

GOL Alcança Lucro Líquido de R\$354 Milhões no 2T09

Lucro operacional do trimestre atinge R\$90 milhões, com margem de 6,5%

São Paulo, 11 de agosto de 2009 – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, anuncia hoje os resultados do segundo trimestre de 2009 (2T09). 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 segundo trimestre de 2008 (2T08) e primeiro trimestre de 2009 (1T09). As definições dos termos financeiros e do setor aéreo utilizados nesse release, estão disponíveis na seção “glossário”, disponibilizado no final desse documento.

Contatos

Email: ri@golnaweb.com.br
Site: www.voegol.com.br/ri
www.twitter.com/GOLinvest
Tel: +55 (11) 2128-4700

Leonardo Pereira
Vice-Presidente Financeiro e de Relações com Investidores

Rodrigo Alves
Gerente Geral de Relações com Investidores

Guilherme Lima
Relações com Investidores

Raquel Kim
Relações com Investidores

Teleconferências Resultados do 2T09

Quarta-Feira
12 de agosto de 2009

Português
12h30 (Brasil)
11h30 (US ET)
Tel.: +55 (11) 2188-0188
Replay: +55 (11) 2188-0188
Código: GOL
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ri

Inglês
11h00 (Brasil)
10h00 (US ET)
Tel.: +1 (973) 935-8893
Replay: +1 (706) 645-9291
Código: 20966854
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ir

Destaques Operacionais e Financeiros

🌀 O resultado operacional (EBIT) da GOL no 2T09 foi positivo em **R\$89,9 milhões, com margem operacional de 6,5%** comparado a um prejuízo operacional R\$295,3 milhões e margem negativa de 20,2% no 2T08 e resultado positivo de R\$105,1 milhões, com margem de 6,9% no 1T09. Apesar do trimestre ser sazonalmente o menos favorável do ano, a Companhia atingiu resultado operacional positivo pelo quarto trimestre consecutivo.

🌀 A **margem EBITDAR, atingiu 18,6% (R\$258,8 milhões)** no 2T09, em comparação à margem EBITDAR negativa de 7,8% (EBITDAR negativo em R\$114,4 milhões) no 2T08, e 23,7% (R\$359,3 milhões) no 1T09.

🌀 O **lucro líquido** da GOL totalizou **R\$353,7 milhões** no trimestre, com a margem líquida em 25,4%, em comparação ao prejuízo de R\$166,5 milhões no 2T08 e ao lucro líquido de R\$61,4 milhões no 1T09.

🌀 Os **custos e despesas operacionais atingiram R\$1.304,1 milhões no 2T09, queda de 25,9% em relação ao 2T08**, devido a (i) sinergias operacionais, proporcionadas pela integração das operações GOL e VRG a partir do 4T08, visto principalmente nas linhas de despesas comerciais e de manutenção, (ii) redução no preço médio do combustível, parcialmente contrabalançado pela desvalorização cambial no mesmo período. Em relação ao 1T09, houve queda de 7,6%, devido a desvalorização média do Dólar em comparação ao Real em 10,3% e também pela captura de sinergias.

🌀 Em 30 de junho, a GOL concluiu uma **parceria com Bradesco e o Banco do Brasil para emissão e administração de cartões de crédito no formato “Co-Branded”**. Por meio dessa parceria, as instituições financeiras poderão emitir **cartões de crédito com a marca SMILES**. Como parte do acordo, a GOL receberá aproximadamente R\$255,0 milhões (R\$104 milhões já recebidos em junho de 2009), relativos à venda de milhas do programa SMILES, direito de acesso e de utilização do cadastro pelas instituições financeiras e participação no faturamento registrados nos cartões emitidos.

Destaques (R\$MM)	2T09	2T08	% Var.	1T09	% Var.
Receita Líquida	1.394,0	1.464,9	-4,8%	1.517,0	-8,1%
Custos e Despesas Operacionais	(1.304,1)	(1.760,1)	-25,9%	(1.411,9)	-7,6%
Lucro Operacional	89,9	(295,3)	nm	105,1	-14,4%
Margem Operacional	6,5%	-20,2%	+26,6 pp	6,9%	-0,5 pp
EBITDAR	258,8	(114,4)	nm	359,3	-28,0%
Margem EBITDAR	18,6%	-7,8%	+26,4 pp	23,7%	-5,1 pp
Lucro Líquido	353,7	(166,5)	nm	61,4	475,7%



O saldo de disponibilidades da GOL atingiu R\$613,7 milhões no 2T09, aproximando-se de seu objetivo de atingir um saldo de ao menos R\$800,0 milhões ao final de 2009.

○ A GOL segue com o objetivo de reconstrução de seu saldo de disponibilidades, que **no 2T09 atingiu R\$613,7 milhões, 55,5% acima** dos R\$394,6 milhões registrados no 1T09. A Companhia tem como meta atingir um saldo de ao menos R\$800 milhões até o final de 2009 e R\$1,2 bilhão até o final de 2010, o que representaria aproximadamente 13% e 19% da receita líquida dos últimos 12 meses. Esse aumento no saldo de caixa decorreu de uma série de iniciativas implementadas pela Companhia, como o aumento de capital, anunciado em março 2009 e completado durante o trimestre, emissão de Debêntures e da parceria dos cartões *co-branded* SMILES.

○ Em linha com sua estratégia de **aliar a renovação de suas aeronaves ao crescimento disciplinado de sua oferta de assentos no mercado**, a GOL concluiu as seguintes negociações operacionais:

- Acordo com a Boeing para alterar o cronograma de entrega de aeronaves, transferindo para o período entre 2010 e 2014 20 Boeing 737 *Next Generation* originalmente programados para o período entre 2010 a 2012.
- Sub-arrendamento de duas aeronaves 737-800 para uma empresa aérea européia, com devolução programada para outubro de 2009.
- Substituição de uma aeronave 767-300 por uma 737-800 em abril, restando 6 aeronaves *wide-body* atualmente fora da frota operacional, das quais, duas estão atualmente em fase de negociação para sub-arrendamento (*sub-lease* e *wet-lease*).
- Recebimento de 3 aeronaves 737-800NG (sendo 2 SFPs) como parte do programa de padronização da frota 737-700 e 737-800, que visa substituir todas as 737-300 durante 2009.

○ Como resultado dos fatores acima descritos, a GOL encerrou o trimestre com 110 aeronaves em sua frota operacional e 124 em sua frota total em comparação a 107 e 120 no 1T09, respectivamente. A Companhia planeja encerrar o ano de 2009 com 108 aeronaves em sua frota operacional.

Os acordos *code share* com a American Airlines e Air France-KLM geram valor aos clientes GOL que poderão trocar suas milhas SMILES por passagens a destinos ao redor do mundo.

○ Durante o trimestre, a GOL assinou dois importantes acordos que visam **integração de programas de milhagem e compartilhamento de voos (code share)**. Em abril, foi assinada a parceria com a **AirFrance-KLM** e em julho, com a **American Airlines**. Os acordos fazem parte da estratégia da GOL de buscar parcerias com as mais importantes companhias aéreas do segmento de voos de longa distância, gerando maior valor aos clientes que poderão utilizar suas milhas SMILES para viajar para os mais variados destinos ao redor do mundo, ao mesmo tempo que incentivam o tráfego de clientes dessas companhias na malha aérea da GOL.

○ Em abril, a GOL passou a fortalecer sua plataforma *e-commerce* ao introduzir alugueis de veículos e venda de seguros diversos em conjunto com a venda de passagens, criando novas oportunidades de vendas cruzadas e geração de receitas auxiliares.



Em abril, a Companhia também lançou o Gollog Express, nova linha de produtos GOLLOG desenvolvida para atender a crescente demanda do mercado de cargas expressas, contando, inclusive, com entregas de porta-em-porta em prazos previamente definidos. Os serviços de entregas expressas, apresentam os maiores índices de crescimento do segmento de transporte de cargas.

Comentário da Administração

Os resultados do 2T09 refletem o foco estratégico da GOL em gerar resultados operacionais consistentes. Esses serão fundamentados em uma proposta de valor diferenciada aos clientes GOL, baseada na elevada frequência nas rotas que conectam os principais aeroportos domésticos, com pontualidade, regularidade e, uma moderna e padronizada frota de aeronaves Boeing 737.

A elevada qualidade de serviços oferecidos é complementada pelas vantagens do SMILES, maior programa de fidelidade da América Latina, com mais 6,2 milhões de clientes, que está em pleno processo de revitalização e do VOEFÁCIL, cartão de crédito virtual que ajuda a incrementar vendas para passageiros que não dispõe de cartões de crédito. A GOL também conta com uma das maiores plataformas de *e-commerce* do Brasil, que além de passagens, recentemente passou a oferecer produtos auxiliares como seguros e aluguel de carros.

O desempenho da Companhia no primeiro semestre de 2009, reflete ainda a consolidação dos ativos GOL e VRG ao final de 2008, refletindo a melhoria da qualidade de seus serviços e o gerenciamento das receitas e custos. Um importante indicador dessas atividades pode ser observada na geração de caixa operacional positiva pelo quarto trimestre consecutivo e a confirmação da GOL entre as empresas aéreas com os menores custos operacionais do mundo.

