



**1º TRIMESTRE DE 2012**

MAIO 2012



# GOL Registra CASK Ex-Combustível de R\$8,63 no 1T12



## E Reafirma seu Foco na Disciplina da Oferta Doméstica em 2012



**São Paulo, 03 de maio** – A GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A., “GLAI”, (BM&FBovespa: GOLL4 e NYSE: GOL), (S&P: B+, Fitch:B+, Moody’s:B3), a maior Companhia Aérea de baixo custo e baixa tarifa da América Latina, anuncia hoje os resultados do primeiro trimestre de 2012 (1T12). Todas as informações são apresentadas em IFRS, em Reais (R\$) e as comparações referem-se ao primeiro trimestre e quarto trimestre de 2011 (1T11 e 4T11). As informações relativas ao 1T11 consideram as demonstrações financeiras arquivadas em 27/mar/2012, conforme Comunicado ao Mercado anunciado nessa data. Os resultados do trimestre são consolidados e incorporam 100% dos resultados da Webjet.

### DESTAQUES DO TRIMESTRE

- ✦ **O CASK Ex-combustível consolidado atingiu R\$8,63 centavos.** O resultado reflete os esforços adotados pela Companhia na redução de custos operacionais durante o ano de 2011 e início de 2012, além das medidas iniciais de coordenação entre GOL e Webjet. O objetivo é permanecer com um CASK Ex-combustível compatível ao seu modelo de negócio independentemente das variáveis externas à sua operação.
- ✦ **Em março/2012, a Companhia anunciou uma racionalização inicial de aproximadamente 100 voos entre GOL e Webjet.** Em função de suas iniciativas de adequação à nova capacidade operacional e ao ambiente macroeconômico, a Companhia está implementando uma série de medidas de contenção de custos operacionais, incluindo uma revisão em seus custos fixos. Essas medidas estão em linha com os objetivos da GOL na busca permanente em focar cada vez mais em eficiência, competitividade e rentabilidade.
- ✦ **A Receita Líquida Consolidada da GOL apresentou aumento de 14,3% na comparação com o mesmo período do ano anterior,** atingindo R\$2.166,1 milhões no 1T12 em comparação os R\$1.895,7 milhões registrados no 1T11.
- ✦ **A Receita Auxiliar consolidada apresentou um aumento de 26,0%,** atingindo R\$241,8 milhões, frente aos R\$191,9 milhões registrados no 1T11. Nesse trimestre as receitas auxiliares representaram 11,2% da receita líquida total consolidada da Companhia (10,1% no 1T11).
- ✦ **A GOL registrou Lucro Operacional (EBIT) consolidado de R\$7,3 milhões com margem operacional de 0,3% no 1T12. A Webjet, empresa 100% controlada pela Companhia, registrou uma margem operacional (EBIT) de dois dígitos no 1T12.** O resultado positivo da Webjet ocorreu, principalmente, em função das sinergias obtidas entre as duas operações.
- ✦ **Durante o período, a GOL permaneceu com uma forte posição consolidada de caixa e encerrou o trimestre com cerca de R\$2,2 bilhões em seu Caixa Total.** O montante representa aproximadamente 27,6% da receita líquida dos últimos doze meses.
- ✦ **No 1T12, a GOL registrou um prejuízo líquido consolidado de R\$41,4 milhões com margem líquida negativa de 1,9% frente a um lucro líquido de R\$69,4 milhões (margem líquida de 3,7%) registrado no 1T11.**



## MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

*Confiança e determinação retratam o atual momento da Companhia. Confiança que a GOL está no rumo certo e determinação em fazer o necessário para retornar às margens positivas.*

*A GLAI anuncia os resultados do primeiro trimestre de 2012, com a adoção de medidas para adequar sua capacidade e estrutura de custos a um novo cenário no ambiente macroeconômico brasileiro e mundial.*

*A GOL e Webjet anunciaram no início de março uma redução de cerca de 100 voos, com o objetivo de manter a oferta doméstica de 2012 estável em relação a 2011, compatível com um novo cenário de demanda no mercado. A Companhia, adicionalmente, anuncia hoje que o novo alvo para 2012 é uma redução na oferta doméstica de até 2% em relação a 2011. GOL e Webjet estão determinadas a trabalhar para ajudar a disciplinar e racionalizar um mercado que vinha crescendo de forma não sustentável, podendo abalar a saúde da indústria como um todo no médio prazo.*

*O CASK Ex-combustível do trimestre de R\$8,63 centavos reflete os esforços adotados pela Companhia na redução de custos operacionais durante o ano de 2011 e início de 2012. A Companhia sempre teve no baixo custo a sua vantagem competitiva. Os primeiros resultados de 2012 mostram que as medidas adotadas começaram a produzir resultado. Projetos adicionais de otimização de custos estão em implementação. A Companhia está confiante no sucesso da estratégia adotada.*

*O resultado da GOL e Webjet, mesmo diante do cenário de pressão nos custos operacionais por conta de um petróleo em patamar elevado e uma taxa de câmbio do Real frente ao Dólar desfavorável, reforça a confiança no modelo de baixo custo e abre novas oportunidades para sinergias e melhores práticas entre as Companhias.*

*Ao final do 1T12, a Companhia encerrou com R\$2,2 bilhões em seu caixa total. Além disso, a Companhia permanece sem pressão de refinanciamento no horizonte dos próximos 3 anos. Esses fatores têm contribuído para implementação da estratégia da GOL em tempos de cenário macroeconômico adverso. Manter a alta liquidez e perfil de dívida adequado continuará sendo um dos focos da GOL e Webjet para os próximos trimestres.*

*A GOL está constantemente avaliando oportunidades que incrementarão sua plataforma e os serviços oferecidos aos seus clientes. Nesse trimestre, o serviço de entretenimento a bordo gratuito, "GOL NO AR", saltou para 40% dos voos da unidade GOL, o que representa cerca de 350 decolagens diárias da Companhia, o serviço de Venda a Bordo continua em expansão e já é oferecido hoje em cerca de 250 voos diários.*

*Em linha com a busca por novas fontes adicionais de receitas, a Companhia recebeu a homologação da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) para realizar trabalhos de pintura (convencional e eletrostática), pesagem e recálculo de outros modelos de aeronaves de outras empresas aéreas em seu Centro de Manutenção, localizado em Belo Horizonte/Confins.*

*A estratégia da GOL continua a mesma e privilegia a simplicidade acima de tudo. Confiança e determinação são atitudes da equipe da GOL, que mais uma vez, tem mostrado o seu comprometimento com a Companhia, sempre alinhada aos valores: Segurança, Foco do Cliente, Sustentabilidade, Inovação e Orientação para Resultados.*

*São essas atitudes que tornam a GOL cada vez mais a melhor companhia para se viajar, trabalhar e investir.*

### **Constantino de Oliveira Junior**

*Fundador e Presidente da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.*



## MERCADO DE AVIAÇÃO - INDÚSTRIA

A indústria doméstica apresentou crescimento na oferta de 11,3%, enquanto a demanda apresentou crescimento de 7,1% na comparação com o 1T11, apresentando uma taxa de ocupação média da indústria de 69,4% no 1T12 versus 72,1% no 1T11. O crescimento em menor patamar na oferta da indústria doméstica durante o trimestre sazonalmente com maior volume de tráfego de passageiros, confirma a mudança do comportamento da indústria principalmente de seus maiores *players* referente a busca por rentabilidade em suas rotas, diante de um cenário de pressão nos custos operacionais da indústria nacional.

SISTEMA TOTAL (em Bilhões)	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
ASK – Indústria	39,3	36,3	8,2%	38,8	1,2%
RPK - Indústria	28,2	26,5	6,1%	27,3	3,1%
Taxa de Ocupação - Indústria	71,7%	73,1%	-1,4pp	70,4%	+1,4pp
MERCADO DOMÉSTICO	1T12	1T11	%Var.	4T11	%Var.
ASK - Indústria	31,1	27,9	11,3%	30,5	1,9%
RPK - Indústria	21,5	20,1	7,1%	20,8	3,4%
Taxa de Ocupação - Indústria	69,4%	72,1%	-2,7pp	68,4%	+1,0pp
MERCADO INTERNACIONAL	1T12	1T11	%Var.	4T11	%Var.
ASK - Indústria	8,2	8,4	-2,2%	8,3	-1,7%
RPK - Indústria	6,6	6,4	3,0%	6,5	2,1%
Taxa de Ocupação - Indústria	80,6%	76,5%	+4,1pp	77,5%	+3,0pp

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Os dados operacionais do 1T11 foram recalculados em função do Manual DCA vigente.

