



2º TRIMESTRE DE 2012
AGOSTO 2012





São Paulo, 13 de agosto – 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 segundo trimestre de 2012 (2T12). Todas as informações são apresentadas em IFRS, em Reais (R\$) e as comparações referem-se ao segundo trimestre de 2011 e ao primeiro trimestre de 2012 (2T11 e 1T12). Os resultados do trimestre são consolidados e incorporam 100% dos resultados da Webjet desde, e inclusive, 3 de outubro de 2011.

DESTAQUES DO TRIMESTRE

- ✘ **No 2T12, foi iniciada uma racionalização de voos no mercado doméstico, que teve como resultado a descontinuação de aproximadamente 130 voos diários entre a operação GOL e Webjet.** A rentabilidade dos voos foi o principal fator para definir os cortes, tendo sido os trechos longos e os voos noturnos os mais impactados. **Como consequência desse movimento estratégico, a receita de passageiros por assento ofertado (PRASK) consolidado apresentou crescimento de 5,7% na comparação com o mesmo período do ano anterior.**
- ✘ **Em abril, foi anunciada uma reestruturação organizacional visando adequar a estrutura de custos e o tamanho da malha a um novo ambiente macroeconômico. Como resultado desse movimento cerca de 1.500 postos de trabalhos foram reduzidos no período.** As medidas adotadas estão em linha com os objetivos estratégicos da Companhia no que se refere a altos padrões de segurança, excelência no atendimento ao passageiro, inteligência na execução em seus processos e eficiência combinada a simplicidade em sua operação.
- ✘ **Em abril, a GOL recebeu a homologação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) para realizar trabalhos de pintura (convencional e eletrostática), pesagem e recálculo em aeronaves de outras empresas aéreas em seu Centro de Manutenção, localizado em Belo Horizonte/Confins.** A autorização da agência representa mais uma oportunidade de geração de receita auxiliar.
- ✘ **Em maio, a GOL foi a primeira aérea brasileira a utilizar a RNP-AR-Approach (Performance de Navegação Requerida), que reduz o ruído, diminui o tempo de viagem, economiza combustível e, consequentemente, minimiza a emissão de gases poluentes na atmosfera.** A Performance de Navegação Requerida permite a otimização do espaço aéreo por meio de trajetórias mais precisas, sem depender de sinais terrestres de rádio-navegação. Essa precisão torna possível o pouso em condições meteorológicas que, normalmente, poderiam obrigar aeronaves a desviar para outros aeroportos, ou mesmo levar a empresa a cancelar voos antes da partida. Essa é mais uma das diversas ações adotadas pela Companhia com foco em tornar a operação cada vez mais eficiente.

WEBJET

- ✘ **No 2T12, a Webjet apresentou uma taxa de ocupação de 73,5% em suas aeronaves, desempenho similar ao registrado no mesmo período do ano anterior de 73,9%** O desempenho operacional da malha da Webjet se deve, principalmente, ao movimento de redução na sobreposição da malha aérea entre GOL e Webjet, em conformidade com os termos do APRO (Acordo de Preservação de Reversibilidade da Operação) assinado pela VRG, Webjet e CADE.
- ✘ **Neste trimestre houve a primeira devolução das 15 aeronaves Boeing 737-300 previstas para serem devolvidas em 2012.** Em agosto, mais 3 aeronaves Boeing 737-300 foram devolvidas, totalizando até o momento 4 aeronaves B737-300. O movimento de renovação da frota da Webjet por aeronaves mais jovens, modernas e com maior eficiência no consumo de combustível, criou uma flexibilidade no que tange a adequação da malha aérea da Companhia,



permitindo que ambas as companhias adequassem sua capacidade frente ao novo cenário de baixa atividade econômica e ambiente macroeconômico desfavorável.

- ✘ **Novamente, GOL e Webjet foram referência na qualidade em prestação de serviço no segundo trimestre de 2012.** A Webjet continuou apresentando os maiores índices de pontualidade da indústria, atingindo a expressiva marca de 94,1% no período. A GOL apresentou o segundo maior índice da indústria, atingindo cerca de 90,1% de pontualidade em seus voos. **As duas continuam trabalhando juntas na busca pelas melhores práticas em ambas as companhias.**
- ✘ **A Webjet também continua sendo referência em termos de eficiência operacional.** Nesse período, o índice de passageiros que fizeram *check-in* não presencial ficou em 82%. Na operação da GOL, esse índice atingiu cerca de 45%.
- ✘ **A aprovação da compra da Webjet ainda está sob análise final do CADE.**