Para os próximos trimestres, a Companhia mantém com o desafio de continuamente aprimorar a qualidade, pontualidade e regularidade, reduzindo custos operacionais; gerenciar capacidade ao mesmo tempo em que, na medida do possível, se eleva a taxa de utilização das aeronaves. Isso assegurará a consistente melhoria da qualidade de seus resultados operacionais e indicadores financeiros.

Desempenho Operacional

Indústria

No segundo trimestre de 2009, a indústria apresentou crescimento no mercado doméstico (RPK doméstico) de 1,8%, comparado ao mesmo período do ano passado e de 3,1% na comparação semestral.

Apesar do crescimento estatístico, a Companhia entende que o crescimento real da demanda durante o primeiro semestre foi estável, devido à predominância de promoções e tarifas introdutórias praticadas por novos entrantes durante o semestre. O crescimento estimado pela GOL para 2009 entre 2% a 4% se dará no segundo semestre de 2009, em um ambiente de *yields* médios estáveis, até mesmo ligeiramente inferiores à média de 2008.

Os resultados do semestre refletem que a GOL está em linha com seu plano estratégico.



A oferta de assentos no mercado doméstico (ASK doméstico), teve aumento de 10,3% versus igual período em 2008, resultando na taxa de ocupação média do mercado de 62,5%.

No mercado internacional, a demanda e oferta cresceram 0,2% e 3,7% respectivamente, resultando em uma taxa de ocupação de 65,5%. Pela análise consolidada, a indústria brasileira apresentou aumento de 1,4% na demanda, aumento de 8,4% na oferta, e taxa de ocupação de 63,3% no segundo trimestre de 2009.

Historicamente, o segundo trimestre é desfavorável para o setor aéreo brasileiro, em virtude de ser o único a não apresentar alta temporada de férias e turismo, apresentando um predomínio maior de passageiros a negócios.

GOL

No mercado doméstico, o RPK da GOL apresentou redução de 8,8% em comparação ao mesmo período de 2008, principalmente em função de: (i) melhor gerenciamento do *yield*, (ii) unificação da malha aérea, (iii) redução da taxa de utilização média das aeronaves e (iv) menor taxa de crescimento do PIB no semestre.

A demanda doméstica apresentou aumento de 1,1% em comparação ao 1T09, resultado da maior penetração de passageiros a negócios, proporcionada pelo programa SMILES e à nova família de tarifas, lançada em abril, posicionando melhor a empresa no período de baixa temporada.

No mercado internacional a demanda da GOL diminuiu 47,9% devido principalmente, à descontinuação das rotas intercontinentais no 3T08. Em relação ao 1T09, o RPK desse segmento de mercado caiu 11,2%, em virtude da falta de alta temporada de férias no período dado o perfil mais turístico da malha aérea internacional da Companhia.

O RPK consolidado da GOL caiu 16,0% em relação ao 2T08, e teve queda de 0,4%, em relação ao primeiro trimestre de 2009.

A taxa média de utilização das aeronaves diminuiu 11,4% em relação ao 2T08, de 12,8 horas/dia para 11,3 horas/dia no 2T09. Essa redução ocorreu devido, principalmente pela decisão estratégica da Companhia de (i) gerenciar capacidade; (ii) fechar rotas de longa distância, o que reduziu a oferta de assentos (ASK), principalmente no mercado internacional e redução da distância média dos voos (*stage length*) em 8,5%, comparado ao 2T08 e; (iii) regulamentação brasileira, que entrou em vigor a partir de março de 2008, exigindo tempo mínimo de solo entre pousos e decolagens. Em comparação ao 1T09, a taxa média de utilização de aeronaves ficou estável em 11,3 horas/dia.

A partir de junho, a GOL continuou a gerenciar sua capacidade operacional e, visando diluir custos operacionais por ASK nos próximos trimestres, a Companhia iniciou a retomada no aumento das taxas de utilização de aeronaves, tendo em junho já atingido 12 horas/dia.

Esses fatores foram parcialmente compensados pela redução da frota média de 109,3 para 108,2 aeronaves operacionais, uma vez que durante o intervalo entre os dois trimestres, ocorreu o processo de retirada operacional das aeronaves Boeing 767-300 de operação, em virtude da descontinuação dos voos de longa distância (*long haul*). Em comparação ao 1T09, a frota

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



operacional média aumentou 0,9%, devido ao processo de renovação da frota 737-300 por 737-800 e 737-700.

Como resultado, a Companhia reduziu seu ASK em 9,8%, de R\$10.677 milhões no 2T08 para R\$9.635 milhões no 2T09. Em relação ao 1T09, houve aumento de 0,9%, refletido, principalmente, pela maior frota média operacional no 1T09.

Nesse cenário, a taxa de ocupação da GOL foi de 60,1% no trimestre, 3,8 pontos percentuais acima da taxa de ocupação *break-even* de 56,3% atingida no período, apesar de baixa temporada que se concentra durante o segundo trimestre do ano.

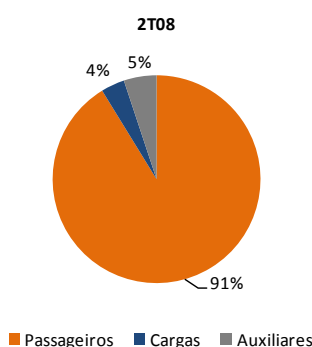
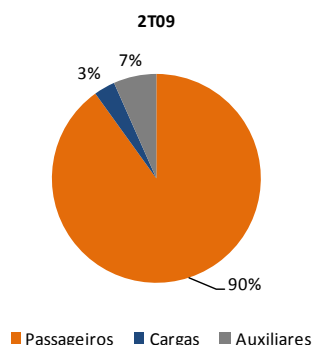
Dados Operacionais GOL	2T09	2T08	Var. %	1T09	Var. %
Passageiros Pagantes ('000)	6.465	7.110	-9,1%	6.145	5,2%
Passageiros/Km Transportados (RPK) (mm)	5.795	6.897	-16,0%	5.821	-0,4%
Assentos/Km Oferecidos (ASK) (mm)	9.635	10.677	-9,8%	9.548	0,9%
Taxa de Ocupação	60,1%	64,6%	-4,5 pp	61,0%	-0,8 pp
Taxa de Ocupação <i>Break-Even</i> (BELF)	56,3%	77,6%	-21,4 pp	56,7%	-0,5 pp
Média de Utilização de Aeronaves (Horas/Dia)	11,3	12,8	-11,4%	11,3	0,0%
Tarifa Média (R\$)	199	196	1,4%	233	-14,7%
Yield por Passageiro por Quilômetro (cent. R\$)	21,51*	19,43	10,7%	23,82	-9,7%
Receita por Passageiro por (cent. R\$)	12,94	12,55	3,1%	14,52	-10,9%
Receita por ASK (RASK) (cent. R\$)	14,47	13,72	5,5%	15,89	-8,9%
Custo por ASK (CASK) (cent. R\$)	13,53	16,49	-17,9%	14,79	-8,5%
CASK ex- combustível (cent. R\$)	9,07	9,61	-5,6%	10,12	-10,3%
Decolagens	67.028	68.136	-1,6%	66.224	1,2%
Distância Média de Voo (km)	874	956	-8,5%	877	-0,3%
Número Médio de Aeronaves Operacionais	108,2	109,3	-1,0%	107,3	0,9%
Litros consumidos no período (mm)	308	359	-14,2%	306	0,6%
Funcionários efetivos no final do período	17.195	16.567	3,8%	16.799	2,4%
Taxa de câmbio média ⁽¹⁾	2,08	1,65	25,8%	2,32	-10,3%
Taxa de câmbio no final do período ⁽¹⁾	1,95	1,60	22,0%	2,32	-15,7%
Inflação (IGP-M) ⁽²⁾	-0,3%	4,3%	-4,6 pp	-0,9%	+0,6 pp
Inflação (IPCA) ⁽³⁾	1,3%	2,1%	-0,8 pp	1,2%	+0,1 pp
WTI (médio por barril, US\$) ⁽⁴⁾	59,69	123,80	-51,8%	43,18	38,2%
QAV - Golfo do México (média por litro, US\$) ⁽⁴⁾	0,41	0,96	-57,1%	0,35	17,0%

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

*inclui reconhecimento de receitas de passagens emitidas e expiradas no montante de aproximadamente R\$42 milhões. Excluindo esse efeito, o yield do 2T09 teria sido de R\$20,63 centavos.



Composição da Receita Bruta



Receita Líquida

A receita líquida atingiu R\$1.394,0 milhões no 2T09, redução de 4,8% em comparação a R\$1.464,9 milhões no 2T08, e redução de 8,1% em relação à receita de R\$1.517,0 milhões no 1T09, conforme detalhado abaixo:

Composição da Receita Líquida (R\$MM)	2T09	2T08	Var. %	1T09	Var. %
Receita Líquida	1.394,0	1.464,9	-4,8%	1.517,0	-8,1%
Passageiros	1.246,5	1.340,1	-7,0%	1.386,4	-10,1%
Auxiliares	147,6	124,8	18,3%	130,6	13,0%

A receita de passageiros apresentou redução de 7,0% versus o 2T08, de R\$1.340,1 milhões para R\$1.246,5 milhões no 2T09, e queda de 10,1% em relação aos R\$1.386,4 milhões registrados no 1T09. Essa variação ocorreu devido a consolidação e otimização da malha aérea, que eliminou sobreposição das rotas, e da nova família tarifária, fruto da gestão pró-ativa dos *yields* da Companhia. Adicionalmente, durante o trimestre, a Companhia reconheceu receitas de passagens emitidas e não utilizadas, proporcionando uma receita contábil sem efeito caixa de aproximadamente R\$42 milhões.