## MERCADO DE AVIAÇÃO – DADOS GOL

Os dados abaixo referem-se à malha aérea da unidade GOL (não incluem dados da Webjet):

SISTEMA TOTAL (em Bilhões)	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
ASK - GOL	12,2	12,2	0,3%	12,6	-3,5%
RPK - GOL	8,1	8,6	-5,9%	8,1	-0,1%
Taxa de Ocupação - GOL	66,6%	71,0%	-4,4pp	64,3%	+2,2 pp
MERCADO DOMÉSTICO	1T12	1T11	%Var.	4T11	% Var.
ASK - GOL	11,1	10,7	3,6%	11,6	-3,8%
RPK - GOL	7,4	7,8	-4,7%	7,5	-1,2%
Taxa de Ocupação - GOL	66,5%	72,2%	-5,8pp	64,7%	+1,8 pp
MERCADO INTERNACIONAL	1T12	1T11	%Var.	4T11	% Var.
ASK - GOL	1,1	1,4	-24,4%	1,1	0,6%
RPK - GOL	0,7	0,9	-16,7%	0,6	12,8%
Taxa de Ocupação - GOL	67,7%	61,4%	+6,3pp	60,4%	+7,3 pp

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Os dados operacionais do 1T11 foram recalculados em função do Manual DCA vigente.

## OFERTA (ASK)

A malha aérea doméstica da GOL apresentou crescimento na oferta de 3,6% na comparação com o 1T11, principalmente por conta do aumento na quantidade da frota operacional da GOL entre os períodos (120 aeronaves no 1T12 versus 115 aeronaves no 1T11). A oferta foi parcialmente impactada pela queda de 3,6% na produtividade da GOL (12,9 horas – bloco diárias no 1T12 versus 13,3 horas - bloco diárias no 1T11) e diminuição de 4,4% na etapa média de voo da GOL entre os períodos (889 Km no 1T12 versus 930 Km no 1T11). Em março/2012, a Companhia anunciou uma redução inicial de aproximadamente 70 voos da malha área GOL e Webjet. Essa redução está próxima dos 100 voos.



Os critérios utilizados para a descontinuidade dessas operações foram: (i) operações que apresentavam menor rentabilidade; (ii) voos com trechos mais longos e; (iii) voos noturnos (durante as madrugadas). **A Companhia tem como alvo um corte na oferta de 2% no mercado doméstico para 2012.**

No mesmo período, **a oferta internacional apresentou queda de 24,4%** por conta da: (i) descontinuidade de operações de fretamento internacionais por conta da devolução de 3 aeronaves B767; e (ii) descontinuidade da operação de Bogotá na Colômbia.

## DEMANDA (RPK) e TAXA DE OCUPAÇÃO

**A demanda doméstica da GOL apresentou queda de 4,7% na comparação com o 1T11**, principalmente em função da desaceleração da economia brasileira combinado a um aumento de 2,5% no *yield* consolidado da Companhia. **A demanda na malha aérea internacional da GOL apresentou queda de 16,7% em relação ao mesmo período do ano anterior**, principalmente devido à descontinuidade da operação em Bogotá, na Colômbia, e fim das operações de fretamento internacionais realizadas com as aeronaves B767.

Como resultado dos fatores descritos acima, a taxa de ocupação na malha aérea da GOL no 1T12 atingiu 66,6%, uma queda de 4,4 pontos percentuais em comparação aos 71,0% no 1T11.

## INDICADORES OPERACIONAIS CONSOLIDADOS (GOL e Webjet)

Dados Operacionais Consolidados	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
<b>ASK (Bilhões)</b>	<b>14,0</b>	<b>12,2</b>	<b>15,1%</b>	<b>14,3</b>	<b>-2,0%</b>
GOL	12,2	12,2	0,3%	12,6	-3,5%
Webjet	1,8	-	na	1,6	9,4%
<b>RPK (Bilhões)</b>	<b>9,5</b>	<b>8,6</b>	<b>10,2%</b>	<b>9,3</b>	<b>1,9%</b>
GOL	8,1	8,6	-5,9%	8,1	-0,1%
Webjet	1,4	-	na	1,2	15,3%
<b>Taxa de Ocupação</b>	<b>67,9%</b>	<b>71,0%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>65,4%</b>	<b>2,6%</b>
GOL	66,6%	71,0%	-4,4%	64,3%	2,2%
Webjet	77,2%	-	na	73,2%	4,0%
<b>Passageiros Pagantes ('000)</b>	<b>9.904</b>	<b>8.595</b>	<b>15,2%</b>	<b>10.005</b>	<b>-1,0%</b>
GOL	8.467	8.595	-1,5%	8.656	-2,2%
Webjet	1.437	-	na	1.348	6,5%
<b>Produtividade (Horas Bloco/Dia)</b>	<b>12,6</b>	<b>13,3</b>	<b>-5,6%</b>	<b>13,0</b>	<b>-3,2%</b>
GOL	12,9	13,3	-3,6%	13,3	-3,4%
Webjet	11,2	-	na	11,4	-1,9%
<b>Decolagens (000)</b>	<b>94.090</b>	<b>75.614</b>	<b>24,4%</b>	<b>96.328</b>	<b>-2,3%</b>
GOL	80.111	75.614	5,9%	82.065	-2,4%
Webjet	13.979	-	na	14.263	-2,0%
<b>Distância Média de Voo (km)</b>	<b>881</b>	<b>930</b>	<b>-5,3%</b>	<b>889</b>	<b>-0,9%</b>
GOL	889	930	-4,4%	906	-1,8%
Webjet	837	-	na	795	5,3%
<b>Média de Aeronaves Operacionais</b>	<b>138</b>	<b>111</b>	<b>23,9%</b>	<b>138</b>	<b>-0,2%</b>
GOL	115	111	3,6%	116	-0,9%
Webjet	23	-	na	22	3,2%
<b>Litros consumidos (mm)</b>	<b>446</b>	<b>382</b>	<b>16,7%</b>	<b>462</b>	<b>-3,6%</b>
GOL	379	382	-0,6%	397	-4,4%
Webjet	66	-	na	65	1,1%
<b>Funcionários ('000)</b>	<b>20.548</b>	<b>18.706</b>	<b>9,8%</b>	<b>20.525</b>	<b>0,1%</b>
GOL	18.805	18.706	0,5%	18.781	0,1%
Webjet	1.743	-	na	1.744	-0,1%

Os dados operacionais do 1T11 foram recalculados em função do Manual DCA vigente.



## DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO

### RECEITA LÍQUIDA

A GOL registou Receita Líquida consolidada de R\$2.166,1 milhões no 1T12, aumento de 14,3% diante dos R\$1.895,7 milhões registrados no 1T11. O aumento refere-se, principalmente, à incorporação do resultado da Webjet de R\$319,1 milhões no 1T12. A receita líquida total consolidada por ASK (RASK) apresentou queda de 0,7% em relação ao 1T11.

Receita Líquida (R\$ MM)	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
<b>Receita Líquida</b>	<b>2.166,1</b>	<b>1.895,7</b>	<b>14,3%</b>	<b>2.233,5</b>	<b>-3,0%</b>
Passageiros	1.924,3	1.703,8	12,9%	1.998,0	-3,7%
Auxiliares	241,8	191,9	26,0%	235,5	2,7%

RASK Líquido (R\$ MM)	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
<b>Receita Líquida - RASK</b>	<b>15,48</b>	<b>15,59</b>	<b>-0,7%</b>	<b>15,65</b>	<b>-1,1%</b>
Passageiros - PRASK	13,75	14,02	-1,9%	14,00	-1,7%
Auxiliares	1,73	1,58	9,5%	1,65	4,8%

✘ A variação anual positiva de 12,9% na **Receita Líquida de Passageiros consolidada** ocorreu, principalmente, em função do aumento de 10,2% na demanda consolidada por conta da incorporação do desempenho da malha aérea da Webjet no resultado consolidado da GOL. O aumento na demanda foi parcialmente compensada pela queda de 1,9% no PRASK da Companhia entre os períodos. **Com o objetivo de melhorar o PRASK, a Companhia anunciou uma nova meta de oferta doméstica com alvo de redução de 2% frente aos valores de 2011.**

✘ A **Receita Auxiliar** consolidada apresentou um aumento de 26,0%, atingindo R\$241,8 milhões, frente aos R\$191,9 milhões registrados no 1T11. O crescimento refere-se, principalmente, em função de: (i) incorporação das receitas auxiliares da Webjet; (ii) aumento em cerca de 10% nas receitas geradas pela operação de Cargas da GOL; (iii) crescimento aproximado de 20% nas receitas provenientes de taxas de remarcação, atendimento ao passageiro e reembolso de passagens da GOL; e (iv) aumento em cerca de 11,0% na receita do programa Smiles. A receita auxiliar consolidada por ASK apresentou aumento de 9,5% em relação ao 1T11.

### CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS

Os Custos e Despesas Operacionais totais consolidados apresentaram um aumento de 22,6% em relação ao 1T11, totalizando R\$2.158,8 milhões. O CASK total atingiu R\$15,43 centavos no 1T12, representando um aumento de 6,6% em relação ao mesmo período do ano anterior. O CASK excluindo as despesas com combustíveis registrou uma queda de 3,9% na comparação com o 1T11, totalizando R\$8,63 centavos. No 1T12 foram incorporados R\$275,1 milhões de custos e despesas da Webjet no resultado da GOL. No 1T12 não ocorreram lançamentos não recorrentes no resultado consolidado da GOL.

