operacional para a crescente demanda de voos de fretamento de longa distância. A frota é atualmente 100% arrendada em uma combinação de *leasings* financeiros e

Distribuição da Frota entre Leasings Financeiros e Operacionais



operacionais. Do total de 121 aeronaves, 86 estavam sob o regime operacional e 35 em arrendamentos financeiros, sendo que destas, 29 aeronaves possuem opção de compra ao final do contrato.

Dando continuidade à estratégia de renovação e modernização da frota, com seu plano de crescimento, a GOL firmou acordo de aquisição de até 30 aeronaves B737-800 NG junto à Boeing. Com isso, a GOL contará com 104 pedidos firmes e 40 opções de compra, cujos adiantamentos para aquisição de aeronaves iniciam-se a partir do ano de 2012. Os pedidos firmes, no valor aproximado de US\$2,7 bilhões (R\$4,6 bilhões) com base no preço de lista das aeronaves, estão previstos para serem entregues entre 2014 e 2017.

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

* inclui aeronaves SFP (Short Field Performance)

Previsão de Desembolsos de Aeronaves(R\$MM)	2010	2011	2012	2013	2014	>2014	Total
<i>Pre Delivery Deposits</i>	21,2	194,4	408,7	486,8	451,5	435,1	1.997,7
Compromissos com aquisição de aeronaves*	468,9	897,8	392,5	2.142,9	3.437,5	6.839,1	14.178,7
Total	490,1	1.092,2	801,2	2.629,7	3.889,0	7.274,2	16.176,4

* Preços de lista

Investimentos

Os investimentos (Capex) do trimestre totalizaram R\$146,8 milhões, sendo 52% desse total relacionado ao plano de aquisição de aeronaves (*Pre Delivery Deposits*) para serem entregues em 2010 a 2012. As aquisições de peças representaram 42% e; investimentos em bases, TI e na expansão do centro de manutenção (construção do 3º hangar) em Confins (Minas Gerais), totalizaram cerca de 6%. No acumulado no ano, os investimentos somaram R\$387,3 milhões, sendo 73% em aquisição de aeronaves, 23% em compra de peças e 4% em bases, TI e expansão do centro de manutenção. A expectativa de investimentos para o ano de 2010 é de aproximadamente R\$450 milhões.

Composição Acionária

	ON	%	PN	%	Total	%
Fundo de Investimento em Participações Volluto	137.032.718	100,0	36.402.979	27,3	173.435.697	64,2
Conselho	16	-	1.891.707	1,4	1.891.723	0,7
Ações em Tesouraria	-	-	454.425	0,3	454.425	0,2
Alliance Bernstein L.P.	-	-	8.510.417	6,4	8.510.417	3,1
Mercado	-	-	85.945.615	64,5	85.945.615	31,8
Total	137.032.734	100,0	133.205.143	100,0	270.237.877	100,0

Sumário das Projeções Financeiras 2010

Projeções Financeiras 2010	Mínimo	Máximo
Crescimento do PIB Brasileiro	6,0%	7,0%
Crescimento da Demanda no Mercado Doméstico (%RPKs)	14,0%	21,0%
Crescimento de Oferta e Demanda em Relação ao PIB	2,5x	3,0x
Passageiros Transportados (MM)	31,5	36,5
Capacidade (Oferta) GOL (ASKs bilhões)	45,0	47,2
Frota (fim do período)	111	111
Yield (R\$ centavos)	19,50	21,00
RPK, Sistema (bilhões)	31,5	33,0
Decolagens (000)	290	300
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	8,9	8,5
Litros Consumidos (bilhões)	1,45	1,47
Preço do Combustível (R\$/litro)	1,70	1,58
WTI Médio (US\$/barril)	82	77
Taxa de Câmbio Média (R\$/US\$)	1,85	1,72
Margem Operacional em 2010 (EBIT)	10%	13%

Contatos

Relações com Investidores

Leonardo Pereira
 Rodrigo Alves
 Raquel Kim
 Mario Liao
 Tel.: (11) 2128-4700
 E-mail: ri@golnaweb.com.br
 Website: www.voegol.com.br/ri

Comunicação Corporativa

Tel.: (11) 2128-4413
 E-mail: comcorp@golnaweb.com.br

Assessoria de Imprensa

Edelman (EUA e Europa):
 Meaghan Smith e Robby Corrado
 Tel.: 1 (212) 704-8196 / 704-4484
 E-mail: meaghan.smith@edelman.com
 ou robbly.corrado@edelman.com



Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, oferece mais de 900 voos diários para 52 destinos que conectam todas as mais importantes cidades do Brasil e 13 mercados internacionais na América do Sul e Caribe. A Companhia opera uma frota jovem e moderna de Boeing 737 *Next Generation*, as aeronaves mais seguras e confortáveis da classe, com altos índices de utilização e eficiência. Sempre empenhada em buscar soluções inovadoras por meio do uso de tecnologia de última geração, a Companhia – com as marcas GOL, Varig, Gollog, Smiles e VoeFácil – oferece aos clientes facilidade de compra, ampla oferta de serviços complementares e a melhor relação custo-benefício do mercado.