As receitas auxiliares que correspondem a transporte de cargas, fretamento de aeronaves e outras cresceram 18,3% em relação ao 2T08, representando 10,6% da receita líquida, devido, principalmente, ao aumento da receita de cargas e ao fretamento de aeronaves (*charter*) para empresas de turismo. Pelo mesmo motivo, as receitas auxiliares tiveram alta de 13,0% em relação aos R\$130,6 milhões totalizados no 1T09.

Como consequência dos fatores descritos, o RASK (receita por quilômetro voado) no período aumentou em 5,5% em comparação com o mesmo período de 2008, passando de R\$13,72 centavos no 2T08 para R\$14,47 centavos no 2T09. Em comparação ao RASK de R\$15,89 centavos, houve queda de 8,9%, devido à sazonalidade.

Os custos operacionais da GOL foram beneficiados pelas sinergias advindas da fusão das operações GOL e VRG ocorrida no 4T08 e pelo cenário econômico mais estável.

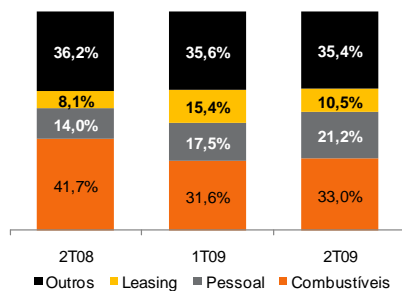
Custos e Despesas Operacionais

Custos e Despesas Operacionais (R\$MM)	2T09	2T08	Var. %	1T09	Var. %
Combustível e Lubrificantes	(429,8)	(733,6)	-41,4%	(446,1)	-3,6%
Pessoal	(276,7)	(246,5)	12,3%	(246,4)	12,3%
Arrendamento de Aeronaves	(136,4)	(142,5)	-4,3%	(217,5)	-37,3%
Seguro de Aeronaves	(13,0)	(13,8)	-5,8%	(18,2)	-28,3%
Comerciais e Publicidade	(86,6)	(122,4)	-29,3%	(82,1)	5,5%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(79,8)	(94,1)	-15,3%	(80,7)	-1,1%
Prestação de Serviços	(91,3)	(109,5)	-16,6%	(86,4)	5,7%
Material de Manutenção e Reparo	(75,8)	(139,9)	-45,8%	(123,6)	-38,7%
Depreciação e Amortização de Ágio	(32,5)	(38,3)	-15,3%	(36,7)	-11,5%
Outras Despesas	(82,2)	(119,3)	-31,1%	(74,3)	10,6%
Total de Custos e Despesas Operacionais	(1.304,1)	(1.760,1)	-25,9%	(1.411,9)	-7,6%
Total Ex-Combustível	(874,3)	(1.026,5)	-14,8%	(965,9)	-9,5%

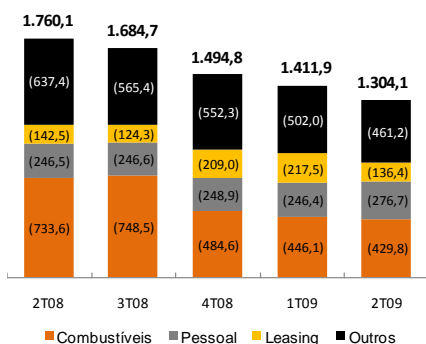


Os custos operacionais totalizaram R\$1.304,1 milhões no trimestre, 25,9% e 7,6% abaixo do 2T08 e 1T09, respectivamente, devido ao (i) sinergias operacionais da fusão das operações da GOL e VRG; (ii) cenário mais favorável para as variáveis exógenas – câmbio e combustível – e; (iii) redução em arrendamento de aeronaves.

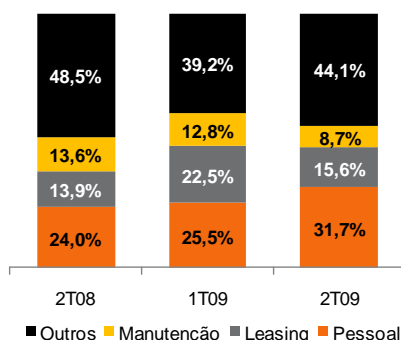
Distribuição do CASK



Evolução dos Custos Operacionais (R\$MM)



Distribuição do CASK Ex-fuel



Custos e Despesas Operacionais por ASK	2T09	2T08	Var. %	1T09	Var. %
Combustível e Lubrificantes	(4,46)	(6,87)	-35,1%	(4,67)	-4,5%
Pessoal	(2,87)	(2,31)	24,4%	(2,58)	11,3%
Arrendamento de Aeronaves	(1,42)	(1,33)	6,1%	(2,28)	-37,8%
Seguro de Aeronaves	(0,14)	(0,13)	4,3%	(0,19)	-29,0%
Comerciais e Publicidade	(0,90)	(1,15)	-21,6%	(0,86)	4,5%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(0,83)	(0,88)	-6,1%	(0,84)	-2,0%
Prestação de Serviços	(0,95)	(1,03)	-7,5%	(0,90)	4,8%
Materiais de Manutenção e Reparo	(0,79)	(1,31)	-40,0%	(1,29)	-39,2%
Depreciação e Amortização de Ágio	(0,34)	(0,36)	-6,2%	(0,38)	-12,3%
Outras Despesas	(0,85)	(1,12)	-23,7%	(0,78)	9,6%
Total (CASK)	(13,53)	(16,49)	-17,9%	(14,79)	-8,5%
CASK Ex-Combustível	(9,07)	(9,61)	-5,6%	(10,12)	-10,3%

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

Os custos operacionais por ASK (CASK) totalizaram R\$13,53 centavos no trimestre, uma redução de 17,9% em relação aos R\$16,49 centavos registrados no 2T08. Além dos fatores acima descritos, essa redução em menor escala quando comparada aos custos totais, se deve a menor quantidade de assentos quilômetros voados entre os dois períodos. Em comparação ao 1T09, houve redução de 8,5%, refletindo a recuperação em ASK entre os dois trimestres, colaborando com a diluição dos custos.

O CASK, excluindo as despesas com combustível (CASK ex-fuel), reduziu de 5,6% para 9,07 centavos de Real no trimestre, ante 9,61 centavos de Real no 2T08, e redução de 10,3% em relação ao 1T09. Esse resultado demonstra o foco da GOL em voltar a apresentar uma eficiente estrutura de custo.

Os custos com **combustíveis e lubrificantes** tiveram redução de 41,4%, totalizando R\$429,8 milhões no trimestre, em relação ao 2T08, em função do efeito combinado de (i) reflexo da redução de 51,8% no preço médio do WTI no período, e de 57,1% no preço do querosene de aviação no Golfo do México e (ii) da substituição das aeronaves 767-300 por 737NGs. Esse efeito foi parcialmente compensado pela desvalorização de 25,8% da taxa média do Real frente ao Dólar americano no mesmo período e pela redução planejada da taxa de utilização das aeronaves.

Em comparação ao 1T09, há uma redução em menor escala, de 3,6%, em virtude do repasse do preço de combustível de aviação não ter integralmente refletido a alta do WTI médio de 38,2% entre os dois trimestres, mas repassado a partir de julho. Por ASK, houve redução de 35,1% em relação ao 2T08, em virtude da redução de 51,8% no preço médio do WTI no período e queda de 4,5% em relação ao 1T09, refletindo a melhoria da eficiência operacional durante o 2T09.



Os custos com **peçoal** passaram de R\$246,5 milhões no 2T08 para R\$276,7 no 2T09, um aumento de 12,3%, devido aos seguintes fatores: (i) provisão de PPR (Plano de Participação nos Resultados) de R\$35 milhões, em função do lucro da companhia auferido durante o semestre e tendência para o exercício de 2009; (ii) dissídio salarial de 8%, aprovado em dezembro de 2008 e; (iii) elevação de 3,8% no quadro de funcionários, em função da internalização do *call center*, de modo a prover melhor qualidade de atendimento aos clientes e maior força de vendas por telefone.

Esses fatores foram parcialmente compensados pela modificação no perfil dos colaboradores da Companhia, que otimizou a produtividade do quadro de funcionários em decorrência da consolidação das empresas. Pelos mesmos fatores, em comparação ao 1T09, houve um aumento de 12,3% nos custos de pessoal. Por ASK esses custos tiveram alta de 24,4% em relação ao 2T08, dado a menor taxa de utilização de aeronaves, e na comparação com o 1T09, o aumento passa a 11,3%, devido aos fatores descritos acima.