Despesas Operacionais por ASK*	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
Combustível e Lubrificantes	(6,80)	(5,50)	23,6%	(6,41)	6,1%
Pessoal	(2,91)	(2,96)	-1,5%	(3,14)	-7,1%
Arrendamento de Aeronaves	(1,01)	(1,05)	-4,0%	(1,09)	-7,1%
Comerciais e Publicidade	(0,66)	(0,76)	-12,1%	(0,85)	-22,0%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(1,02)	(0,70)	45,1%	(0,79)	27,9%
Prestação de Serviços	(0,88)	(0,89)	-1,4%	(0,99)	-10,7%
Material de Manutenção e Reparo	(0,44)	(0,65)	-32,9%	(0,95)	-53,8%
Depreciação e Amortização	(0,85)	(0,74)	14,7%	(0,87)	-2,4%
Outras Despesas	(0,86)	(1,22)	-30,0%	(0,79)	7,7%
<b>Total CASK</b>	<b>(15,43)</b>	<b>(14,48)</b>	<b>6,6%</b>	<b>(15,89)</b>	<b>-2,9%</b>
<b>CASK Ex-Combustível</b>	<b>(8,63)</b>	<b>(8,98)</b>	<b>-3,9%</b>	<b>(9,47)</b>	<b>-8,9%</b>



Despesas Operacionais (R\$ MM)	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
Combustível e Lubrificantes	(951,6)	(669,1)	42,2%	(915,4)	4,0%
Pessoal	(407,3)	(359,4)	13,3%	(447,6)	-9,0%
Arrendamento de Aeronaves Comerciais e Publicidade	(141,7)	(128,2)	10,5%	(155,7)	-9,0%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(142,2)	(85,1)	67,0%	(113,4)	25,3%
Prestação de Serviços	(123,3)	(108,6)	13,5%	(140,9)	-12,5%
Material de Manutenção e Reparo	(61,2)	(79,3)	-22,8%	(135,3)	-54,7%
Depreciação e Amortização	(119,0)	(90,2)	32,0%	(124,3)	-4,3%
Outras Despesas	(119,7)	(148,6)	-19,5%	(113,4)	5,5%
<b>Total de Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(2.158,8)</b>	<b>(1.760,5)</b>	<b>22,6%</b>	<b>(2.267,4)</b>	<b>-4,8%</b>
<b>Total Ex-Combustível</b>	<b>(1.207,2)</b>	<b>(1.091,4)</b>	<b>10,6%</b>	<b>(1.352,1)</b>	<b>-10,7%</b>

- ✘ **Os custos com combustíveis e lubrificantes por ASK** apresentaram um aumento de 23,6% em relação ao 1T11, totalizando R\$6,80 centavos no 1T12. O crescimento ocorreu principalmente em função do aumento no preço do querosene de aviação desembolsado pela Companhia em 21,8%, combinado ao aumento consolidado de 16,7% no consumo de combustível entre os períodos. A despesa de combustível no 1T12 representou cerca de 44% das despesas totais consolidadas da GOL (na Webjet o custo com combustível representou cerca de 51,0% do total de custos operacionais).
- ✘ **Os custos com pessoal por ASK** apresentaram uma queda de 1,5% em relação ao 1T11, totalizando R\$2,91 centavos no 1T12. Na variação nominal houve um aumento de 13,3%, principalmente, por conta do: (i) impacto do dissídio salarial acordado para o ano base de 2012 de 6,5% na folha de pagamento; (ii) crescimento nas horas voadas consolidadas em cerca de 18%; e (iii) pelo aumento no quadro de funcionários da Companhia em 9,8% entre os períodos, em função da incorporação da Webjet nos resultados da Companhia.
- ✘ **Os custos com arrendamento de aeronaves por ASK** apresentaram uma queda de 4,0% em relação ao 1T11 totalizando R\$1,01 centavos no 1T12. Na variação nominal houve um aumento de 10,5%, por conta da incorporação de 18 aeronaves sob regime de *leasing* operacional da Webjet no resultado da GOL e pela depreciação da taxa de câmbio média do Real frente ao Dólar americano em 6,2%. O resultado foi parcialmente compensado pela devolução de 3 aeronaves Boeing 767-300 entre os períodos. Ao final do 1T12, a Companhia possuía 100 aeronaves classificadas como regime de *leasing* operacional frente 86 aeronaves no 1T11.
- ✘ **Os custos comerciais e publicidade por ASK** apresentaram uma queda de 12,1% em relação ao 1T11, totalizando R\$0,66 centavos no 1T12. Em valores nominais, os custos comerciais e publicidade ficaram praticamente estáveis na comparação anual.
- ✘ **Os custos com tarifas de pouso por ASK** apresentaram aumento de 45,1% em relação ao 1T11, totalizando R\$1,02 centavos no 1T12. O aumento ocorre por conta do: (i) impacto negativo gerado pela nova metodologia de cobrança de tarifas de pousos e navegação instituída pela Infraero durante o ano de 2011; (ii) aumento de 24,4% no número de decolagens entre os dois períodos por conta da operação da Webjet; e (iii) pela depreciação da taxa de câmbio média do Real frente ao Dólar americano em 6,2%, situação que o impacta negativamente a operação internacional da Companhia.
- ✘ **Os custos com prestação de serviços por ASK** apresentaram queda de 1,4% em relação ao 1T11, atingindo R\$0,88 centavos no período. Na comparação nominal, houve um aumento de 13,5% e em função do: (i) crescimento de 24,4% em pousos e decolagens, principalmente, por conta da incorporação da operação da Webjet. O volume operacional influencia as despesas com serviço de rampa, *handling*, serviço de coleta e redespacho e outras; e (ii) depreciação da taxa de câmbio média do Real frente ao Dólar americano em 6,2%, situação que impacta negativamente a operação internacional da Companhia.



- ✈ **Os custos com material de manutenção e reparo por ASK** apresentaram queda de 32,9% em relação ao 1T11 totalizando R\$0,44 centavos no 1T12, principalmente por conta do menor número de remoções de motores entre os períodos combinado à queda do custo unitário na manutenção dos motores da GOL em função dos benefícios obtidos pela evolução no acordo de manutenção firmado com a Delta TechOps em 2011 (vide comunicado ao mercado datado de 03/Fev/2011). A despesa com manutenção foi parcialmente compensada pela incorporação das despesas com manutenção da Webjet no trimestre e depreciação da taxa de câmbio média do Real frente ao Dólar americano em 6,2%, tendo em vista que a maior parte das despesas de manutenção são firmadas nesta moeda.
- ✈ **A depreciação e amortização por ASK** apresentou um aumento de 14,7% em relação ao 1T11, registrando R\$0,85 centavos, por conta do aumento de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro (45 aeronaves no 1T12 *versus* 39 aeronaves no 1T11), adição de 6 aeronaves Boeing 737-300 da frota da Webjet sob propriedade da Companhia, pelo aumento da depreciação dos custos estimados de reconfiguração das aeronaves que irão ocorrer no momento de sua devolução e custos incorridos com benfeitorias relativas a grandes manutenções em motores estabelecidos em contratos.
- ✈ **Outras despesas por ASK** apresentou uma queda de 30,0%, atingindo R\$0,86 centavos *versus* R\$1,22 centavos na comparação com o 1T11. A queda ocorreu em função do lançamento sem efeito caixa de R\$57,8 milhões efetuado no 1T11, não considerado no *press release* de resultados do período. Como informado, esse lançamento foi devido a diferenças de saldos no momento da implantação do novo sistema de controle de milhas do Smiles. Desconsiderando esse lançamento, outras despesas por ASK apresentou um aumento de 14,5% em função de: (i) incorporação das despesas da Webjet; (ii) aumento de 24,4% no volume operacional da Companhia (5,9% na malha da GOL) fator que influencia as despesas variáveis que compõem este agrupamento de despesa (diárias, despesas de viagem e hospedagem de tripulação, despesas diretas com passageiros e outras); e (iii) depreciação da taxa de câmbio média do Real frente ao Dólar americano em 6,2%, situação que impacta negativamente a operação internacional da Companhia.

O CASK Ex-combustível, desconsiderando o lançamento não recorrente no 1T11 acima discutido, apresentou aumento de 1,5% na comparação anual. Esse resultado aconteceu mesmo diante de um cenário de pressão nos custos operacionais, principalmente, a depreciação da taxa média do Real frente a moeda americana em 6,2% e aumento nos custos das tarifas aeroportuárias em torno de 50%. Adicionalmente, no 1T12, em função da menor adição de oferta doméstica pelos principais *players* da indústria quase não houve diluição dos custos unitários (crescimento da oferta consolidada da GOL foi de 0,3% na comparação com o 1T11). **Desta forma, o CASK Ex-Combustível consolidado de R\$8,63 é resultado das medidas de redução do custo operacional tomadas em ambas Companhias e fruto das sinergias obtidas pela operação coordenada entre GOL e Webjet.**

## RESULTADO OPERACIONAL

O Lucro Operacional consolidado (EBIT) do 1T12 totalizou R\$7,3 milhões, com margem operacional de 0,3% em comparação ao lucro operacional de R\$135,3 milhões (margem positiva de 7,1%) registrado no 1T11. O resultado operacional do trimestre reflete, principalmente, o aumento nas despesas com combustível entre os períodos e a depreciação do Real frente ao Dólar médio em 6,2% (situação que impacta negativamente os custos atrelados à moeda americana da Companhia).