SMILES

- ✘ **Em maio, o SMILES anunciou o lançamento de um voo para Miami exclusivo para seus clientes.** A nova operação, de caráter não regular, teve início no dia 07 de julho e terá duração até metade de agosto. **O novo voo foi um sucesso com venda de 100% dos assentos oferecidos.** Esse novo produto oferecido aos participantes do programa faz parte de um conjunto de iniciativas adotadas pela Companhia com o objetivo de fortalecer e amadurecer ainda mais o programa.
- ✘ **Em junho, GOL e Qatar Airways anunciaram o início do acordo *Frequent Flyer*, uma extensão do relacionamento que já ocorria via acordo de *code-share* vigente entre as empresas.** Pela parceria, participantes do SMILES, da GOL, e do *Privilege Club*, da companhia do Oriente Médio, podem acumular milhas em todos os voos operados pelos dois grupos e, em breve, também será possível realizar os resgates de bilhetes. **Além da Qatar, a GOL possui acordo de *code-share* e *Frequent Flyer* com a Delta Airlines, Air France, KLM e American Airlines.**
- ✘ **SMILES anunciou o lançamento de um produto inédito no mercado brasileiro: a Compra de Milhas.** Por meio do site do programa, é possível comprar lotes de 1.000 até 40.000 milhas e trocar por passagens aéreas. Antes, isso era possível apenas pela transferência de pontos de cartões de crédito, pela compra de produtos de empresas parceiras ou por meio de promoções do programa. Com o novo produto, as milhas são creditadas imediatamente, assim que o pagamento é efetuado via cartão de crédito. **Esse é mais um produto no portfólio do programa com o objetivo de fortalecer a percepção da marca Smiles nesse segmento de negócios.**
- ✘ **Ao final do segundo trimestre de 2012, o programa apresentava 8,7 milhões de clientes em sua base, um crescimento de cerca de 12% frente ao mesmo período do ano anterior.** No 2T12, o Smiles registrou o expressivo crescimento de 53% na quantidade de resgates de milhas para utilização na malha aérea internacional dos parceiros aéreos globais da Companhia. Esse crescimento, se deve, principalmente, à criação da plataforma *online* de resgate de milhas desses parceiros durante o começo do ano de 2012. Essa iniciativa contribuiu para melhorar ainda mais a percepção de maior facilidade no resgate das milhas pelos clientes do programa.
- ✘ **Em maio, o jornal “The Wall Street Journal”, publicou os resultados de uma pesquisa feita anualmente pela consultoria de viagem “IdeaWorks Co” em sites de companhias aéreas para verificar a efetividade de programas de milhagem em termos de disponibilidade de assentos no momento de resgate de milhas.** A falta de disponibilidade de assentos para resgate utilizando milhas é uma das grandes reclamações dos clientes. A pesquisa consultou sites de 23 empresas para voos entre junho e outubro de 2011. **O programa de milhagem, Smiles da GOL, ficou em 3º lugar dentre as companhias aéreas da amostra e foi a melhor companhia aérea brasileira no ranking. O índice de disponibilidade de assentos no momento do resgate das milhas atingiu 97,1%.**
- ✘ **A GOL permanece focada na construção de uma unidade de negócio diferenciada para acompanhamento e gerenciamento do Smiles.** O fortalecimento do Smiles permitirá à GOL explorar um novo mercado de atuação e criar uma diferenciação em sua base de faturamento. Assim como o mercado de aviação, o mercado de venda de milhas está diretamente relacionado com o crescimento da nova classe média brasileira e a constante evolução no aumento no crédito no Brasil, crenças que já direcionam a GOL em seu modelo de negócio.



EVENTOS SUBSEQUENTES

- ✘ **Em julho, Paulo Kakinoff foi apresentado como novo Diretor Presidente da GOL. Constantino de Oliveira Júnior passou a ser o novo Presidente do Conselho de Administração e tem papel estratégico decisivo no direcionamento da GOL para os próximos anos.**

- ✘ Kakinoff foi membro independente do Conselho de Administração de janeiro de 2010 a julho de 2012, quando deixou o cargo junto ao Conselho de Administração para assumir a presidência da Companhia. Antes de assumir a presidência da GOL, Kakinoff era Presidente da Audi Brasil. Atuou na indústria automobilística por 18 anos, ocupando anteriormente as funções de Diretor de Vendas & Marketing da Volkswagen do Brasil e de Diretor Executivo para a América do Sul na matriz do Grupo Volkswagen na Alemanha, formado em Administração de Empresas pela Universidade Mackenzie. Na GOL, além do cargo de Diretor Presidente, é membro do Comitê de Políticas de Gestão de Pessoas e Governança Corporativa, do Comitê de Políticas de Risco, bem como do Comitê de Políticas Financeiras da Companhia.