Os custos com **arrendamento de aeronaves** totalizaram R\$136,4 milhões, representando uma queda de 4,3% e de 37,3% em comparação com o 2T08 e 1T09. As menores despesas com arrendamento de aeronaves se deve a (i) redução das taxas de juros sobre os contratos de *leasing* sob regime de taxa de juros flutuantes; (ii) negociação com lessores redistribuindo valores contratuais e; (iii) devolução de um B767-300, substituído por uma aeronave B737-800, com menor valor absoluto de arrendamento. Esses fatores foram contrabalanceados pela elevação de 25,8% na taxa de câmbio média e aumento da frota média.

Em comparação ao 1T09, a linha de arrendamentos operacionais caiu 37,3% devido a referida renegociação, impulsionado pela queda de 10,3% na taxa de câmbio média entre os dois períodos. Por ASK, os efeitos acima descritos, foram invertidos enquanto na comparação entre o 2T09 e 2T08, houve uma alta de 6,1% e queda de 37,8% na comparação com o 1T09.

Os custos com **seguro de aeronaves** representaram uma redução de 5,8%, para R\$13,0 milhões no 2T09 versus R\$13,8 milhões no 2T08, devido a renegociação de contratos e redução da idade média da frota. Em comparação ao 1T09, a redução foi de 28,3%, em função do efeito sazonal, uma vez que o pagamento da renovação das apólices de seguros da frota são realizados durante os quatro primeiros meses de cada ano. Cada aeronave adicional recebida pela Companhia é segurada compondo a diferença de valores entre apólices (em caso de substituição). Por ASK, houve uma elevação de 4,3% em relação ao 2T08, devido à menor taxa média de utilização das aeronaves, e redução de 29,0% versus o 1T09, devido aos fatores descritos acima.

As **despesas comerciais e com publicidade** passaram de R\$122,4 milhões no 2T08 para R\$86,6 milhões no 2T09, uma queda de 29,3%, devido a ganhos de sinergia operacionais das empresas integradas a partir do 4T08, que possibilitou menores despesas de marketing e a efetiva integração dos sistemas de reservas no 1T09. A integração gera maior agilidade e facilidade de compra aos passageiros, com menores despesas comerciais. Em relação ao 1T09, houve alta de 5,5%, devido ao aumento nos gastos com publicidade. Por



ASK, as despesas comerciais tiveram queda de 21,6% e aumento de 4,5% em relação ao 2T08 e 1T09, respectivamente.

As **tarifas de pouso e decolagem** totalizaram R\$79,8 milhões no 2T09, 15,3% a menos do que os R\$94,1 milhões do 2T08, refletindo o reposicionamento da malha aérea buscando rentabilidade, que gerou maior número de pousos em aeroportos nacionais. Em menor escala, houve uma leve redução de 1,1% comparado ao 1T09. Por ASK, essas tarifas reduziram-se em 6,1% na comparação com o 2T08 e 2,0% versus o 1T09.

Os **custos com prestação de serviços** caíram 16,6%, em relação ao 1T09 e 2T08, totalizando R\$91,3 milhões no 2T09, devido a (i) redução dos serviços de rampa, pelo encerramento das rotas intercontinentais e do fim da operação com os Boeing 767-300, que incorriam em maiores custos de rampa e *catering* e (ii) redução de serviços de terceiros relacionados as operações da VRG, que passaram a ser realizados por sistemas integrados e/ou pelo quadro de funcionários da GOL, como o exemplo do *call center*. Em comparação ao 1T09, houve aumento de 5,7% em virtude de maiores gastos de serviços de rampa, em virtude do maior número de pousos e decolagens. Por ASK, esses custos tiveram redução de 7,5% em relação ao 2T08 e aumento de 4,5% em comparação ao 1T09.

As **despesas com materiais de manutenção e reparos** totalizaram R\$75,8 milhões no trimestre em comparação a R\$139,9 milhões no 2T08. Essa redução está relacionada à menor quantidade de manutenção no trimestre e à renovação e unificação da frota, substituindo aeronaves 737-300 e 767-300 por 737-800 e 700. Em relação ao 1T09, houve também redução do custo com manutenção de 38,7%, devido às despesas não-recorrentes ocorridas no primeiro trimestre, quando a Companhia realizou manutenção programada de 23 motores e manutenção para devolução de 6 aeronaves Boeing 737-300. Por ASK, essas despesas apresentaram queda de 40,0% e 39,2% em comparação ao 2T08 e ao 1T09, respectivamente.

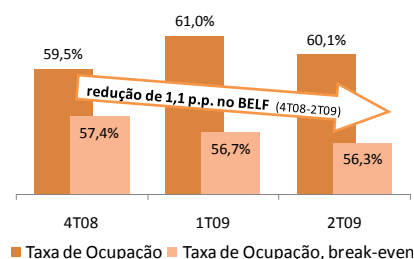
A **depreciação** diminuiu 15,3% e passou de R\$38,3 milhões no 2T08 para R\$32,5 milhões no 2T09, devido à alteração do prazo médio de vida útil das aeronaves alterada nas demonstrações financeiras do 2T09 de 20 para 25 anos, visando melhor refletir a vida útil dos ativos, em linha com padrões internacionais. Essa alteração na prática contábil, foi o principal fator que levou a uma redução de 11,5% em relação ao 1T09. Por ASK, a redução foi de 6,2% na comparação acumulada no ano e uma redução de 12,3% em relação ao 1T09.

As **outras despesas operacionais** (composto principalmente por diárias, despesas de viagem e hospedagem de tripulação, despesas diretas com passageiros, locação de equipamentos e despesas gerais e administrativas) totalizaram R\$82,2 milhões no 2T09, uma queda de 31,1% em comparação ao 2T08, devido à redução das despesas com transporte terrestre, diárias de hospedagem e interrupção de voos em virtude da unificação das subsidiárias operacionais. Em relação 1T09, houve aumento de 10,6%, devido ao aumento nas despesas com viagem e hospedagem e diárias, refletindo o aumento no número de decolagens e aeronaves operacionais.



Resultado Operacional*

Evolução Operacional



A GOL cumpriu seu objetivo de gerar caixa operacional e apresentou uma margem operacional de 6,5%, apesar do segundo trimestre ser sazonalmente o menos favorável para a indústria em todo o exercício. Esse resultado foi alcançado principalmente pela sua atuação em reduzir custos e obter sinergias operacionais, melhor gerenciamento da receita e inclusão de novas opções de tarifas flexíveis ao passageiros e revitalização gradual do programa de fidelidade SMILES.

Como resultado o EBITDAR do trimestre atingiu R\$258,8 milhões, resultando em uma margem EBITDAR de 18,6% no 2T09, comparada a margem negativa de 7,8% no 2T08. O *spread* RASK – CASK no 2T09, foi de R\$0,93 centavos, um aumento R\$3,70 centavos sobre o mesmo período do ano passado.

Resultados Operacionais (R\$MM)	2T09	2T08	Var. %	1T09	Var. %
EBIT	89,9	(295,3)	nm	105,1	-14,4%
Margem por ASK	6,5%	-20,2%	+26,6 pp	6,9%	-0,5 pp
EBITDA	122,4	(256,9)	nm	141,8	-13,7%
Margem por ASK	8,8%	-17,5%	+26,3 pp	9,3%	-0,6 pp
EBITDAR	258,8	(114,4)	nm	359,3	-28,0%
Margem por ASK	18,6%	-7,8%	+26,4 pp	23,7%	-5,1 pp
	2,69	(1,07)	nm	3,76	-28,6%

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) 2T09	WTI	Cambio	Juros	Total
Efetivo	-	-	(0,7)	(0,7)
Inefetivo	(35,0)	14,2	-	(20,8)
Não designados para hedge	-	-	8,2	8,2
Total	(35,0)	14,2	7,5	(13,3)
OCI (valor líquido)	(23,0)	5,4	-	(17,6)

* OCI (Other Comprehensive Income): O OCI acumulado se difere do lucro líquido – que é geralmente atribuído a ganhos ou perdas não realizadas de uma variedade de fontes como custos de pensões não-realizados, ganhos ou perdas em certificados de valores ou derivativos, hedge cambial e investimentos líquidos no exterior.

Em 30 de junho de 2009 a Companhia reconheceu uma perda líquida de operações de hedge de R\$13,3 milhões (mais detalhes na seção resultado financeiro), com efeito caixa de saída de R\$4,4 milhões, com as seguintes composições:

* EBITDA (LAJIDA – lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação e amortização) e EBITDAR (lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação, amortização e custos com leasing de aeronaves) são indicadores não GAAP e são apresentados como informação adicional porque acreditamos tratar-se de indicadores importantes de nosso desempenho operacional para nossos investidores. Normalmente apresentamos o EBITDAR como complemento do EBITDA, já que o leasing de aeronaves representa uma despesa operacional significativa em nosso negócio e acreditamos que o impacto com as despesas em arrendamento de aeronaves deve ser considerado junto com o impacto de depreciação e amortização. No entanto, nenhum número deverá ser considerado isoladamente, como um substituto para o lucro líquido apurado de acordo com as IFRS ou as práticas contábeis brasileiras, ou, ainda, como medida de lucratividade da Companhia. Além disso, nossos cálculos podem não ser comparáveis a outras medidas similares utilizadas por outras companhias.

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



Combustíveis: perda de R\$ 35,0 milhões, sendo uma perda de R\$52,6 milhões relativos a contratos com vencimento no 2T09 e ganho de R\$17,5 milhões relacionados a contratos com vencimento futuro, porém com resultado reconhecido já nesse trimestre uma vez que foi considerado inefetivo nos testes estatísticos.