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

Balço Patrimonial (R\$`000) IFRS	3T10	2T10
Ativo	8.793.816	8.601.342
Circulantes	2.488.915	2.258.750
Disponibilidades	1.159.849	1.517.990
Aplicações financeiras	457.878	31.879
Caixa restrito	150.015	39.467
Contas a receber	317.058	250.460
Estoques	157.095	166.672
Impostos a recuperar	112.971	101.699
Depósitos	-	1.937
Despesas antecipadas	94.474	109.098
Outros créditos e valores	39.575	39.549
Ativos Não-Circulantes	4.599.576	4.567.622
Imobilizado	3.328.034	3.307.274
Intangível	1.271.542	1.260.348
Outros Ativos Não-Circulante	1.705.325	1.774.970
Despesas antecipadas	56.544	58.887
Depósitos	753.780	821.939
Impostos diferidos	852.075	852.446
Caixa restrito	33.823	33.082
Outros créditos e valores	9.103	8.616
Passivo e Patrimônio Líquido	8.793.816	8.601.342
Circulante	1.563.596	2.123.207
Empréstimos e financiamentos	337.648	596.769
Fornecedores	171.540	465.661
Obrigações trabalhistas	228.670	205.465
Obrigações fiscais	44.456	43.239
Taxas e tarifas aeroportuárias	77.694	71.203
Transportes a executar	453.923	429.837
Provisões	28.347	28.039
Programa de milhagem	65.276	71.621
Adiantamento de clientes	51.345	116.103
Dividendos a pagar	577	576
Outras obrigações	104.120	94.704
Passivos não circulantes	4.394.894	3.764.215
Empréstimos e financiamentos	3.266.333	2.673.656
Programa de milhagem	190.387	208.895
Adiantamento de clientes	39.961	46.859
Impostos diferidos	621.111	561.129
Provisões	85.897	65.485
Obrigações fiscais	99.753	96.764
Outras obrigações	91.452	111.427
Patrimônio líquido	2.835.326	2.713.920
Ações emitidas	2.182.007	2.181.801
Reservas de capital	60.263	60.263
Ações em tesouraria	(11.887)	(11.887)
Outras Reservas	3.774	32.192
Lucros (prejuízos) retidos	601.169	451.551

Demonstrações do Resultado (R\$'000) IFRS

	3T10	3T09	% Var.	2T10	% Var.	2009	2008	% Var.
Receita Operacional Líquida	1.788.935	1.496.657	19,5%	1.590.854	12,5%	6.025.382	6.406.193	-5,9%
Transporte de passageiros	1.601.145	1.268.513	26,2%	1.410.679	13,5%	5.306.530	5.890.104	-9,9%
Transporte de cargas e outros	187.790	228.144	-17,7%	180.175	4,2%	718.852	516.089	39,3%
Custos e Despesas Operacionais	(1.601.736)	(1.397.570)	14,6%	(1.533.584)	4,4%	(5.612.090)	(6.494.841)	-13,6%
Pessoal	(312.472)	(278.015)	12,4%	(311.568)	0,3%	(1.100.953)	(983.783)	11,9%
Combustível de aviação	(580.096)	(485.372)	19,5%	(571.697)	1,5%	(1.813.104)	(2.630.834)	-31,1%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(130.403)	(152.345)	-14,4%	(136.541)	-4,5%	(650.683)	(645.089)	0,9%
Seguros de aeronaves	(11.490)	(13.299)	-13,6%	(11.284)	1,8%	(56.324)	(42.813)	31,6%
Comerciais e publicidade	(90.713)	(101.824)	-10,9%	(88.115)	2,9%	(364.551)	(588.735)	-38,1%
Tarifas de pouso e decolagem	(83.658)	(77.596)	7,8%	(77.191)	8,4%	(312.637)	(338.370)	-7,6%
Prestação de serviços	(110.883)	(100.669)	10,1%	(101.424)	9,3%	(381.721)	(422.177)	-9,6%
Material de manutenção e reparo	(134.003)	(69.508)	92,8%	(97.371)	37,6%	(417.212)	(388.030)	7,5%
Depreciação	(63.253)	(47.245)	33,9%	(80.370)	-21,3%	(142.853)	(125.127)	14,2%
Outros	(84.765)	(71.697)	18,2%	(58.022)	46,1%	(372.052)	(329.883)	12,8%
Resultado Operacional (EBIT)	187.199	99.087	88,9%	57.270	226,9%	413.292	-88.648	nm
<i>Margem EBIT</i>	<i>10,5%</i>	<i>6,6%</i>	<i>+3,8pp</i>	<i>3,6%</i>	<i>+6,9pp</i>	<i>6,9%</i>	<i>-1,4%</i>	<i>+8,2 pp</i>
Outras Receitas (despesas)	(20.307)	58.489	-134,7%	(113.204)	-82,1%	342.844	-1.106.394	nm
Despesas com juros	(84.621)	(61.932)	36,6%	(81.282)	4,1%	(288.112)	(269.278)	7,0%
Receitas Financeiras de Investimentos	28.181	9.600	193,6%	25.727	9,5%	6.860	27.179	-74,8%
Variações monetárias e cambiais	90.541	160.769	-43,7%	(29.865)	-403,2%	710.725	(757.526)	nm
Resultado líquido de derivativos	(46.989)	(40.965)	14,7%	(25.733)	82,6%	173.446	78.349	121,4%
Outras despesas, líquidas	(7.419)	(8.983)	-17,4%	(2.051)	261,8%	(260.075)	(185.118)	40,5%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	166.892	157.576	5,9%	(55.934)	-398,4%	756.136	-1.195.042	nm
Imposto de renda	(56.921)	(79.691)	-28,6%	4.027	-1513,5%	134.696	(44.305)	nm
Lucro (prejuízo) líquido	109.970	77.885	41,2%	(51.907)	-311,9%	890.832	(1.239.347)	nm
<i>Margem Líquida</i>	<i>6,1%</i>	<i>5,2%</i>	<i>+0,9pp</i>	<i>-3,3%</i>	<i>+9,4pp</i>	<i>14,8%</i>	<i>-19,3%</i>	<i>+34,1 pp</i>
EBITDA	250.452	146.332	71,2%	137.640	82,0%	556.145	36.479	1424,6%
<i>Margem EBITDA</i>	<i>14,0%</i>	<i>9,8%</i>	<i>+4,2pp</i>	<i>8,7%</i>	<i>+5,3pp</i>	<i>9,2%</i>	<i>0,6%</i>	<i>+8,7 pp</i>
EBITDAR	380.855	298.677	27,5%	274.181	38,9%	1.206.828	681.568	77,1%
<i>Margem EBITDAR</i>	<i>21,3%</i>	<i>20,0%</i>	<i>+1,3pp</i>	<i>17,2%</i>	<i>+4,1pp</i>	<i>20,0%</i>	<i>10,6%</i>	<i>+9,4 pp</i>