- ✘ **No dia 17 de julho de 2012, Leonardo Pereira, Vice-Presidente de Finanças e Estratégias e Diretor de Relações com Investidores recebeu a indicação do Ministro da Fazenda Guido Mantega para ocupar o cargo de Presidente da Comissão de Valores Mobiliários (“CVM”).** A indicação de Leonardo Pereira, economista e engenheiro, está sendo encaminhada para aprovação do Senado Federal. Em razão da indicação, Leonardo Pereira apresentou sua renúncia à posição de Diretor de Relação com Investidores, no dia 24 de julho de 2012. Edmar Prado Lopes Neto foi eleito em Reunião do Conselho de Administração, na mesma data, e passa a ocupar o cargo de Diretor de Relações com Investidores, cumulando com o cargo de Diretor Financeiro. Leonardo continua a exercer sua função de Vice-Presidente de Finanças e Estratégias na Companhia até a finalização dos trâmites junto ao Senado Federal.

- ✘ Edmar está na Companhia desde 2011, onde ingressou como Diretor de Mercado de Capitais. Com formação em Engenharia Civil pela UFRJ, trabalhou por 13 anos nas Organizações Globo, tendo ocupado, de 2005 a 2011, a posição de Diretor de Tesouraria da Net Serviços de Comunicação S.A. e de 1998 a 2005 a posição de Gerente de Planejamento da Fundação Roberto Marinho. Profissional com mais de 25 anos de experiência na área financeira, Edmar trabalhou em empresas nacionais e multinacionais.

- ✘ **A indicação de Leonardo Pereira confirma a estratégia da GOL em manter continuamente aprimorando altos padrões de Governança Corporativa no mercado de capitais nacional e estrangeiro. A escolha interna de Edmar Lopes para o cargo de Diretor de Relações com Investidores é uma opção de continuidade do trabalho feito por Leonardo Pereira.**

- ✘ **Em reunião do Conselho de Administração realizada no dia 13 de agosto de 2012 foi homologado o aumento de capital proposto em 21 de dezembro de 2011. No total foram subscritas 8.326.782 ações do total de 13.445.235 ações propostas no aumento de capital, totalizando um aumento de capital parcial de R\$183,2 milhões. As 5.118.453 ações não subscritas serão canceladas de acordo com os termos do aumento de capital proposto.**



MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

Os resultados do trimestre refletem o cenário macroeconômico desafiador para o setor de aviação civil. Os altos custos com combustível, a depreciação do real frente ao dólar americano que impacta diretamente 55% das despesas operacionais da Companhia e o aumento nos custos com tarifas relacionadas a operação aérea no Brasil impactaram significativamente os resultados da GOL e do setor aéreo nacional. Por conta desses fatores, a GOL revisa na divulgação de resultados desse trimestre suas estimativas financeiras para 2012, mantendo sua expectativa de custos ex-combustível estável mesmo diante desse cenário.

Em resposta a esse cenário, a GOL redimensionou sua malha aérea descontinuando cerca de 130 rotas deficitárias e revisou sua estrutura organizacional, quadro de pessoal e custos fixos. O impacto positivo dessas ações serão percebidas, principalmente, a partir do segundo semestre de 2012. Adicionalmente, uma operação coordenada com a Webjet, uma empresa eficiente operacionalmente e com o mesmo DNA da GOL, será uma oportunidade para desenvolver ainda mais a vantagem competitiva em custos da Companhia. No 2T12, foi identificado um total de R\$25 milhões de sinergias operacionais entre as aéreas, principalmente, com relação a custos com manutenção de aeronaves, custos com combustível e potencialização do canal de vendas por meio do acordo de interline vigente entre as cias. No total, já foram realizados cerca de R\$48 milhões de sinergias operacionais desde a operação coordenada.

A GOL continua priorizando um transporte seguro para seus passageiros através de uma frota jovem e moderna, além de continuar a ser uma empresa referência no processo de manutenção de aeronaves. A Companhia também continua focada em despertar o sentimento de satisfação no atendimento junto a seus clientes através da experiência de voar. Nesse trimestre, GOL e Webjet ajudaram a criar esse sentimento ao atingir o primeiro e o segundo lugar, respectivamente, com os maiores índices de pontualidade da indústria doméstica pelo segundo trimestre consecutivo. Oferecer conveniência aos passageiros também é meta na GOL. Cerca de 5 milhões de passageiros da GOL e Webjet utilizaram a conveniência do check-in não presencial nesse período.

A companhia permanece também com uma sólida posição financeira e de caixa adequado para suportar um cenário macroeconômico desafiador para a indústria. Ao final do 2T12, a GOL possuía cerca de R\$1,9 bilhão em seu Caixa total.

As mudanças internas realizadas durante esse trimestre visam a continuidade e desenvolvimento de uma estratégia sustentável da GOL no longo prazo. O ajuste na malha aérea garantirá a adequação da GOL a uma nova realidade de crescimento do mercado nacional e uma adequação da sua estrutura para tornar a operação mais ágil e simples. A Administração permanece confiante na oportunidade existente no Brasil, hoje um dos mercados aéreos mais subpenetrados do mundo, e acredita na resiliência e crescimento sustentável da economia nacional nos próximos anos.