Câmbio: ganho de R\$14,2 milhões, sendo R\$15,8 milhões em ganhos relativos a contratos com vencimento nesse trimestre e R\$1,6 milhão relacionado a perdas de contratos futuros.

Juros: perdas de R\$ 0,7 milhão referentes a perdas efetivas e ganho de R\$8,2 milhões referentes a operações que não são apuradas nas regras de contabilidade *de hedge* e com vencimento durante o 2T09.

Valoração a Mercado de Contratos a Vencer	3T09	4T09	Total
Combustíveis			
Volume Nocial em Barris ('000)	1.023	530	1.553
Volume Nocial em Litros ('000)	162.637	84.259	246.896
Preço por Barril (US\$) *	81,90	53,05	72,05
Marcação a Mercado (R\$MM) **	163,5	54,9	218,4
Cambio			
Valor Nocial em US\$ MM	95	-	95
Taxa Media dos Contratos	2,0498	-	2,0498
Total em R\$ MM	194,7	-	194,7

* Média ponderada entre os strikes de collars e callspreads.

** A taxa de câmbio em 30/06/2009: R\$ 1,9516/ US\$1,00.

Ao final do 2T09, a Companhia detinha operações com derivativos com o intuito de proteger aproximadamente 32% e 16% de seu consumo de combustível de aviação para o terceiro e quarto trimestres de 2009.

Durante o 2T09, a Companhia comprou opções com o objetivo de proteger seu fluxo de caixa em moeda estrangeira para o 3T09 com *strike* médio de R\$2,0498 e valor nocial de R\$ 194,7 milhões.

A GOL adota uma política de hedge que visa proteger a Companhia de flutuações nos preços de combustíveis, câmbio e juros que possam vir afetar significativamente a competitividade de suas operações. Para cumprir com essa finalidade, a Companhia possui um comitê de gestão de riscos financeiros composto por alguns de seus conselheiros de administração, consultoria independente e gestores da Companhia. O comitê se reúne trimestralmente com a finalidade principal de traçar os objetivos em um horizonte contínuo de 12 meses. Baseados nesses objetivos os gestores da Companhia constroem as posições de hedge. O comitê também pode se reunir extraordinariamente, caso um de seus membros faça uma convocação.



Resultado Financeiro Líquido

No 2T09, o resultado financeiro líquido totalizou uma receita de R\$369,9 milhões nesse trimestre ante uma receita de R\$135,3 milhões no 2T08 e despesa de R\$12,9 milhões no 1T09.

Resultado Financeiro (R\$MM)	2T09	2T08	Var. %	1T09	Var. %
Despesas com Juros	(57,7)	(52,5)	10,0%	(80,0)	-27,9%
<i>Leasing Financeiro</i>	(21,3)	(11,2)	90,2%	(26,3)	-19,0%
<i>Despesas com Juros</i>	(36,4)	(41,3)	-11,8%	(53,7)	-32,2%
Juros Capitalizados	1,1	5,5	-79,6%	1,4	-20,6%
Varição Cambial	448,4	179,5	149,8%	86,1	420,8%
Receita Financeira	3,9	13,2	-70,2%	8,8	-55,2%
Resultado de <i>Hedge</i>	(13,3)	(4,2)	215,0%	(29,7)	-55,2%
Outros	(12,5)	(6,2)	101,9%	0,5	nm
Resultado Financeiro Líquido	369,9	135,3	173,4%	(12,9)	nm

As despesas com juros aumentaram 10,0% em relação ao 2T08, devido, principalmente, aos valores pagos pelos *leasings* financeiros, em razão do maior número de aeronaves nesta modalidade de *leasing* (de 18 para 26).

A variação cambial sobre ativos e passivos registrou ganho de R\$448,4 milhões, 149,8% acima do 2T08, devido à desvalorização de 15,7% sobre os ativos (depósitos de manutenção e de garantia de *leasings*) e passivos (endividamento financeiro) em moeda estrangeira da empresa.

A receita financeira teve redução de 70,2% em comparação ao 2T08, em virtude da redução do caixa e da taxa de juros na comparação entre os dois períodos. Em comparação ao primeiro trimestre de 2009, essa queda foi de 55,2%, devido à queda da taxa de juros, principalmente.

Imposto de Renda

Imposto de Renda (R\$MM)	2T09	2T08	Var. %	1T09	Var. %
Imposto de renda corrente	(264)	-	nm	(2,8)	-90,4%
Imposto de renda diferido	(136,7)	(6,6)	nm	(28,0)	387,7%
Imposto de Renda	(136,1)	(6,6)	nm	(30,8)	344,9%

Lucro Líquido

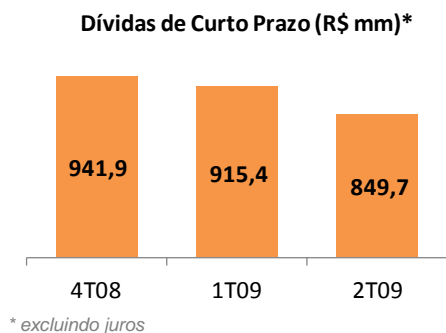
GOL retorna à lucratividade no primeiro semestre de 2009, decorrente do resultado operacional, impulsionado pelo resultado financeiro líquido advindo da valorização do real sobre os ativos e passivos da Companhia

A GOL apresentou lucro líquido no 2T09 de R\$353,7 milhões (margem líquida de 25,4%), ante um prejuízo líquido de R\$166,5 milhões no 2T08 e um lucro líquido de R\$61,4 milhões no 1T09.

Nesse trimestre, devido ao aumento de capital pelos acionistas anunciado pela Companhia em 20 de março de 2009, o número médio ponderado de ações no período foi 221.986.179 em comparação a 201.210.359 no 2T08, que resultou em um lucro por ação no período de R\$ 1,59 (US\$ 0,77).

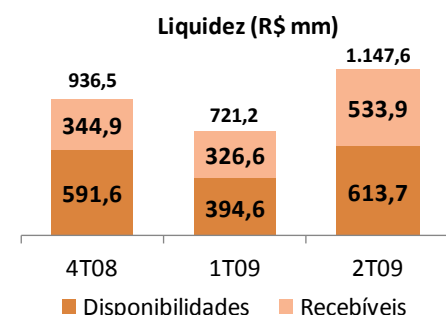
Liquidez e Endividamento

Em 30 de junho de 2009, a Companhia possuía liquidez total de R\$3.013,6 milhões, um saldo 245,8% superior aos R\$871,4 milhões de compromissos de curto prazo (composto por R\$21,8 milhões em juros acumulados, R\$236,5 milhões em endividamento financeiro e R\$613,2 milhões em financiamentos de aeronaves).



Liquidez Total (R\$MM)	2T09	1T09	Var. %	4T08	Var. %
Em Reais	1.147,6	721,2	59,1%	936,5	22,5%
<i>Caixa</i>	<i>613,7</i>	<i>394,6</i>	<i>55,5%</i>	<i>591,6</i>	<i>3,7%</i>
<i>Recebíveis de Curto Prazo</i>	<i>533,9</i>	<i>326,6</i>	<i>63,5%</i>	<i>344,9</i>	<i>54,8%</i>
Em Moeda Estrangeira	1.865,9	1.725,1	8,2%	1.702,5	9,6%
<i>Adiantamentos Aquisição de Aeronaves</i>	<i>953,5</i>	<i>957,9</i>	<i>-0,5%</i>	<i>957,2</i>	<i>-0,4%</i>
<i>Depósitos</i>	<i>912,4</i>	<i>767,2</i>	<i>18,9%</i>	<i>745,3</i>	<i>22,4%</i>
Liquidez Total	3.013,6	2.446,4	23,2%	2.639,1	14,2%

As disponibilidades encerraram o trimestre em R\$613,7 milhões (saldo de caixa de R\$183,7 milhões, R\$416,8 milhões em investimentos de liquidez imediata e R\$13,2 milhões em depósitos restritos), representando um aumento de 3,7% em comparação ao final de 2008 e de 55,5% em comparação a posição de 31 de março.



Os principais fatores que propiciaram a melhoria nas condições de liquidez foram: (i) geração de caixa operacional pelo quarto trimestre consecutivo; (ii) conclusão da capitalização anunciada pela Companhia em março de 2009 no montante de R\$ 203,5 milhões (sendo R\$103,5 milhões capitalizados durante o 2T09), por meio da emissão de direitos de subscrição aos acionistas da Companhia, os quais foram praticamente 100% subscritos pelos acionistas controladores, (iii) emissão de debêntures no valor de R\$400 milhões, com garantia parcial de recebíveis de R\$250 milhões a 126,5% do CDI, com amortizações mensais a partir do sétimo mês de contrato até o vencimento final em maio de 2011 e; (iv) assinatura em 29 de junho de 2009 de uma parceria com Bradesco e o Banco do Brasil, para a criação de um cartão de crédito que levará a marca SMILES (co-branded), que pelo qual a Companhia receberá R\$252 milhões (R\$104 milhões recebidos em junho), relativos a venda de milhas antecipadas às duas instituições financeiras, aluguel do direito de uso da base de dados do SMILES, participação na receita, entre outros fatores.