Fluxo De Caixa (R\$'000) IFRS	3T10	3T09
Lucro líquido do período	109.970	77.885
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:		
Depreciações e amortizações	63.563	47.245
Provisão para devedores duvidosos	1.085	(3.670)
Provisão para contingências e outros	16.209	(1.364)
Provisão para obsolescência do estoque	8.574	-
Impostos diferidos	58.028	79.955
Remuneração baseadas em ações	6.287	1.033
Variações cambiais e monetárias, líquidas	(63.023)	(163.520)
Juros sobre empréstimos e outros, líquidos	103.890	(61.932)
Resultado com instrumentos financeiros, líquido	(30.594)	49.700
Programa de milhagem	(24.853)	(4.040)
Provisão para devolução de aeronaves	(8.346)	-
Outros itens não monetários	4.210	37.595
Variações nos ativos e passivos operacionais:		
Contas a receber	(67.683)	(15.583)
Estoques	1.003	36.057
Depósitos	8.273	(11.485)
Outros ativos	4.709	14.624
Despesas antecipadas, impostos a recuperar e outros créditos e valores	(21.335)	14.693
Fornecedores	(294.121)	23.034
Transportes a executar	24.086	52.157
Adiantamento de clientes	(101.502)	52.156
Obrigações fiscais	22.757	14.616
Seguros	3.110	(452)
Taxas e tarifas aeroportuárias	6.491	(4.406)
Outras obrigações	(2.302)	(112.455)
Caixa gerado pelas (aplicado nas) atividades operacionais	(171.514)	121.843
Juros pagos	(29.814)	(29.896)
Imposto de renda pago	1.107	-
Caixa líquido gerado pelas (aplicado nas) atividades operacionais	(200.221)	91.947
Atividades de investimentos:		
Aplicações financeiras	(109.986)	(67.023)
Caixa restrito	(419.153)	(3.603)
Aquisições de imobilizado	(12.183)	(88.878)
Aumento do intangível	(15.729)	(22.097)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos	(557.051)	(181.601)
Empréstimos		
Captações	1.181.917	130.001
Pagamentos	(656.968)	(15.749)
Pagamento de arrendamentos financeiros	(114.857)	(46.000)
Dividendos pagos	-	-
Aumento de capital	206	-
Caixa líquido gerado pelas atividades de financiamento	410.298	68.252
Variação cambial do caixa de subsidiárias no exterior	(11.167)	-
Acréscimo (decréscimo) líquido de caixa	(358.141)	(21.402)
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.517.990	183.743
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	1.159.849	162.341

Glossário de Termos do Setor Aéreo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