EBITDAR (Milhões de R\$)	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
Receita Líquida	2.166,1	1.895,7	14,3%	2.233,5	-3,0%
Custos e Despesas Operacionais	(2.158,8)	(1.760,5)	22,6%	(2.267,4)	-4,8%
EBIT	7,3	135,3	-94,6%	(33,9)	nm
Margem EBIT	0,3%	7,1%	-6,8 pp	-1,5%	nm
Depreciação e Amortização	(119,0)	(90,2)	32,0%	(124,3)	-4,3%
EBITDA	126,2	225,4	-44,0%	90,4	39,6%
Margem EBITDA	5,8%	11,9%	-6,1 pp	4,0%	+1,8 pp
Arrendamento de Aeronaves	(142,2)	(128,2)	10,5%	(155,7)	-9,0%
EBITDAR	267,9	353,7	-24,2%	246,1	8,9%
Margem EBITDAR	12,4%	18,7%	-6,3 pp	11,0%	+1,4 pp





## WEBJET

No 1T12, a Webjet apresentou um EBIT com margem operacional positiva de dois dígitos. O resultado operacional da Webjet reflete uma operação bastante ajustada em termos de custo, resultado das melhores práticas adotadas por ambas as Companhias e potencializado pela estratégia coordenada entre as malhas aéreas de GOL e Webjet. No 1T12, o custo com combustível da Webjet representou cerca de 51,0% de seus custos operacionais, situação que destaca o foco e gerenciamento dos custos ex-combustível da Companhia. A Webjet encerrou o trimestre com 28 aeronaves na frota total, sendo 24 Boeing 737-300 e 4 Boeing 737-800, estes transferidos da frota da GOL. A malha aérea da Webjet possui uma operação que envolve 18 aeroportos nacionais localizados nas principais capitais brasileiras.

A Companhia desenvolveu algumas iniciativas coordenadas entre as duas unidades respeitando suas estruturas operacionais separadas conforme o acordo estabelecido no APRO (Acordo de Preservação de Reversibilidade de Operação). No primeiro 1T12, foram desenvolvidas iniciativas principalmente referente a: (i) **Combustível**: reavaliação do contrato de combustível vigente na Webjet; (ii) **Despesas/Receitas financeiras**: fortalecimento do caixa da Webjet e renegociação dos prazos, garantias e custos das dívidas da Webjet; (iii) **Custos Aeronáuticos**: otimização do estoque de peças entre as Companhias, utilização do hangar da GOL em Confins para a manutenção da frota da Webjet, esforços junto aos lessores da Webjet para devolução antecipada das aeronaves Boeing 737-300 sem que ocorra custos adicionais de devolução, dentre outras; (iv) **Receita de Acomodação e Interline**: disponibilização de assentos para passageiros de ambas as Companhias em caso de imprevistos nos voos das empresas, além da potencialização das vendas da Webjet através da utilização do *website* da GOL; e (v) **Despesas Gerais e Administrativas**: reestruturação de processos de ambas as Companhias, visando sinergias e otimização. A otimização em custos operacionais entre as Companhias já atingiu cerca de **R\$24 milhões**, desse total **R\$20 milhões** no 1T12. A GOL continua aguardando a aprovação final da operação pelo CADE, com a expectativa de sinergias anuais de R\$100 milhões entre as duas Companhias, conforme já reportado ao mercado no momento do anúncio da aquisição.

## RESULTADO DE OPERAÇÕES DE HEDGE

No 1T12, a Companhia reconheceu um ganho líquido de R\$19,5 milhões nas operações de hedge (mais detalhes também na seção resultado financeiro).

Resultados de Hedge (R\$MM)	OIL	Câmbio	Juros	Total
Subtotal - Designados para <i>Hedge Accounting</i>	(6,0)	-	(1,0)	(7,0)
Subtotal - Não designados para <i>Hedge Accounting</i>	-	26,5	-	26,5
<b>Total</b>	<b>(6,0)</b>	<b>26,5</b>	<b>(1,0)</b>	<b>19,5</b>
OCI (líquido de impostos)	30,1	-	(50,7)	(20,6)

\*OCI: *Other Comprehensive Income* ou Demonstração do Resultado Abrangente, é uma conta de caráter transitório onde se registram os ajustes de valor justo, positivos e negativos, de operações de competências futuras. O objetivo é demonstrar o resultado o mais próximo da realidade da empresa. À medida que os resultados das operações ocorrem em suas devidas competências, estes vão sendo incorporados aos resultados da empresa. Na GOL são registrados os valores justos dos hedges vencíveis em períodos futuros.

- ✈ **Combustível**: as operações de hedge de consumo de combustível são feitas por meio de contratos de derivativos de petróleo cru e seus derivados (WTI, Brent e Heating Oil) e representaram perdas de R\$7,5 milhões no trimestre. Desse total, R\$13,5 milhões são perdas com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 1T12, e R\$6,0 milhões são ganhos com contratos de exercícios futuros, considerados inefetivos para fins de *hedge accounting* e, portanto, reconhecidos antecipadamente no resultado financeiro.
- ✈ **Câmbio**: as operações de hedge para taxa de câmbio totalizaram ganhos de R\$26,5 milhões, reconhecidos no resultado financeiro. Deste total, R\$ 30,7 milhões referem-se à proteção cambial do fluxo de caixa da Companhia e houve R\$4,2 milhões de perda na proteção de um empréstimo indexado ao dólar.



- ✈ **Juros:** as operações de *swap* para proteger as entregas futuras de aeronaves contra uma alta de taxa de juros apresentaram uma despesa no resultado financeiro de R\$1,0 milhão e os contratos que foram designados como *hedge accounting* de fluxo de caixa tiveram, ao final do trimestre, os valores de mercado contabilizados em OCI.

A tabela a seguir demonstra o valor nominal dos derivativos contratados para proteger as despesas futuras, a taxa média contratada dos derivativos e percentuais da exposição protegida de combustível por exercício de competência, em 31 de março de 2012:

Valor Nominal de Contratos por período	2T12	3T12	4T12	1T13
<b>COMBUSTÍVEL</b>				
Volume Nominal em Barris ('000)	1.623,0	1.162,0	428,0	433,0
Preço Médio por Barril (US\$)*	124,8	113,2	99,9	112,7
Percentual de Exposição Protegido	40%	28%	10%	10%
<b>**Total em R\$MM</b>	<b>369,2</b>	<b>239,6</b>	<b>77,9</b>	<b>88,9</b>
<b>CÂMBIO</b>				
Valor Nominal em US\$ MM	136,8	130,7	98,0	-
Taxa Média	1,77	1,81	1,75	-
Percentual de Exposição Protegido	22%	20%	15%	-
<b>Total em R\$MM</b>	<b>242,2</b>	<b>237,0</b>	<b>171,4</b>	-

\* Média ponderada entre os strikes dos derivativos WTI, Brent, Heating Oil. Médias apenas dos preços das opções de compra.

\*\* Taxa de câmbio em 30/03/2012: R\$1,8221 / US\$1,00.

Os instrumentos financeiros utilizados nesse trimestre foram, em sua totalidade, opções de compra de WTI e de Brent, contratos de *zero cost collar* de WTI, *Brent* e *Heating Oil*, *swaps* de Brent, *swap* de taxa de câmbio e CDI, e *swaps* de taxas de juros Libor. 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

O Resultado Financeiro líquido consolidado apresentou um aumento de 10,1%, totalizando uma despesa de R\$23,2 milhões no 1T12, diante de uma despesa de R\$25,8 milhões no 1T11.

Resultado Financeiro (R\$ MM)	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
Despesas com juros	(114,6)	(89,5)	28,0%	(129,1)	-11,2%
<i>Leasing Financeiro</i>	(24,5)	(21,6)	13,4%	(26,2)	-6,5%
Despesas com juros	(90,1)	(67,9)	32,7%	(102,9)	-12,4%
Variação Cambial	72,7	69,8	4,2%	(19,3)	nm
Receita Financeira	31,7	34,2	-7,3%	40,6	-21,9%
Resultados de Hedge	19,5	(30,6)	nm	56,5	-65,5%
Outros	(32,5)	(7,0)	249,0%	(19,0)	71,1%
<b>Resultado Financeiro Líquido</b>	<b>(23,2)</b>	<b>(25,8)</b>	<b>-10,1%</b>	<b>(70,3)</b>	<b>-67,0%</b>

- ✈ **As despesas com juros** totalizaram R\$114,6 milhões, um aumento de 28,0% em relação ao 1T11, principalmente em função de: (i) maiores despesas com juros por conta da 5ª emissão das debêntures em junho/2011, (ii) maior quantidade de aeronaves classificadas sob regime de *leasing* financeiro (45 no 1T12 versus 39 no 1T11); (iii) incorporação das despesas com juros de dívidas da Webjet; e (iv) apropriação de juros das captações realizadas no período. A despesa com juros foi parcialmente compensada pela apreciação em cerca de 3,0% da taxa de câmbio de final de período frente a taxa de fechamento de 31/Dez/2011 e menor representatividade da dívida em Dólar americano na dívida total da GOL na comparação com o 1T11 (67% no 1T12 e 80% no 1T11).