Depósitos de reserva de manutenção e de leasing são realizados por força contratual com lessores e são contabilizados nos ativos de curto e longo prazo da Companhia. Esses depósitos visam garantir o pagamento por parte da Companhia de seus compromissos firmados acerca da manutenção de parte de sua frota e dos leasings operacionais e financeiros.

No 2T09, esses depósitos somavam R\$912 milhões, 18,2% acima do 1T09 e 22,4% do 2T08, devido principalmente ao resgate de cerca de R\$230 milhões em cartas de crédito, que estavam como garantia desses depósitos, porém tiveram que ser resgatadas e substituídas por caixa da Companhia. Esses resgates tiveram de ser efetuados, uma vez que essas cartas venciam durante o período da crise financeira mundial, que por sua vez, teve como um de seus principais reflexos a ausência de crédito entre as principais instituições financeiras globais.



Os recebíveis de curto prazo são compostos por vendas de passagens por meio de cartão de crédito, recebíveis do programa de parcelamento de passagens (VOEFÁCIL) e contas a receber de agências de viagem e transporte de cargas. Ao final de 2T09, esses recebíveis correspondiam a R\$533,9 milhões, um saldo 54,8% maior do que o valor de R\$344,9 milhões registrados no 4T08. Esse aumento decorre da redução do volume de recebíveis descontados pela Companhia, uma vez que houve uma significativa entrada de recursos adicionais durante o semestre.

Os adiantamentos para aquisição de aeronaves encerraram o 2T09 em R\$953,5 milhões. Esses valores estão contabilizados no ativo imobilizado e são relacionados à aquisição de novas aeronaves, sendo que as aeronaves que serão entregues entre 2009 e 2010 já contam com a estrutura dos financiamentos de longo prazo com instituições financeiras previamente contratadas como operações de *sale-leaseback* ou empréstimos de longo prazo com suporte do Ex-Im Bank.

Porém, os fatores acima descritos foram parcialmente compensados pelo: (i) pagamento extraordinário de R\$88,0 milhões relacionado ao pagamento de serviços de manutenção no primeiro trimestre; (ii) a decisão estratégica de liquidar antecipadamente suas operações de *hedge* com vencimento durante o ano de 2009, no primeiro trimestre, que resultou em um desembolso de caixa de R\$127 milhões e; (iii) cenário de baixa liquidez propiciada pela crise financeira mundial levaram a GOL a resgatar aproximadamente R\$250 milhões em cartas de crédito durante o 2T09, que garantiam depósitos de manutenção de aeronaves com vencimento durante o segundo trimestre.

Para cumprir o plano de recomposição de caixa, a GOL tem mais a receber durante o ano (i) R\$98 milhões da parcela restante da venda de milhas avançadas, (ii) geração de caixa operacional através da redução de custos com frota e gestão de ativos da Companhia como GOLLOG e SMILES e (iii) vendas de milhas SMILES para outras instituições financeiras.

Empréstimos e Financiamentos (R\$MM)	2T09	1T09	Var. %	4T08	Var. %
Empréstimos	978,2	676,8	44,5%	695,1	40,8%
Financiamento de Aeronaves	1.850,4	2.210,3	-16,3%	2.271,3	-18,5%
<i>Sub Total</i>	2.828,6	2.887,1	-2,0%	2.966,4	-4,7%
Juros Acumulados	21,8	32,6	-33,2%	25,6	-14,8%
<i>Sub Total</i>	2.850,2	2.919,7	-2,4%	2.992,0	-4,6%
Bônus Perpétuos	346,8	411,0	-15,6%	414,5	-16,3%
Total de Empréstimos e Financiamentos	3.197,2	3.330,7	-4,0%	3.406,0	-6,1%

Em 30 de junho de 2009, o total de empréstimos e financiamentos da Companhia somavam R\$3.197,2 milhões, sendo que as dívidas de longo prazo tinham com prazo médio de 5,5 anos, com taxa média de 11,7% nas obrigações em moeda local e 6,2% nas obrigações em dólar. Excluindo o Bônus Perpétuo, que se trata de um financiamento sem prazo de vencimento, o endividamento cai para R\$2.828,6 milhões com o efeito positivo da variação cambial gerando uma redução de 15,7% (ou de aproximadamente R\$500 milhões) no endividamento no 2T09, compensado pela emissão das Debêntures em R\$ 400 milhões.



Financiamento de Aeronaves (R\$MM)	2T09	1T09	Var. %	4T08	Var. %
Curto Prazo (em Moeda Estrangeira)	613,2	834,0	-26,5%	855,7	-28,3%
<i>PDP Facility</i>	489,7	677,5	-27,7%	697,7	-29,8%
<i>Leasings Financeiros</i>	123,4	156,5	-21,1%	157,9	-21,9%
Longo Prazo (em Moeda Estrangeira)	1.237,2	1.376,4	-10,1%	1.415,7	-12,6%
<i>Leasings Financeiros</i>	1.237,2	1.376,4	-10,1%	1.415,7	-12,6%
Total de Financiamento de Aeronaves	1.850,4	2.210,3	-16,3%	2.271,3	-18,5%

Os financiamentos para aquisição de aeronaves totalizaram R\$1.850,4 milhões em 30 de junho de 2009 e esse montante é composto pela linha de crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves (PDP Facility) no valor de R\$489,7 milhões, que já tem seu refinanciamento equacionado com uma combinação de *sale-leaseback* ou via empréstimos de longo prazo de instituições financeiras, com suporte do Ex-Im Bank dos Estados Unidos. As operações de *leasing* financeiro que totalizam R\$1.360,6 milhões, são despesas financeiras pagas mensalmente aos lessores dos aviões e são pagos pela própria geração de caixa operacional da Companhia.

Cronograma da Dívida (R\$MM)	2009	2010	2011	2012	2013	após 2013	Total
Capital de Giro	50,0	-	-	-	-	-	50,0
BDMG	2,8	1,5	3,2	3,2	3,2	0,3	14,2
BNDES	14,2	7,1	14,2	8,3	-	-	43,8
Debêntures	153,3	131,1	109,3	-	-	-	393,7
IFC	16,3	9,5	15,8	15,8	15,8	-	73,2
Senior Notes	-	-	-	-	-	403,4	403,4
Total	236,5	149,2	142,5	27,3	19,0	403,7	978,2

Indicadores Financeiros	2T09	1T09	Var. %	4T08	Var. %
Empréstimos e Financiamentos* (a)	3.175,4	3.298,1	-3,7%	3.380,9	-6,1%
Endividamento Ex-Perpétuos Financeiro* (b)	2.828,6	2.887,1	-2,0%	2.966,4	-4,6%
<i>Empréstimos Ex-Perpétuos e Aeronaves* (c)</i>	978,2	676,8	44,5%	695,1	40,7%
<i>Financiamento de Aeronaves (d)</i>	1.850,4	2.210,3	-16,3%	2.271,3	-18,5%
Caixa (e)	613,7	394,6	55,5%	591,6	3,7%
Recebíveis de Curto Prazo (f)	533,9	326,6	63,5%	344,9	54,8%
Adiantamentos Aquisição de Aeronaves (g)	953,5	957,9	-0,5%	957,2	-0,4%
Depósitos	912,4	767,2	18,9%	745,3	22,4%
Liquidez Total (h)	3.013,6	2.446,4	23,2%	2.639,1	14,2%
Dívida Líquida (b) - (e)	2.214,9	2.492,5	-11,1%	2.374,8	-6,7%
Endividamento, Ex-Perpétuo e Ex- Aeronaves (c) - (d) - (f)	364,5	282,2	29,2%	103,5	252,2%
% do endividamento em moeda estrangeira	84%	97%	-12,8%	97%	-12,8%
% do endividamento no curto prazo	27%	28%	-3,6%	28%	-4,0%
Dívida Líquida (a) - (e) / EBITDAR (udm)	2,2x	3,7x	-40,0%	4,1x	-46,4%
Ativo Total / Patrimônio Líquido	4,5x	5,7x	-21,0%	6,8x	-33,4%

* Excluindo juros

Vencimentos e Taxas	Vencto.	Taxa Contratual	Taxa Efetiva a.a.	Moeda
Capital de Giro	ago/09	111,5 % CDI	11,41%	Real
BNDES	jul/12	TJLP +2,65%	8,90%	Real
BDMG	jan/14	IPCA +6%	11,33%	Real
Debêntures	mai/11	126,5% CDI	12,02%	Real
<i>PDP Facility</i>	fev/10	Libor + 0,5%	1,02%	Dólar
Emprestimo IFC	jul/13	Libor +1,875%	3,34%	Dólar
<i>Senior Notes</i>	abr/17	7,5%	7,50%	Dólar
Bonus Perpétuos	sem vencto.	8,75%	8,75%	Dólar

Frota e Plano de Frota

A Companhia continua trabalhando em 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. Os modelos apresentam menor custo operacional, maior eficiência no consumo de combustível e reduzirão a idade média da frota.