A GOL agradece o empenho e a motivação de seu Time de Águias pelo comprometimento demonstrado nesse período mesmo diante de um cenário desafiador, o que contribuirá para que a GOL continue a ser a melhor empresa para viajar, trabalhar e investir.

Paulo Sérgio Kakinoff | Presidente da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.

Constantino de Oliveira Junior | Fundador e Presidente do Conselho da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.



MERCADO DE AVIAÇÃO - INDÚSTRIA

A indústria doméstica apresentou crescimento na oferta de 5,5%, enquanto a demanda apresentou crescimento de 7,4% na comparação com o 2T11, apresentando uma taxa de ocupação média de 70,6% no 2T12 versus 69,4% no 2T11 (crescimento de 1,2 ponto percentual). Já na comparação semestral, a indústria doméstica apresentou crescimento na oferta de 8,4%, enquanto a demanda apresentou crescimento de 7,2%, confirmando o movimento da indústria no que se refere à adição mais conservadora de oferta e criação de um setor de aviação nacional mais sustentável no longo prazo.

SISTEMA - INDÚSTRIA (em bilhões)	2T12	2T11	% Var.	6M12	6M11	% Var.
Oferta (ASK)	37,2	35,8	3,9%	76,5	72,1	6,1%
Demanda (RPK)	27,0	25,6	5,4%	55,2	52,2	5,8%
Taxa de Ocupação	72,7%	71,7%	+1,0pp	72,2%	72,4%	-0,2pp
MERCADO DOMÉSTICO	2T12	2T11	%Var.	6M12	6M11	%Var.
Oferta (ASK)	29,2	27,6	5,5%	60,2	55,5	8,4%
Demanda (RPK)	20,6	19,2	7,4%	42,1	39,3	7,2%
Taxa de Ocupação	70,6%	69,4%	+1,2pp	70,0%	70,8%	-0,8pp
MERCADO INTERNACIONAL	2T12	2T11	%Var.	6M12	6M11	%Var.
Oferta (ASK)	8,0	8,2	-1,4%	16,2	16,5	-1,8%
Demanda (RPK)	6,4	6,5	-0,4%	13,0	12,9	1,3%
Taxa de Ocupação	80,0%	79,2%	+0,8pp	80,3%	77,8%	+2,4pp

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Os dados operacionais do 2T11 foram recalculados em função do Manual DCA vigente.

MERCADO DE AVIAÇÃO – DADOS CONSOLIDADOS PRO-FORMA (GOL + Webjet)

Os dados abaixo referem-se à malha aérea da unidade GOL e Webjet pro-forma, incluindo os dados de tráfego da Webjet no 2T11 na tabela. A utilização dos dados pro-forma visa uma melhor comparação da evolução da malha aérea da Companhia entre os períodos.

SISTEMA – GOL + WEBJET (em bilhões) PRO-FORMA	2T12	2T11	% Var.	6M12	6M11	% Var.
Oferta (ASK)	12,5	12,7	-1,9%	26,5	26,3	0,6%
Demanda (RPK)	8,7	8,6	1,6%	18,2	18,3	-0,6%
Taxa de Ocupação	69,5%	67,1%	+2,4pp	68,7%	69,5%	-0,8pp
MERCADO DOMÉSTICO	2T12	2T11	%Var.	6M12	6M11	%Var.
Oferta (ASK)	11,5	11,8	-2,2%	24,5	24,0	2,0%
Demanda (RPK)	8,1	8,0	1,6%	16,9	16,8	0,2%
Taxa de Ocupação	70,3%	67,6%	+2,6pp	69,0%	70,3%	-1,3pp
MERCADO INTERNACIONAL	2T12	2T11	%Var.	6M12	6M11	%Var.
Oferta (ASK)	1,0	1,0	1,9%	2,0	2,4	-13,8%
Demanda (RPK)	0,6	0,6	1,3%	1,3	1,5	-9,4%
Taxa de Ocupação	60,7%	61,1%	-0,3pp	64,4%	61,3%	+3,1pp

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Os dados operacionais do 2T11 foram recalculados em função do Manual DCA vigente.

OFERTA (ASK)

A malha aérea doméstica pro-forma apresentou queda de 2,2% na comparação com o 2T11, reflexo da medida de racionalização de voos adotada pela Companhia, iniciada em março de 2012. Atualmente, GOL e Webjet combinadas realizam cerca de 970 voos diários, aproximadamente o mesmo número de voos quando comparado com o mesmo período do ano anterior, momento em que a GOL ainda não possuía a Webjet como subsidiária da VRG.