- ✈ **A variação cambial e monetária** registrou uma receita de R\$72,7 milhões no 1T12, um aumento de 4,2% na comparação com os R\$69,8 milhões registrados no 1T11, em função do efeito positivo gerado nos passivos em Dólar da Companhia (67% no 1T12) por conta da valorização da taxa de câmbio do final período entre o 4T11 e 1T12 em cerca de 3,0%.
- ✈ **A receita financeira** atingiu R\$31,7 milhões no 1T12, uma queda de 7,3% em comparação a uma receita de R\$40,6 milhões no 4T11, principalmente, por conta da queda na taxa média do CDI entre os períodos, reflexo da queda na taxa básica de juros (SELIC).
- ✈ **As outras despesas financeiras** atingiram uma montante de R\$32,5 milhões no 1T12 *versus* R\$7,0 milhões no mesmo período do ano anterior. O aumento ocorreu, principalmente, em função da: (i) incorporação de outras despesas financeiras da Webjet; (ii) aumento nas despesas de comissões bancárias geradas pela 5ª emissão de debêntures em junho/2011; (iii) despesa pontual com pagamento das taxas geradas pelo *waiver* obtido com as instituições detentoras das debêntures IV e V da Companhia pelo não cumprimento dos *covenants*.

## IMPOSTO DE RENDA

O imposto de renda apresentou uma queda de 36,5% no 1T12, atingindo R\$25,5 milhões, frente a despesa de R\$40,1 milhões no 1T11. A variação ocorreu por conta da menor base tributável entre os períodos, situação que gerou uma queda de 57,6% no imposto de renda corrente.

Impostos de Renda (R\$)	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
Imposto de renda corrente	(9,9)	(23,4)	-57,6%	(24,1)	-58,8%
Imposto de renda diferido	(15,5)	(16,7)	-6,8%	182,5	nm
<b>Benefício (despesa) de imposto de renda</b>	<b>(25,5)</b>	<b>(40,1)</b>	<b>-36,5%</b>	<b>158,4</b>	<b>nm</b>

## LUCRO (PREJUÍZO) LÍQUIDO

A GOL apresentou prejuízo líquido no 1T12 de R\$41,4 milhões, com margem líquida negativa de 1,9% ante um lucro líquido de R\$69,4 milhões (margem líquida de 3,7%) no 1T11. O prejuízo líquido do trimestre ocorreu principalmente por conta do cenário de pressão nos custos operacionais especialmente relacionados ao custo de combustível, depreciação do Real frente ao dólar americano e despesas com as tarifas aeroportuárias nos principais aeroportos do país. Adicionalmente, o resultado do período foi impactado pelas despesas com resultado financeiro de R\$23,2 milhões e R\$25,5 milhões de imposto de renda, conforme mencionado acima.

## INDICADORES FINANCEIROS – CONSOLIDADO

Dados Operacionais	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
Yield por Passageiro por Quilômetro (cent. R\$)	20,25	19,75	2,5%	21,42	-5,5%
Receita por Passageiro por ASK (PRASK) (cent. R\$)	13,75	14,02	-1,9%	14,00	-1,7%
Receita por ASK (RASK) (cent. R\$)	15,48	15,59	-0,7%	15,65	-1,1%
Custo por ASK (CASK) (cent. R\$)	15,43	14,48	6,6%	15,89	-2,9%
CASK excluindo desp. de combustível (cent. R\$)	8,63	8,98	-3,9%	9,47	-8,9%
Taxa de câmbio média <sup>(1)</sup>	1,77	1,67	6,2%	1,80	-1,7%
Taxa de câmbio no final do período <sup>(1)</sup>	1,82	1,63	11,9%	1,88	-2,9%
Inflação (IGP-M) <sup>(2)</sup>	0,6%	2,4%	-1,8pp	5,1%	-4,5pp
Inflação (IPCA) <sup>(3)</sup>	1,2%	2,4%	-1,2pp	5,6%	-4,4pp
WTI (médio por barril, US\$) <sup>(4)</sup>	99,81	94,60	5,5%	94,06	6,1%
QAV - Golfo do México (média por litro, US\$) <sup>(4)</sup>	0,81	0,75	8,6%	0,76	7,5%

Fontes: (1) Banco Central do Brasil (2) FGV (3) IBGE (4) Bloomberg;; Os dados operacionais foram recalculados em função do Manual DCA vigente



## BALANÇO PATRIMONIAL

### LIQUIDEZ

O total em caixa, equivalentes de caixa e aplicações financeiras encerrou o trimestre em R\$2.156,7 milhões, um aumento de 14,7% em comparação ao 1T11, principalmente por conta da: (i) 5ª emissão de debênture em junho/2011 no valor de R\$500 milhões; (ii) capitalização de R\$186 milhões com o acordo estratégico junto a Delta Air Lines; (iii) renegociação da dívida da Webjet ao final de 2011 para liberação das garantidas atreladas a seus recebíveis, situação que gerou uma maior flexibilidade na gestão do caixa da Webjet; e (iv) captações para fins de capital de giro realizadas no período. Na comparação com o 4T11 houve queda de 8,2% principalmente por conta de maiores despesas financeiras e aumento nos desembolsos com ativo fixo (CAPEX) entre os períodos.

Liquidez Total (R\$ MM)	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
<b>Em Reais</b>	<b>2.533,2</b>	<b>2.140,8</b>	<b>18,3%</b>	<b>2.702,6</b>	<b>-6,3%</b>
Caixa Total	2.156,7	1.880,3	14,7%	2.348,5	-8,2%
Recebíveis de Curto Prazo	376,5	260,5	44,5%	354,1	6,3%
<b>Liquidez Total</b>	<b>2.533,2</b>	<b>2.140,8</b>	<b>18,3%</b>	<b>2.702,6</b>	<b>-6,3%</b>

A GOL permanece com sua estratégia de manutenção de uma forte liquidez com um caixa total representando 27,6% das receitas líquidas dos últimos 12 meses. O caixa total da GOL estava composto da seguinte forma ao final do 1T12: (i) saldo de caixa e equivalentes de R\$1.314,6 milhões; (ii) R\$722,4 milhões em investimentos de liquidez imediata; e (iii) R\$119,7 milhões de caixa restrito de curto e longo prazo. O caixa total representou 4,6 vezes as obrigações dos próximos 12 meses (5,9 vezes no 1T11). Já o índice de liquidez corrente (divisão das disponibilidades totais e recebíveis pelo passivo circulante) ficou em 1,0 vez no 1T12 (1,4 vezes no 1T11). Conforme já antecipado ao mercado no *release* de resultados do 4T11, em março/2012, a Companhia conseguiu a aprovação do *waiver* dos detentores das debêntures (Banco do Brasil e Bradesco) por um prazo de 3 trimestres, incluindo o trimestre findo em 31 de dezembro de 2011, e o montante relacionado a essas emissões foram reclassificadas para o longo prazo novamente.

Os recebíveis de curto prazo são compostos substancialmente por vendas de passagens por meio de cartão de crédito e contas a receber de agências de viagem e cargas. Ao final de 1T12, esses recebíveis correspondiam a R\$376,5 milhões, um saldo 44,5% maior ao valor de R\$260,5 milhões registrado no 1T11, principalmente pela incorporação do saldo de aproximadamente R\$43,0 milhões de recebíveis da Webjet no balanço consolidado da GOL e aumento no volume de vendas entre os períodos.

### ENDIVIDAMENTO

Em 31 de março de 2012, o total de empréstimos e financiamentos da Companhia somavam R\$4.873,6 milhões, um aumento de 35,2% em comparação ao 1T11, principalmente em função da: (i) incorporação de R\$223,3 milhões passivos em dívidas da Webjet; (ii) emissão da 5ª debênture em junho de 2011; (iii) aumento de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro na frota total da Companhia (45 no 1T12 *versus* 39 no 1T11); (iv) depreciação do Real frente ao Dólar americano em cerca de 12,0% entre os períodos; e (v) captações para fins de capital de giro realizadas no período. Em comparação ao 4T11, houve queda de 2,4%, principalmente em função da apreciação do Real frente ao Dólar americano final de período em cerca de 3,0%, parcialmente compensado pelas captações realizadas no período.

Excluindo o Bônus Perpétuo, o endividamento total da Companhia seria de R\$4.547,4 milhões, um aumento de 37,2% na comparação com o 1T11 e queda de 2,3% na comparação com o 4T11. Em 31 de março de 2012, o prazo médio de vencimento da dívida da Companhia excluindo o Bônus Perpétuo estava em 6,9 anos, com taxa média de 11,4% nas obrigações em moeda local e 7,0% nas obrigações em Dólar. A GOL encerrou o 1T12 com o índice de alavancagem (dívida bruta ajustada/EBITDAR) de 14,9x ante 4,9x no 1T11, e 13,0x no 4T11. Esse indicador considera a metodologia de alavancagem utilizada pelo mercado onde se adiciona na dívida total da Companhia, as despesas com *leasings* operacionais dos últimos doze meses vezes 7 (tempo médio de um contrato de *leasing* operacional).