Frota Operacional	Assentos*	2T09	2T08	Var.#	1T09	Var.#
B737-300	141	9	20	(11)	8	1
B737-700 NG	144	42	32	10	41	1
B737-800 NG	177	22	19	3	23	(1)
B737-800 NG SFP	187	37	27	10	35	2
B767-300 ER	218	-	8	(8)	-	-
Sub Total*	18.130	110	106	4	107	3
Não Operacional	Assentos*	2T09	2T08	Var. #	1T09	Var. #
B737-300	141	6	4	2	7	(1)
B737-800 NG	177	2	-	2	-	-
B767-300 ER	218	6	2	4	6	-
Sub Total*	2.508	14	6	8	13	(1)
Total	20.638	124	112	12	120	2

* Total de assentos no 2T09

Durante o 2T09, a GOL recebeu 1 Boeing 737-700NG e 3 Boeing 737-800NG (sendo 2 SFP) e recolocou na frota operacional 1 modelo 737-300 para atuação em mercados considerados de pequeno e médio porte e para atender o período de alta temporada de inverno de julho. Neste período, foi retirado da frota 1 Boeing 767-300 através da substituição por 1 Boeing 737-800 e 2 Boeing 737-800, que foram sub-arrendados com retorno a frota previsto para outubro de 2009. A Companhia encerrou o trimestre com uma frota operacional de 110 aeronaves, com idade média de 6,8 anos.

Plano de Frota Operacional	2009	2010	2011	2012	2013	2014
B737-700 NG	42	40	40	40	40	40
B737-800 NG*	66	71	75	79	81	85
Total	108	111	115	119	121	125

* inclui aeronaves SFP (short field performance)

Ao fim do 2T09, a GOL mantinha fora de sua frota total seis aeronaves modelo Boeing 767 remanescentes da malha aérea intercontinental da VARIG. Devido



à inviabilidade dessas aeronaves com o modelo de negócios da Companhia, elas estão sob negociação para devoluções.

A Companhia arrenda toda a sua frota em uma combinação de *leasings* financeiros e operacionais. Ao fim de 2T09, havia 124 aeronaves, sendo 98 aeronaves sob o regime operacional e 26 como arrendamento financeiros.

Previsão de Desembolsos de Aeronaves até junho de cada ano (R\$MM)	2010	2011	2012	2013	Após 2013
Pre Delivery Deposits	190,9	140,3	369,4	520,2	558,0
Compromissos com aquisição de aeronaves*	1.859,0	1.282,0	653,3	1.678,9	7.968,6
Total	2.049,9	1.422,3	1.022,7	2.199,1	8.526,6

* Preços de lista

Projeções Operacionais e Financeiras

A GOL revisa trimestralmente suas projeções operacionais e financeiras visando transmitir ao mercado uma perspectiva mais apurada das sobre suas expectativas para os próximos trimestres.

Nesse trimestre, a Companhia está revendo suas estimativas para câmbio e WTI para refletir a recente variação das cotações desses ativos no mercado financeiro e seus respectivos impactos nas estimativas de custos operacionais.

Adicionalmente, a Companhia está reduzindo suas estimativas de capacidade operacional de forma a melhor refletir sua estratégia de gerenciamento de receitas e frota.

Projeção de Frota Operacional	2009E Anterior	2009E Revisado
Crescimento do Mercado Doméstico (% RPKs)	2 / 4	2 / 4
Passageiros Transportados (milhões)	28	28
ASK, Sistema (bilhões)	40,5	40,0
Doméstico	35,0	35,0
Internacional	5,5	5,0
Frota (fim do período)	108	108
RPK, Sistema (bilhões)	24,5	24,5
Decolagens (000)	290	290
CASK ex-combustível (R\$centavos)	9,97	9,3
Litros Consumidos (bilhões)	1,30	1,30
Preço do Combustível (R\$/litro)	1,50	1,60
WTI Médio (US\$/barril)	50	63
Taxa de Câmbio Média (R\$/US\$)	2,29	2,09

Composição Societária

Acionista	ON	%	PN	%	Total	%
Fundo ASAS	114.197.138	100,0%	59.795.617	52,4%	173.992.755	76,2%
Conselho e Diretoria	20	-	2.064.587	1,8%	2.064.607	0,9%
Tesouraria	-	-	1.574.200	1,4%	1.574.200	0,7%
Free Float	-	-	50.762.751	44,5%	50.762.751	22,2%
Total de Ações	114.197.158	100,0%	114.197.155	100,0%	228.394.313	100,00%



Glossário de Termos do Setor Aéreo

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

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

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

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

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

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

EBIT (earnings before interest and taxes): Lucro operacional antes de juros e impostos.

EBITDA (earnings before interest, taxes, depreciation and amortization): Lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação e amortização.

EBITDAR: lucro operacional antes de juros, impostos, depreciação, amortização e custos com leasing de aeronaves. Companhias aéreas apresentam o EBITDAR, já que o leasing de aeronaves representa uma despesa operacional significativa para o negócio.

IFRS (International Financial Reporting Standard): normas internacionais de contabilidade adotadas pelos países da União Européia a partir de 31 de dezembro de 2005 e obrigatórias para as empresas brasileiras a partir do exercício de 2010.

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

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

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

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

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

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

OCI (Other Comprehensive Income): O OCI acumulado se difere do lucro líquido – que é geralmente atribuído a ganhos ou perdas não realizadas de uma



variedade de fontes como custos de pensões não-realizados, ganhos ou perdas em certificados de valores ou derivativos, *hedge* cambial e investimentos líquidos no exterior.

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

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

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

Receita Líquida: Receita operacional total após impostos e deduções.

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

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

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

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

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

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

Balanco Patrimonial (R\$'000) IFRS Não Auditado	2T09	1T09	4T08
Ativo	7.684.703	6.951.836	7.258.578
Circulantes	1.761.584	1.349.838	1.661.921
Disponibilidades	183.744	166.122	169.330
Ativos financeiros	416.783	214.906	245.585
Caixa restrito	13.199	13.576	176.697
Vendas e outros recebíveis	533.912	326.625	344.927
Estoques	231.213	181.865	200.514
Impostos diferidos a recuperar	66.543	60.669	110.767
Depósitos	194.503	226.723	237.914
Despesas antecipadas	108.243	109.954	123.801
Outros	13.444	49.398	52.386
Ativos Não-Circulantes	4.308.378	4.194.177	4.209.076
Imobilizado	3.096.436	2.998.753	2.998.756
Ativos intangíveis	1.211.942	1.195.424	1.210.320
Outros Ativos Não-Circulante	1.614.741	1.407.821	1.387.581
Despesas antecipadas	68.260	70.604	58.793
Depósitos	717.932	540.524	507.428
Impostos diferidos a recuperar	748.160	730.350	729.784
Caixa restrito	6.988	6.859	6.589
Outros ativos não-circulante	73.401	59.484	84.987
Passivo e Patrimônio Líquido	7.684.703	6.951.836	7.258.578
Circulante	2.299.715	2.185.085	2.582.579
Empréstimos e financiamentos	871.433	948.003	967.452
Contas a pagar	319.811	231.977	283.719
Obrigações trabalhistas	211.085	153.632	146.805
Impostos e tarifas a recolher	36.162	38.142	39.605
Impostos sobre venda e tarifas de pousos	74.159	72.459	97.210
Transportes a executar	486.425	422.049	572.573
Provisões	79.323	109.005	165.287
Receita diferida Smiles	126.401	87.097	90.043
Outros passivos correntes	94.916	122.721	219.885
Passivos não correntes	3.681.546	3.544.515	3.604.391
Financiamentos de longo prazo	2.325.757	2.382.707	2.438.881
Receita diferida de Smiles	315.545	254.034	262.626
Impostos diferidos	718.304	578.577	548.680
Provisões	109.713	125.435	157.310
Outros não correntes	212.227	203.762	196.894
Patrimônio líquido	1.703.442	1.222.236	1.071.608
Ações emitidas	1.454.149	1.350.702	1.250.618
Reservas de capital	89.556	89.556	89.556
Ações em tesouraria	(41.180)	(41.180)	(41.180)
Lucros (prejuízos) retidos	200.917	(176.842)	(227.386)