A redução da estrutura operacional representa o comprometimento da GOL em tornar o mercado de aviação nacional sustentável no longo prazo, além de um movimento para retomar as margens operacionais positivas no curto prazo mesmo diante um cenário macroeconômico desafiador por conta, principalmente, da volatilidade do preço do combustível e da taxa de câmbio.

No mesmo período, a oferta internacional apresentou aumento de 1,9%, principalmente pela realização de um maior número de voos de fretamentos entre os períodos, especialmente para Orlando e Bariloche.

DEMANDA (RPK) e TAXA DE OCUPAÇÃO

A demanda apresentou crescimento de aproximadamente 1,6%, principalmente por conta do modesto crescimento da economia brasileira durante o primeiro semestre de 2012, e, aliado à queda de 1,9% de ASK no período, teve como consequência um aumento de 2,4 p.p. na taxa de ocupação. Esse resultado reflete os esforços da companhia em racionalizar um mercado que vinha crescendo de forma não sustentável e reitera a estratégia de longo prazo da Companhia.

INDICADORES OPERACIONAIS CONSOLIDADOS (GOL e Webjet)

Os indicadores abaixo não consideram a Webjet no 2T11 e 6M11.

Dados Operacionais	2T12	2T11	% Var.	6M12	6M11	% Var.
RPK (bilhões)*	8,7	7,5	15,3%	18,2	16,2	12,5%
GOL	7,6	7,5	0,4%	15,7	16,2	-2,9%
Webjet	1,1	na	na	2,5	na	na
ASK (bilhões)*	12,5	11,4	10,0%	26,5	23,5	12,6%
GOL	11,0	11,4	-3,4%	23,2	23,5	-1,5%
Webjet	1,5	na	na	3,3	na	na
Taxa de Ocupação*	69,5%	66,3%	3,2%	68,7%	68,7%	0,0%
GOL	69,0%	66,3%	2,6%	67,7%	68,7%	-1,0%
Webjet	73,5%	na	na	75,5%	na	na
Passageiros Pagantes ('000)	9.532	8.224	15,9%	19.436	16.820	15,6%
GOL	8.279	8.224	0,7%	16.746	16.820	-0,4%
Webjet	1.252	na	na	2.689	na	na
Produtividade (Horas Bloco/Dia)	12,0	13,0	-7,9%	12,3	13,2	-6,7%
GOL	12,3	13,0	-5,7%	12,6	13,2	-4,6%
Webjet	10,5	na	na	10,9	na	na
Decolagens (000)	85.529	74.608	14,6%	178.912	150.222	19,1%
GOL	73.406	74.608	-1,6%	152.810	150.222	1,7%
Webjet	12.123	na	na	26.102	na	na
Distância Média de Voo (km)	866	893	-3,0%	877	889	-1,3%
GOL	876	893	-1,9%	887	912	-2,7%
Webjet	803	na	na	821	na	na
Aeronaves Operacionais	129	109	18,7%	133	110	21,3%
GOL	109	109	0,0%	112	110	1,8%
Webjet	20	na	na	21	na	na
Litros consumidos (mm)	403	358	12,4%	848	740	14,6%
GOL	348	358	-2,9%	727	740	-1,7%
Webjet	55	na	na	121	na	na
Funcionários ('000)	18.966	18.691	1,5%	18.966	18.691	1,5%
GOL	17.209	18.691	-7,9%	17.209	18.691	-7,9%
Webjet	1.757	na	na	1.757	na	na

*Os dados operacionais do 2T11 e 6M11 foram recalculados em função do Manual DCA vigente.

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO

RECEITA LÍQUIDA

A GOL registou Receita Líquida de R\$1.830,7 milhão no 2T12, aumento de 16,9% diante do R\$1.566,3 milhão registrado no 2T11. O aumento refere-se, principalmente, ao crescimento da demanda total em 15,3% entre os períodos. A Receita Líquida total por ASK (RASK) apresentou crescimento de 6,3% em relação ao 2T11.

Receita Líquida (R\$ MM)	2T12	2T11*	% Var.	6M12	6M11*	% Var.
Receita Líquida	1.830,7	1.566,3	16,9%	3.996,7	3.462,1	15,4%
Passageiros	1.602,0	1.378,6	16,2%	3.526,3	3.082,4	14,4%
Auxiliares	228,7	187,8	21,8%	470,5	379,6	23,9%

RASK Líquido (R\$ MM)	2T12	2T11*	% Var.	6M12	6M11*	% Var.
Receita Líquida - RASK	14,64	13,77	6,3%	15,08	14,71	2,5%
Passageiros - PRASK	12,81	12,12	5,7%	13,31	13,10	1,6%
Auxiliares	1,83	1,65	10,8%	1,78	1,61	10,1%