A tabela abaixo segrega o endividamento total da Companhia entre a dívida financeira e a dívida relacionada ao financiamento de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro contabilizadas no balanço patrimonial da GOL. Adicionalmente, são disponibilizados os compromissos financeiros futuros dos contratos de arrendamento mercantil operacionais não canceláveis e contabilizados no resultado operacional (fora do balanço). A GOL encerrou o 1T12 com o índice de compromissos financeiros líquidos/EBITDAR (UDM) de 8,7x ante 2,5x no 1T11, e 7,5x no 4T11. A diferença com a metodologia de alavancagem utilizada pelo mercado (dívida bruta ajustada/EBITDAR) é o fato do prazo médio de vencimento dos contratos de *leasing* operacional da GOL estarem abaixo dos 7 anos considerados na metodologia (abaixo de 4 anos no 1T12).

Compromissos Financeiros (R\$ MM)	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
<b>Financiamento de Aeronaves</b>	<b>1.956,7</b>	<b>1.609,7</b>	<b>21,6%</b>	<b>2.056,3</b>	<b>-4,8%</b>
<i>Leasings Financeiros</i>	1.956,7	1.609,7	21,6%	2.056,3	-4,8%
<b>Empréstimos e Financiamentos</b>	<b>2.916,9</b>	<b>1.995,5</b>	<b>46,2%</b>	<b>2.935,2</b>	<b>-0,6%</b>
<i>Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)</i>	2.496,9	1.672,3	49,3%	2.535,3	-1,5%
<i>Bônus Perpétuo</i>	326,2	291,5	11,9%	335,8	-2,9%
<i>Juros Acumulados</i>	93,8	31,7	195,9%	64,1	46,3%
<b>Dívida Bruta (a)</b>	<b>4.873,6</b>	<b>3.605,2</b>	<b>35,2%</b>	<b>4.991,4</b>	<b>-2,4%</b>
<i>Leasings Operacionais a Pagar (fora do balanço) (b)</i>	2.269,2	1.967,2	15,4%	2.269,5	0,0%
<b>Total de Compromissos Financeiros (a)+(b)</b>	<b>7.142,8</b>	<b>5.572,4</b>	<b>28,2%</b>	<b>7.260,9</b>	<b>-1,6%</b>
<b>Caixa Total</b>	<b>2.156,7</b>	<b>1.880,3</b>	<b>14,7%</b>	<b>2.348,5</b>	<b>-8,2%</b>
<b>Compromissos Financeiros Líq.</b>	<b>4.986,1</b>	<b>3.692,1</b>	<b>35,0%</b>	<b>4.912,4</b>	<b>1,5%</b>
<b>EBITDAR (UDM)</b>	<b>570,6</b>	<b>1.483,7</b>	<b>-63,0%</b>	<b>656,4</b>	<b>-13,1%</b>
<b>Compromissos Financeiros Líq. / EBITDAR</b>	<b>8,7x</b>	<b>2,5 x</b>	<b>264,8%</b>	<b>7,5 x</b>	<b>16,8%</b>

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 2012 e 2021, totalizou cerca de R\$7,1 bilhões no período, um aumento de 28,2% na comparação com o mesmo período do ano anterior em função da inclusão dos pagamentos futuros dos *leasings* provenientes da frota da Webjet e depreciação do taxa de câmbio média do Real Frente ao Dólar americano em 6,2%. Na comparação com o 4T11 houve queda de 1,6% principalmente por conta da apreciação da taxa de câmbio média em 1,7%. O total de compromissos financeiros representa a métrica que demonstra o montante real de compromissos futuros da Companhia. A tabela abaixo apresenta o cronograma da dívida financeira classificada no longo prazo no balanço patrimonial consolidado da Companhia. O valor é composto pela dívida de longo prazo excluindo *leasing* financeiro das aeronaves e juros.

Período	Endividamento em MR\$	% Total	% Real	%USD
2013	94,7	3,6%	100%	0%
2014	87,2	3,3%	100%	0%
2015	668,4	25,7%	100%	0%
2016	254,3	9,8%	100%	0%
>2016	1.171,1	45,0%	22%	78%
Sem Vencimento	326,2	12,5%	0%	100%
<b>Total</b>	<b>2.601,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>52%</b>	<b>48%</b>



A tabela abaixo apresenta os principais indicadores financeiros utilizados pela Companhia:

Indicadores Financeiros	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
% da dívida bruta em moeda estrangeira	67,1%	80,0%	-13,9pp	70,4%	-3,3pp
Caixa / Receita Líquida (UDM)	27,6%	26,3%	+1,3pp	31,1%	-3,5pp
Dívida Líquida (R\$ MM)	2.716,8	1.724,9	57,5%	2.643,0	2,8%
Dívida Bruta (R\$ MM)	4.873,5	3.605,2	35,2%	4.991,4	-2,4%
Dívida Bruta Ajustada** (R\$ MM)	8.503,0	7.343,7	15,8%	8.526,9	-0,3%
Dívida Líquida Ajustada*** (R\$ MM)	6.346,3	5.463,4	16,2%	6.178,4	2,7%
Dívida Bruta Ajustada/ EBITDAR (UDM)	14,9x	4,9x	201,1%	13,0x	14,7%
Dívida Líquida Ajustada/ EBITDAR (UDM)	11,1x	3,7x	202,0%	9,4x	18,2%
EBITDA / Despesas Financeiras (UDM)	0,1x	2,7x	-95,7%	0,4x	-67,5%
Compromissos Financeiros Líquidos*/EBITDAR (UDM)	8,7x	2,5x	251,1%	7,5x	16,7%

\*Compromissos financeiros (dívida bruta + contratos de leasings operacionais, conforme nota 27 da demonstrações financeiras consolidadas) menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras); \*\*Dívida Bruta + Despesas de Leasings Operacionais dos últimos 12 meses x 7; \*\*\*Dívida Bruta Ajustada menos Caixa (Disponibilidades e Aplicações Financeiras); Alguns cálculos de variação do relatório podem não bater devido ao arredondamento.

## FROTA GOL e WEBJET

A Companhia encerrou o trimestre com uma frota total operacional de 124 aeronaves B737-700 e 800 NGs com idade média de 7,0 anos e 24 aeronaves B737-300 com idade média de 19,0 anos. Durante o trimestre findo em 31 de março de 2012, a Companhia recebeu uma aeronave com base em contrato de arrendamento mercantil operacional. Não houve devoluções de aeronaves durante o período.

A frota é arrendada em uma combinação de *leasings* financeiros e operacionais. Do total de 151 aeronaves, 100 estavam sob o regime de *leasing* operacional, 45 em *leasing* financeiros e 6 aeronaves são de propriedade da Companhia. Das 45 aeronaves sob regime de *leasing* financeiro, 39 possuem opção de compra ao final do contrato. **Para 2012, a oferta doméstica combinada de assentos das duas Companhias não será superior a 2,0%, com meta de queda em 2,0%.**

A unidade GOL encerrou o trimestre com 120 aeronaves operacionais (excluindo as 3 aeronaves Boeing 767-300), sendo que, desse total, uma média de 115 aeronaves operaram nesse período (média de 111 aeronaves operacionais no 1T11). A unidade Webjet encerrou o trimestre com 28 aeronaves operacionais, sendo que, desse total, uma média de 23 aeronaves operaram no período, conforme apresentado na tabela da página 5.

Frota Final de Período	1T12	1T11 (3)	Var	4T11	Var
<b>Consolidado</b>	<b>151</b>	<b>125</b>	<b>26</b>	<b>150</b>	<b>1</b>
737-300	24	3	21	24	-
737-700	43	42	1	43	-
737-800	81	74	7	80	1
767-300	3	6	(3)	3	-
<b>Frota GOL</b>	<b>123</b>	<b>125</b>	<b>(2)</b>	<b>124</b>	<b>(1)</b>
737-300	-	3	(3)	-	-
737-700	43	42	1	43	-
737-800	77	74	3	78	(1)
767-300 (1)	3	6	(3)	3	-
<b>Frota Webjet</b>	<b>28</b>	<b>-</b>	<b>28</b>	<b>26</b>	<b>2</b>
737-300	24	-	24	24	-
737-700	-	-	-	-	-
737-800 (2)	4	-	4	2	2

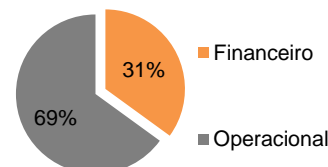


- (1) Das 3 aeronaves Boeing 767 na frota, 2 estão em fase final de transferência para a Delta Air Lines e a outra encontra-se fora da operação da Companhia. As despesas referente as 2 aeronaves Boeing 767-300 em fase de transferência estão sendo 100% reembolsadas pela Delta.
- (2) 2 aeronaves Boeing 737-800 da GOL foram transferidas para a operação da Webjet por meio de um contrato de sub-arrendamento nesse trimestre. No total 4 aeronaves Boeing 737-800 estão sub-arrendadas para a Webjet.
- (3) Ao final do 1T11, a Companhia possuía 10 aeronaves fora da operação: 3 aeronaves Boeing 737-300 em fase final de devolução, 2 aeronaves Boeing 737-700 e 3 aeronaves B737-800 em manutenção e 2 aeronaves Boeing 767-300 sem utilização.