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

	2T09	2T08	% Var.	1T09	% Var.	1S09	1S08	% Var.	2008
Receita Operacional Líquida	1.394.040	1.464.862	-4,8%	1.517.036	-8,1%	2.911.076	3.069.289	-5,2%	6.406.193
Transporte de passageiros	1.246.451	1.340.087	-7,0%	1.386.436	-10,1%	2.632.887	2.839.423	-7,3%	5.890.104
Transporte de cargas e outros	147.589	124.775	18,3%	130.600	13,0%	278.189	229.866	21,0%	516.089
Custos e Despesas Operacionais	(1.304.091)	(1.760.125)	-25,9%	(1.411.945)	-7,6%	(2.716.036)	(3.315.356)	-18,1%	(6.494.841)
Pessoal	(276.720)	(246.521)	12,3%	(246.430)	12,3%	(523.150)	(488.340)	7,1%	(983.783)
Combustível de aviação	(429.796)	(733.642)	-41,4%	(446.064)	-3,6%	(875.860)	(1.397.774)	-37,3%	(2.630.834)
Arrendamento mercantil de aeronaves	(136.409)	(142.531)	-4,3%	(217.485)	-37,3%	(353.894)	(311.774)	13,5%	(645.089)
Seguros de aeronaves	(13.030)	(13.839)	-5,8%	(18.184)	-28,3%	(31.214)	(21.007)	48,6%	(42.813)
Comerciais e publicidade	(86.571)	(122.378)	-29,3%	(82.077)	5,5%	(168.648)	(262.585)	-35,8%	(588.735)
Tarifas de pouso e decolagem	(79.752)	(94.112)	-15,3%	(80.676)	-1,1%	(160.428)	(180.412)	-11,1%	(338.370)
Prestação de serviços	(91.347)	(109.482)	-16,6%	(86.383)	5,7%	(177.730)	(226.927)	-21,7%	(422.177)
Material de manutenção e reparo	(75.801)	(139.929)	-45,8%	(123.609)	-38,7%	(199.410)	(142.736)	39,7%	(388.030)
Depreciação	(32.465)	(38.349)	-15,3%	(36.697)	-11,5%	(69.162)	(65.615)	5,4%	(125.127)
Outros	(82.200)	(119.342)	-31,1%	(74.340)	10,6%	(156.540)	(218.186)	-28,3%	(329.883)
Resultado Operacional (EBIT)	89.949	(295.263)	nm	105.091	-14,4%	195.040	(246.067)	nm	(88.648)
<i>Margem EBIT</i>	6,5%	-20,2%	+26,6 pp	6,9%	-0,5 pp	6,7%	-8,0%	+14,7 pp	-1,4%
Outras Receitas (despesas)	369.936	135.301	173,4%	(12.863)	nm	357.073	151.650	135,5%	(1.106.394)
Despesas com juros	(57.694)	(52.461)	10,0%	(79.975)	-27,9%	(137.669)	(118.148)	16,5%	(269.278)
Juros capitalizados	1.111	5.451	-79,6%	1.413	-21,4%	2.524	14.244	-82,3%	27.179
Variações monetárias e cambiais	448.395	179.503	149,8%	86.077	420,9%	534.472	226.762	135,7%	(757.526)
Receitas inanceiras de Investimentos	62.016	21.850	183,8%	73.322	-15,4%	135.338	51.546	162,6%	78.349
Outras despesas, líquidas	(83.892)	(19.042)	340,6%	(93.700)	-10,5%	(177.592)	(22.754)	680,5%	(185.118)
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	459.885	(159.962)	nm	92.228	398,6%	552.113	(94.417)	nm	(1.195.042)
Imposto de renda	(106.196)	(6.559)	1519,1%	(30.794)	244,9%	(136.990)	(92.622)	47,9%	(44.305)
Lucro (prejuízo) líquido	353.689	(166.521)	nm	61.434	475,7%	415.123	(187.039)	nm	(1.239.347)
<i>Margem Líquida</i>	25,4%	-11,4%	+36,7 pp	4,0%	+21,3 pp	14,3%	-6,1%	+20,4 pp	-19,3%
EBITDA	122.414	(256.914)	nm	141.788	-13,7%	264.202	(180.452)	nm	36.479
<i>Margem EBITDA</i>	8,8%	-17,5%	+26,3 pp	9,3%	-0,6 pp	9,1%	-5,9%	+15,0 pp	0,6%
EBITDAR	258.823	(114.383)	nm	359.273	-28,0%	618.096	131.322	370,7%	681.568
<i>Margem EBITDAR</i>	18,6%	-7,8%	+26,4 pp	23,7%	-5,1 pp	21,2%	4,3%	+17,0 pp	10,6%



Fluxo de Caixa (R\$'000) IFRS	2T09	2T08	Var. %
Fluxo de caixa de atividade operacionais			
Lucro líquido (Prejuízo) do exercício	353.689	(166.521)	nm
Ajustes para reconciliar o lucro líquido ao caixa líquido gerado pelas atividades operacionais:			
Depreciação e Amortização	32.465	38.349	-15,3%
Pagamentos baseados em ações	1.052	1.052	0,0%
Variações cambiais e monetárias, líquidas	(448.395)	(179.503)	149,8%
Mudança no valor justo de instrumentos financeiros derivativos	23.019	10.924	110,7%
Imposto de renda diferido	121.917	6.152	1881,7%
Outros itens não-monetários	(896)	(1.699)	-47,3%
Mudanças nos ativos e passivos operacionais:			
Provisões	(45.404)	29.305	nm
Contas a receber	(207.287)	14.391	nm
Estoques	(49.348)	68.076	nm
Depósitos	(163.642)	20.100	nm
Despesas antecipadas	4.055	(7.101)	nm
Outros ativos	6.338	(10.897)	nm
Transportes a executar	64.376	127.025	-49,3%
Receita diferida Smiles	100.815	(13.818)	nm
Fornecedores	87.834	(2.046)	nm
Tarifas aeroportuárias e taxas s/ venda	1.700	19.586	-91,3%
Imposto de renda	(7.854)	(24.316)	-67,7%
Outros passivos	7.812	(90.561)	nm
Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades operacionais	(117.754)	(161.502)	-27,1%
Fluxo de caixa de atividades de investimento			
Resultado de ativos financeiros	(201.877)	172.649	nm
Resultado de caixa restrito	248	(3.200)	nm
Aquisição de imobilizado, líquido	(86.757)	(79.216)	9,5%
Aquisição de ativos intangíveis	(3.291)	(3.512)	-6,4%
Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades de investimento	(291.677)	86.721	nm
Fluxo de caixa de atividades de financiamento			
Resultado de Amortização/Captação de dívida	379.295	6.550	5690,8%
Amortização de leasings financeiros	(55.689)	(26.037)	113,9%
Aquisição de ações para manutenção em tesouraria	-	(20.316)	nm
Dividendos pagos	-	(35.974)	nm
Capital subscrito	103.447	-	nm
Caixa líquido gerado nas (utilizado em) atividades de financiamento	427.053	(75.777)	nm
Acréscimo (decréscimo) líquido de caixa e disponibilidades	17.622	(150.558)	nm
Disponibilidades no início do exercício	166.122	446.819	-62,8%
Disponibilidades no final do exercício	183.744	296.261	-38,0%
Informações suplementares de fluxo de caixa:			
Pagamento de juros	(21.831)	(27.009)	-19,2%
Pagamento de imposto de renda	-	-	nm
Atividades de investimentos e financiamentos sem efeito caixa:			
Juros acumulados capitalizados	(3.534)	2.080	Nm
Leasings financeiros	109.344	106.386	2,8%



Empréstimos (R\$MM)	2T09	1T09	Var. %	4T08	Var. %
Curto Prazo	849,7	915,4	-7,2%	941,9	-9,8%
Em Reais	220,2	67,0	228,8%	66,8	229,7%
Capital de Giro	50,0	50,0	0,0%	50,0	0,0%
BNDES	14,2	14,2	0,0%	14,2	-0,1%
BDMG	2,8	2,8	0,0%	2,6	7,7%
Debêntures	153,3	-	nm	-	nm
Em Moeda Estrangeira	629,4	848,5	-25,8%	875,1	-28,1%
PDP Facility	489,7	677,5	-27,7%	697,7	-29,8%
Empréstimo IFC	16,3	14,5	12,2%	19,5	-16,5%
Leasings Financeiros	123,4	156,5	-21,1%	157,9	-21,9%
Longo Prazo	1.978,9	1.971,7	0,4%	2.024,5	-2,3%
Em Reais	281,4	45,1	524,0%	49,2	471,5%
BNDES	29,5	33,1	-10,7%	36,6	-19,4%
BDMG	11,4	12,0	-4,8%	12,6	-9,3%
Debêntures	240,4	-	nm	-	nm
Em Moeda Estrangeira	1.697,6	1.926,6	-11,9%	1.975,3	-14,1%
Empréstimo IFC	56,9	72,4	-21,3%	77,9	-26,9%
Leasing Financeiro	1.237,2	1.376,4	-10,1%	1.415,7	-12,6%
Senior Notes	403,4	477,9	-15,6%	481,7	-16,3%
Divida Bruta	2.828,6	2.887,1	-2,0%	2.966,4	-4,6%
Bônus Perpétuos	346,8	411,0	-15,6%	414,5	-16,3%
Endividamento Financeiro, incluindo perpétuos	3.175,4	3.298,1	-3,7%	3.380,9	-6,1%

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

CONTATO:

Relações com Investidores

Leonardo Pereira - CFO e DRI
Rodrigo Alves - Gerente Geral de RI
Tel.: (11) 2128-4700
E-mail: ri@golnaweb.com.br
Website: www.voegol.com.br/ri
Twitter: [twitter.com\GOLinvest](https://twitter.com/GOLinvest)

Comunicação Corporativa

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

Assessoria de Imprensa

FSB Comunicações (Brasil)
Carolina Stefanini e Érica Arruda
Tel.: (11) 3061-9596 / 2128-4420
carolina.stefanini@fsb.com.br ou
erica.arruda@fsb.com.br

Edelman (EUA e Europa):
M. Smith e N. Dean
Tel.: 1 (212) 704-8196 / 704-4484
meaghan.smith@edelman.com ou
noelle.dean@edelman.com

Sobre a GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A. (Bovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), a maior companhia aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, oferece cerca de 800 voos diários para 49 destinos que conectam todas as mais importantes cidades do Brasil e os nove 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 altos índices de utilização e eficiência. O serviço da Companhia apresenta aos seus clientes 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.