*Os dados do 2T11 e 6M11 não incluem a Webjet

- ✘ A variação anual de 16,9% na **Receita Líquida de Passageiros** ocorreu, principalmente, em função do aumento de 15,3% na demanda consolidada. O PRASK apresentou crescimento de 5,7% no período, resultado do aumento da taxa de ocupação das aeronaves em 3,2 pontos percentuais, na comparação com o mesmo período do ano anterior combinado a um crescimento de 0,8% no *yield* entre os períodos.
- ✘ **A Receita Auxiliar apresentou um aumento de 21,8%, atingindo R\$228,7 milhões, frente aos R\$187,8 milhões registrados no 2T11.** Nesse trimestre as Receitas Auxiliares representaram 12,5% da Receita Líquida total da Companhia (12,0% no 2T11). O crescimento refere-se a: (i) crescimento aproximado de 57,0% nas receitas provenientes de taxas de remarcação, *no show* e cancelamento de passagens, devido ao aumento de 16,0% na quantidade de passageiros transportados entre os períodos combinado ao efeito do reajuste no preço das tarifas desses serviços durante o primeiro semestre desse ano; (ii) aumento em cerca de 55,0% nas receitas com excesso de bagagem por conta do aumento no volume de passageiros transportados entre os períodos; e (iii) crescimento aproximado de 50,0% nas receitas com operações de fretamento por conta do aumento do volume dessas operações entre os trimestres, principalmente para Orlando e Bariloche. A Receita Auxiliar consolidada por ASK apresentou aumento de 10,8% em relação ao 2T11.

CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS CONSOLIDADOS

Os Custos e as Despesas Operacionais apresentaram um aumento de 19,0% em relação ao 2T11, totalizando R\$2.185,3 milhões. O CASK total atingiu R\$17,48 centavos no 2T12, representando um aumento de 8,2% em relação ao mesmo período do ano anterior. O CASK excluindo as despesas com combustíveis registrou um crescimento de 4,0% na comparação com o 2T11, totalizando R\$10,12 centavos, principalmente em função de: (i) depreciação da taxa média de câmbio do real frente ao dólar americano em 23,0%, situação que impacta negativamente as despesas da Companhia atreladas à moeda americana; (ii) efeito de menor diluição dos custos fixos nesse trimestre por conta da estratégia de racionalização de voos, o que resultou na queda de 3,4% na capacidade doméstica da unidade GOL entre os períodos e 1,9% nos dados consolidados pro-forma (considerando Webjet no 2T11); e (iii) novo patamar de tarifas aeroportuárias por conta do reajuste das tarifas aeroportuárias durante o segundo semestre de 2011.



Despesas Operacionais por ASK*	2T12	2T11*	% Var.	6M12	6M11*	% Var.
Combustível e Lubrificantes	(7,36)	(6,43)	14,5%	(7,06)	(5,95)	18,7%
Pessoal	(3,19)	(3,39)	-5,8%	(3,04)	(3,17)	-3,8%
Arrendamento de Aeronaves	(1,28)	(0,99)	29,5%	(1,14)	(1,02)	11,3%
Comerciais e Publicidade	(0,76)	(0,79)	-3,3%	(0,71)	(0,77)	-7,9%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(1,08)	(0,85)	26,8%	(1,05)	(0,77)	35,3%
Prestação de Serviços	(1,05)	(1,03)	2,0%	(0,96)	(0,96)	0,2%
Material de Manutenção e Reparo	(0,85)	(0,79)	7,3%	(0,63)	(0,72)	-12,2%
Depreciação e Amortização	(1,06)	(0,80)	32,5%	(0,95)	(0,77)	23,3%
Outras Despesas	(0,85)	(1,10)	-22,4%	(0,85)	(1,16)	-26,6%
Total CASK	(17,48)	(16,15)	8,2%	(16,40)	(15,29)	7,2%
CASK Ex-Combustível	(10,12)	(9,73)	4,0%	(9,33)	(9,34)	-0,1%

Despesas Operacionais (R\$ MM)	2T12	2T11*	%Var.	6M12	6M11*	%Var.
Combustível e Lubrificantes	(920,2)	(730,9)	25,9%	(1.871,8)	(1.400,0)	33,7%
Pessoal	(399,3)	(385,3)	3,6%	(806,6)	(744,7)	8,3%
Arrendamento de Aeronaves	(160,2)	(112,5)	42,4%	(301,9)	(240,8)	25,4%
Comerciais e Publicidade	(95,2)	(89,4)	6,4%	(188,1)	(181,3)	3,7%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(134,9)	(96,8)	39,4%	(277,1)	(181,9)	52,3%
Prestação de Serviços	(130,9)	(116,7)	12,2%	(254,2)	(225,3)	12,8%
Material de Manutenção e Reparo	(105,8)	(89,6)	18,0%	(167,0)	(169,0)	-1,1%
Depreciação e Amortização	(132,1)	(90,7)	45,7%	(251,0)	(180,8)	38,8%
Outras Despesas	(106,8)	(125,2)	-14,7%	(226,4)	(273,8)	-17,3%
Total Despesas Operacionais	(2.185,3)	(1.837,2)	19,0%	(4.344,1)	(3.597,6)	20,7%
Total Ex-Combustível	(1.265,1)	(1.106,2)	14,4%	(2.472,3)	(2.197,6)	12,5%