Em 31 de março de 2012, a Companhia possuía com a Boeing 90 pedidos firmes, 10 direitos de compra e 40 opções de para aquisição de aeronaves. O montante aproximado dos pedidos firmes, não considerando os descontos contratuais, é de R\$15,2 bilhões e estão segregados conforme os exercícios abaixo.

Em complemento dos compromissos mencionados acima, a Companhia deverá desembolsar o montante de R\$1,8 bilhões, a título de adiantamentos para aquisição de aeronaves, conforme períodos acima.

Distribuição da frota entre leasing financeiro e operacional



Previsão de Desembolsos de Aeronaves(R\$MM)	2012	2013	2014	2015	2016	>2016	Total
Pre Delivery Deposits	335,4	521,8	487,6	395,5	91,9	6,4	1.838,6
Compromissos com aquisição de aeronaves*	730,1	2.854,7	4.217,6	3.633,1	3.115,7	636,8	15.188,0
<b>Total</b>	<b>1.065,5</b>	<b>3.376,5</b>	<b>4.705,2</b>	<b>4.028,6</b>	<b>3.207,6</b>	<b>643,2</b>	<b>17.026,6</b>

## PLANO DE FROTA FUTURO

O quadro abaixo apresenta o plano de frota projetado consolidado revisado pela Companhia contemplando as demandas de GOL e Webjet. O plano também considera as devoluções antecipadas das aeronaves Boeing 737-300 que estão atualmente em operação na frota da Webjet e substituição dessas aeronaves por aeronaves Boeing 737-700/800 *Next Generation*, de acordo com a ordem de compra de aeronaves vigente da GOL junto com a Boeing.

O quadro abaixo apresentada a situação atual e a expectativa da Companhia nas negociações atuais com os lessores das aeronaves Boeing 737-300 da Webjet, podendo sofrer alterações mediante a evolução dessas negociações.

Plano de Frota Consolidado – Final de Período	2011	2012	2013	2014
Boeing 737-700 NG	43	39	32	32
Boeing 737-800 NG	80	89	103	108
Boeing 737-300	24	9	-	-
Boeing 767 (1)	3	1	1	-
<b>Frota Total</b>	<b>150</b>	<b>138</b>	<b>136</b>	<b>140</b>

- (1) Está presente na frota total, mas não faz parte da frota operacional.

## INVESTIMENTOS

Os investimentos (Capex) do trimestre totalizaram aproximadamente R\$189,7 milhões, sendo 48% desse total relacionado ao plano de aquisição de aeronaves (PDP - Pre Delivery Deposits) para serem entregues em 2012 a 2014. As aquisições de peças representaram 47%; e investimentos em bases, TI e na expansão do centro de manutenção (construção da Oficina de Rodas e Freios) em Confins (Minas Gerais) totalizaram cerca de 5%.



## PROJEÇÕES FINANCEIRAS PARA 2012

As projeções financeiras da Companhia poderão ser revisadas trimestralmente visando incorporar a evolução de seu desempenho operacional, financeiro e eventuais mudanças nas tendências de taxa de juros, câmbio, PIB e petróleo (WTI e Brent). As projeções abaixo consideram os dados consolidados de GOL e Webjet.

Projeções Financeiras 2012	Cenário		Real 2012
	Min.	Max.	JAN - MAR
Crescimento do PIB Brasileiro	3,0%	4,0%	N.D
Crescimento de RPK no mercado Doméstico	7,0%	10,0%	7,2%
Taxa de Ocupação no Mercado Doméstico	71%	75%	68%
Passageiros Transportados (milhões)	42	45	10
Capacidade Doméstica (Oferta) (ASKs bilhões)	50,2	51,2	12,9
RPK, Sistema (bilhões)	39	41,5	9,5
Decolagens (000)	363	370,3	94,1
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	9	9,6	8,6
Litros Consumidos (bilhões)	1,7	1,73	0,4
Taxa de Câmbio Média (R\$/US\$)	1,75	1,8	1,77
Margem Operacional (EBIT)	4,00%	7,00%	0,3%

Os dados trimestrais da Companhia refletem significativa e variável sazonalidade, o que limita a utilidade de sua comparação com as projeções divulgadas para a totalidade do exercício social. A Companhia compara as projeções com os resultados efetivamente obtidos após divulgar as demonstrações financeiras relativas a cada exercício social completo. Os resultados de tais comparações anuais podem ser consultados na Seção 11 do Formulário de Referência da Companhia.





## BALANÇO PATRIMONIAL CONSOLIDADO

Balanco Patrimonial (R\$ `000) IFRS			
Não Auditado			
	1T12	1T11	4T11
<b>Ativo</b>	<b>10.491.333</b>	<b>9.021.205</b>	<b>10.655.141</b>
<b>Circulantes</b>	<b>3.031.573</b>	<b>2.538.562</b>	<b>3.138.303</b>
Disponibilidades	1.314.624	1.797.616	1.230.287
Aplicações financeiras	722.445	21.900	1.009.068
Caixa restrito	89.036	-	8.554
Vendas e outros recebíveis	376.485	260.528	354.134
Estoques	144.265	166.029	151.023
Impostos diferidos a recuperar	178.673	115.247	212.998
Depósitos para manutenção	37.335	-	35.082
Despesas antecipadas	83.518	92.490	93.797
Direito de operações de derivativos	43.272	-	4.213
Outros	41.920	84.752	39.147
<b>Ativos Não-Circulantes</b>	<b>5.731.709</b>	<b>4.837.554</b>	<b>5.674.427</b>
Imobilizado	3.948.411	3.581.871	3.890.470
Ativos intangíveis	1.783.298	1.255.683	1.783.957
<b>Outros Ativos Não-Circulante</b>	<b>1.728.051</b>	<b>1.645.089</b>	<b>1.842.411</b>
Despesas antecipadas	42.571	51.858	44.964
Depósitos para manutenção	588.422	692.701	595.517
Impostos diferidos a recuperar	1.057.663	823.260	1.086.990
Aplicações financeiras	-	27.598	-
Caixa restrito	30.642	33.184	100.541
Outros ativos não-circulante	8.753	16.488	14.399

Balanco Patrimonial (R\$ `000) IFRS			
Não Auditado			
	1T12	1T11	4T11
<b>Passivo e Patrimônio Líquido</b>	<b>10.491.333</b>	<b>9.021.205</b>	<b>10.655.141</b>
<b>Circulante</b>	<b>2.424.179</b>	<b>1.546.138</b>	<b>3.595.665</b>
Empréstimos e financiamentos	469.351	312.628	1.552.440
Contas a pagar	378.035	198.914	414.563
Obrigações trabalhistas	244.710	224.652	250.030
Impostos e tarifas a recolher	79.970	46.285	76.736
Impostos sobre venda e tarifas de pousos	211.036	136.509	190.029
Transportes a executar	721.583	404.431	744.743
Provisões	70.904	23.182	75.568
Receita diferida Smiles	79.695	52.012	71.935
Adiantamento de Clientes	15.063	16.212	30.252
Dividendos a pagar	584	51.450	584
Operações de derivativos	76.877	-	115.432
Outros ativos correntes	76.371	79.863	73.353
<b>Passivo Não-Circulante</b>	<b>5.839.632</b>	<b>4.490.132</b>	<b>4.853.565</b>
Financiamentos de longo prazo	4.404.192	3.292.586	3.439.008
Receita diferida de Smiles	228.550	151.703	214.779
Adiantamento de Clientes	-	23.840	-
Impostos diferidos	780.145	672.692	763.706
Provisões	229.039	186.329	231.182
Impostos e tarifas a recolher	116.955	130.926	112.935
Outros não correntes	80.751	32.056	91.955
<b>Patrimônio líquido</b>	<b>2.227.522</b>	<b>2.984.935</b>	<b>2.205.911</b>
Ações emitidas	2.316.500	2.316.462	2.316.500
Reservas de capital	60.263	60.263	60.263
Ações em tesouraria	(51.377)	(11.887)	(51.377)
Outras Reservas	89.680	588.163	26.665
Lucros (prejuízos) retidos	(187.544)	31.934	(146.140)



## DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADA

Demonstrações do Resultado (R\$ `000) IFRS Não Auditado	1T12	1T11	% Var.	4T11	% Var.
<b>Receita Operacional Líquida</b>	<b>2.166.068</b>	<b>1.895.722</b>	<b>14,3%</b>	<b>2.233.547</b>	<b>-3,0%</b>
Transporte de passageiros	1.924.254	1.703.848	12,9%	1.998.024	-3,7%
Transporte de cargas e outros	241.814	191.874	26,0%	235.523	2,7%
<b>Custos e Despesas Operacionais</b>	<b>(2.158.806)</b>	<b>(1.760.452)</b>	<b>22,6%</b>	<b>(2.267.448)</b>	<b>-4,8%</b>
Pessoal	(407.327)	(359.438)	13,3%	(447.573)	-9,0%
Combustível de aviação	(951.566)	(669.050)	42,2%	(915.367)	4,0%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(141.682)	(128.244)	10,5%	(155.661)	-9,0%
Comerciais e publicidade	(92.909)	(91.870)	1,1%	(121.554)	-23,6%
Tarifas de pouso e decolagem	(142.182)	(85.132)	67,0%	(113.445)	25,3%
Prestação de serviços	(123.258)	(108.630)	13,5%	(140.890)	-12,5%
Material de manutenção e reparo	(61.246)	(79.331)	-22,8%	(135.256)	-54,7%
Depreciação	(118.982)	(90.157)	32,0%	(124.319)	-4,3%
Outros	(119.654)	(148.600)	-19,5%	(113.383)	5,5%
<b>Resultado Operacional (EBIT)</b>	<b>7.262</b>	<b>135.270</b>	<b>-94,6%</b>	<b>(33.901)</b>	<b>-121,4%</b>
<i>Margem EBIT</i>	<i>0,3%</i>	<i>7,1%</i>	<i>-6,8pp</i>	<i>-1,5%</i>	<i>+1,9pp</i>
<b>Outras Receitas (despesas)</b>	<b>(23.211)</b>	<b>(25.806)</b>	<b>-10,1%</b>	<b>(70.261)</b>	<b>-67,0%</b>
Juros sobre empréstimos	(114.605)	(89.522)	<b>28,0%</b>	(129.093)	-11,2%
Receitas Financeiras de Investimentos	31.741	34.189	<b>7,2%</b>	40.564	-21,6%
Variações monetárias e cambiais	72.697	69.785	<b>4,2%</b>	(19.290)	-476,9%
Resultado líquido de derivativos	19.545	(30.616)	<b>nm</b>	56.577	-65,5%
Outras despesas, líquidas	(32.589)	(9.642)	<b>249,0%</b>	(19.020)	71,3%
<b>Lucro (prejuízo) antes de IR/CS</b>	<b>(15.949)</b>	<b>109.464</b>	<b>nm</b>	<b>(104.162)</b>	<b>-84,7%</b>
Imposto de renda	(25.455)	(40.068)	<b>-36,5%</b>	158.431	-116,1%
<b>Lucro (prejuízo) líquido</b>	<b>(41.404)</b>	<b>69.396</b>	<b>nm</b>	<b>54.269</b>	<b>-176,3%</b>
<i>Margem Líquida</i>	<i>-1,9%</i>	<i>3,7%</i>	<i>nm</i>	<i>2,4%</i>	<i>-4,3pp</i>
<b>EBITDA</b>	<b>126.244</b>	<b>225.427</b>	<b>-44,0%</b>	<b>90.420</b>	<b>39,6%</b>
<i>Margem EBITDA</i>	<i>5,8%</i>	<i>11,9%</i>	<i>-6,1pp</i>	<i>4,0%</i>	<i>+1,8pp</i>
<b>EBITDAR</b>	<b>267.926</b>	<b>353.671</b>	<b>-24,2%</b>	<b>246.081</b>	<b>8,9%</b>
<i>Margem EBITDAR</i>	<i>12,4%</i>	<i>18,7%</i>	<i>-6,3pp</i>	<i>11,0%</i>	<i>+1,4pp</i>



## FLUXO DE CAIXA

Fluxo de Caixa em R\$ Não Auditado	Consolidado (IFRS e BRGAAP)	
	31/03/2012	31/03/2011
Lucro líquido (prejuízo) do período	(41.404)	69.396
<b>Ajustes para reconciliar o lucro líquido (prejuízo) ao caixa gerado pelas atividades operacionais:</b>		
Depreciações e amortizações	118.982	90.157
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	990	2.647
Provisão para processos judiciais	5.353	1.634
Provisão para contratos onerosos	-	6.151
Provisão (reversão) para obsolescência de estoque	198	(223)
Impostos diferidos	15.533	16.668
Equivalência patrimonial	-	-
Remuneração baseada em ações	3.750	7.742
Variações cambiais e monetárias, líquidas	(72.436)	(69.783)
Juros sobre empréstimos	114.605	89.522
Resultados não realizados de hedge líquido de impostos	(19.545)	30.616
Provisões	19.688	15.580
Programa de milhagem	21.532	(3.941)
Baixa do imobilizado	20.540	17.040
<b>Variações nos ativos e passivos operacionais:</b>		
Contas a receber	(38.684)	39.879
Aplicações financeiras utilizadas para negociação	286.623	-
Estoques	6.560	5.184
Depósitos	(30.257)	22.675
Despesas antecipadas, impostos a recuperar e outros créditos	77.846	(27.255)
Outros ativos	2.873	(43.691)
Fornecedores	(36.528)	(16.878)
Transportes a executar	(23.161)	(112.886)
Adiantamento de clientes	(15.189)	-
Obrigações trabalhistas	(5.320)	18.659
Taxas e tarifas aeroportuárias	21.007	(5.080)
Obrigações fiscais	17.176	50.823
Provisões	(28.089)	(53.307)
Outras obrigações	(8.293)	15.713
<b>Caixa gerado pelas atividades operacionais</b>	<b>414.350</b>	<b>167.042</b>
Juros pagos	(46.627)	(35.650)
Imposto de renda pago	(9.922)	(23.400)
<b>Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais</b>	<b>357.801</b>	<b>107.992</b>
<b>Atividades de investimentos</b>		
Aplicações financeiras	-	(26.892)
Caixa restrito	(10.583)	1.316
Imobilizado	(169.441)	(120.915)
Intangível	(10.955)	(1.187)
<b>Caixa líquido utilizado nas atividades de investimentos</b>	<b>(190.979)</b>	<b>(147.678)</b>
<b>Atividades de financiamentos</b>		
Captações de empréstimos	110.583	85.133
Pagamentos de empréstimos e leasings	(197.664)	(205.027)
Créditos com empresas ligadas	-	-
Aumento de capital	-	807
Adiantamento para futuro aumento de capital	579	-
<b>Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento</b>	<b>(86.502)</b>	<b>(119.087)</b>
Variação cambial do caixa de subsidiárias no exterior	4.017	531
<b>Acréscimo (decréscimo) líquido de caixa</b>	<b>84.337</b>	<b>(158.242)</b>
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.230.287	1.955.858
<b>Caixa e equivalentes de caixa no final do período</b>	<b>1.314.624</b>	<b>1.797.616</b>



## 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 opera, com as marcas GOL e VARIG, cerca de 850 voos diários para 63 mercados domésticos e 13 internacionais na América do Sul e Caribe, utilizando uma frota jovem e moderna de aeronaves Boeing 737-700 e 737-800 Next Generation, as mais seguras, eficientes e econômicas da classe. Por meio de acordos com empresas regionais, a companhia oferece aos clientes acesso a outros 12 destinos brasileiros. Além disso, o programa de relacionamento SMILES, o maior do Brasil, permite que seus participantes acumulem milhas e resgatem bilhetes para mais de 560 localidades em todo o mundo, por meio de voos realizados por parceiras estrangeiras. A companhia possui também o serviço logístico Gollog, que capta e distribui cargas e encomendas em mais 3.400 municípios brasileiros e oito internacionais. Com seu portfólio de produtos e serviços inovadores, a GOL Linhas Aéreas Inteligentes oferece a melhor relação custo-benefício do mercado.

## SOBRE A WEBJET LINHAS AÉREAS S.A.

► A Webjet Linhas Aéreas S.A., controlada da VRG Linhas Aéreas S.A. opera cerca de 136 voos diários para 18 mercados domésticos, utilizando uma frota de aeronaves Boeing 737-300 e 737-800 Next Generation. A GOL anunciou em julho de 2011 a aquisição da Webjet. As empresas continuam operando separadamente e aguardam aprovação da operação pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE).



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.

### CONTATOS

► Leonardo Pereira

► Edmar Lopes

► Gustavo Mendes

► Ricardo Rocca

#### RELAÇÕES COM INVESTIDORES

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

#### TELECONFERÊNCIAS

Sexta-Feira  
04 de maio de 2011

#### PORTUGUÊS

12h30 (Brasil) -11h30 (US ET)  
Tel: +55 (11) 2188-0155  
Código: GOL  
Replay: +55 (11) 2188-0155  
Código do Replay: GOL  
Webcast ao vivo:  
www.voegol.com.br/ri

#### INGLÊS

11h00 (Brasil)  
10h00 (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: 10012971  
Webcast ao vivo:  
www.voegol.com.br/ir

#### COMUNICAÇÃO CORPORATIVA

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

#### ASSESSORIA DE IMPRENSA

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





## 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 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 QUILOMETRO (CASK):** é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.

**CUSTO OPERACIONAL POR ASSENTO DISPONÍVEL POR QUILOMETRO EX-COMBUSTÍVEL (CASK EX-FUEL):** é o custo operacional dividido pelo total de assentos-quilômetro oferecidos excluindo despesas com combustível.

▶ **ETAPA 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 taxamento.

▶ **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-QUILOMETRO 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-QUILOMETRO OFERECIDOS (RASK PAX):** é a receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.

▶ **RECEITA OPERACIONAL POR ASSENTOS-QUILOMETRO 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 QUILOMETRO:** representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.