*Os dados do 2T11 e 6M11 não incluem a Webjet

- ✘ **Os custos com combustíveis e lubrificantes por ASK** apresentaram um aumento de 14,5% em relação ao 2T11, totalizando R\$7,36 centavos no 2T12. O preço do querosene de aviação (QAV) é resultado de uma média móvel (entre dia 24 a 25 do mês subsequente) da variação da taxa de câmbio e preço do combustível no mercado internacional. O crescimento dessa despesa ocorreu principalmente em função do aumento no preço por litro do querosene de aviação em reais de aproximadamente 11,9% (maior índice histórico do preço por litro do QAV), combinado ao aumento consolidado de 12,4% no consumo de combustível entre os períodos. A despesa de combustível no 2T12 representou cerca de 42% das despesas totais consolidadas da GOL (39,8% no 2T11).
- ✘ **Os custos com pessoal por ASK** apresentaram uma queda de 5,8% em relação ao 2T11, totalizando R\$3,19 centavos no 2T12. A variação nominal apresentou crescimento de 3,6% na comparação com o ano anterior. A normalização no crescimento dessa linha deve-se ao dinamismo da Companhia em redimensionar sua força de trabalho visando manter seu plano de negócios disciplinado, garantindo a sustentabilidade de sua operação nos próximos anos.
- ✘ **Os custos com arrendamento de aeronaves por ASK** apresentaram um aumento de 29,5% em relação ao 2T11 totalizando R\$1,28 centavos no 2T12. Na variação nominal houve um aumento de 42,4%, por conta da incorporação de 17 aeronaves sob regime de *leasing* operacional da Webjet no resultado da Companhia (1 aeronave 737-300 foi devolvida nesse trimestre) e pela depreciação da taxa de câmbio média do real frente ao dólar americano em 23,0% no período. No final do 2T12, a Companhia possuía 99 aeronaves classificadas como regime de *leasing* operacional frente a 80 aeronaves no 2T11.
- ✘ **Os custos de comerciais e publicidade por ASK** apresentaram uma queda de 3,3% em relação ao 2T11, totalizando R\$0,76 centavos no 2T12. Em valores nominais, os custos comerciais e publicidade apresentaram aumento de 6,4% em função, principalmente, do crescimento do volume de vendas da Companhia entre os períodos.



- ✘ **Os custos com tarifas de pouso por ASK** apresentaram aumento de 26,8% em relação ao 2T11, totalizando R\$1,08 centavo no 2T12. O aumento ocorreu por conta: (i) do impacto negativo gerado pela nova metodologia de cobrança de auxílio navegação instituída pela Infraero no final de 2011; (ii) da redução da etapa média de voo em 3,0%, situação que pressiona o custo por ASK dessa despesa; (iii) do aumento de 14,6% do número de decolagens entre os dois períodos; e (iv) da depreciação da taxa de câmbio média do real frente ao dólar americano em 23,0%, situação que impacta negativamente a operação internacional da Companhia.

- ✘ **Os custos com prestação de serviços por ASK** apresentaram aumento de 2,0% em relação ao 2T11, atingindo R\$1,05 centavo no período, em função: (i) da redução da etapa média de voo em 3,0%, situação que pressiona o custo por ASK dessa despesa; (ii) do crescimento de 14,6% em pousos e decolagens (o volume operacional influencia as despesas com serviço de rampa, *handling*, serviço de coleta e redespacho e outras); e (iii) da depreciação da taxa de câmbio média do real frente ao dólar americano em 23,0%, situação que impacta negativamente a operação internacional da Companhia.

- ✘ **Os custos com material de manutenção e reparo por ASK** apresentaram aumento de 7,3% em relação ao 2T11 totalizando R\$0,85 centavo no 2T12, principalmente: (i) pela depreciação da taxa de câmbio média do real frente ao dólar americano em 23,0%, tendo em vista que a maior parte das despesas de manutenção são firmadas nesta moeda; e (ii) pelo maior número de eventos de remoção de motores entre os períodos (14 no 2T12 vs 8 no 2T11). As despesas de manutenção foram parcialmente compensadas pela evolução no acordo de manutenção de motores da Delta Techops com a GOL entre os períodos.

- ✘ **A depreciação e amortização por ASK** apresentou um aumento de 32,5% em relação ao 2T11, registrando R\$1,06 centavo, por conta: (i) do aumento na quantidade de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro (45 aeronaves no 2T12 versus 41 aeronaves no 2T11); (ii) da adição de 6 aeronaves Boeing 737-300 da frota da Webjet sob propriedade da Companhia; e (iii) do aumento da depreciação dos custos estimados de reconfiguração das aeronaves que irão ocorrer no momento de sua devolução e os custos incorridos com benfeitorias relativas a grandes manutenções em motores estabelecidos em contratos.

- ✘ **Outras despesas por ASK** apresentaram uma queda de 22,4%, atingindo R\$0,85 centavo versus R\$1,10 centavo na comparação com o 2T11. A queda ocorreu em função dos lançamentos pontuais de cerca R\$40 milhões no 2T11. Desconsiderando o lançamento pontual do 2T11, outras despesas por ASK apresentaram um aumento de cerca de 25,0% por conta: (i) do aumento de 14,6% no número de pousos entre os períodos, situação que afeta despesas variáveis nessa rubrica (diárias, despesas de viagens, hospedagens e outras); e (ii) da depreciação da taxa de câmbio média do real frente ao dólar americano em 23,0%, situação que impacta negativamente a operação internacional da Companhia.

RESULTADO OPERACIONAL

O Prejuízo Operacional consolidado (EBIT) do 2T12 totalizou R\$354,6 milhões, com margem operacional negativa de 19,4% em comparação ao prejuízo operacional de R\$270,8 milhões (margem operacional negativa de 17,3%) registrado no 2T11. O resultado operacional do trimestre reflete, principalmente, a depreciação do real frente ao dólar médio em 23,0% (situação que impacta negativamente os custos atrelados à moeda americana da Companhia), aumento bem maior do que esperado nas despesas com combustível entre os períodos e aumento dos custos das tarifas aeroportuárias nos principais aeroportos do país.

Nesse trimestre, a Companhia registrou o maior índice histórico do preço por litro de QAV (despesa de combustível/consumo em litros do combustível) que atingiu cerca de R\$2,28 p/l. **O efeito da desvalorização do real frente ao dólar americano no resultado operacional consolidado da GOL e o efeito do aumento do preço do combustível atingiram em torno de R\$325,0 milhões.** Como resposta a esse cenário, no 2T12, a GOL reduziu sua estrutura operacional em termos de malha aérea e força de trabalho para se adequar a uma nova realidade de crescimento da indústria. As medidas adotadas garantirão à GOL sustentabilidade na operação no médio e no longo prazo e retorno às margens operacionais positivas, mesmo diante desse cenário desafiador.



EBITDAR (milhões de R\$)	2T12	2T11*	% Var.	6M12	6M11*	% Var.
Receita Líquida	1.830,7	1.566,3	16,9%	3.996,7	3.462,1	15,4%
Custos e Despesas Operacionais	(2.185,3)	(1.837,2)	19,0%	(4.344,1)	(3.597,6)	20,7%
EBIT	(354,6)	(270,8)	31,0%	(347,4)	(135,5)	156,3%
Margem EBIT	-19,4%	-17,3%	-2,1pp	-8,7%	-3,9%	+1,2pp
Depreciação e Amortização	(132,1)	(90,7)	45,7%	(251,0)	(180,8)	38,8%
EBITDA	(222,6)	(180,1)	23,6%	(96,3)	45,3	nm
Margem EBITDA	-12,2%	-11,5%	-0,7pp	-2,4%	1,3%	nm
Arrendamento de Aeronaves	(160,2)	(112,5)	42,4%	(302)	(241)	25,4%
EBITDAR	(62,4)	(67,6)	-7,7%	205,5	286,0	-28,1%
Margem EBITDAR	-3,4%	-4,3%	+0,9pp	5,1%	8,3%	-0,4pp

*Os dados do 2T11 e 6M11 não incluem a Webjet

No primeiro semestre de 2012, quando comparado ao mesmo período do ano anterior, a GOL conseguiu ampliar sua receita líquida total por assento ofertado (RASK) em 2,5%, e ao mesmo tempo, conseguiu permanecer com o CASK Ex-combustível estável de R\$9,3 centavos diante de um cenário mais desafiador em termos de: (i) economia menos aquecida; (ii) cenário de menor diluição de custos operacionais por conta do movimento de racionalização dos voos; (iii) depreciação do real frente ao dólar médio em 14,4%, impactando aproximadamente 55% dos custos da Companhia que são denominados em moeda americana, dentre eles, os principais são: combustível, arrendamento de aeronaves, manutenção e seguro da frota; e (iv) aumento das tarifas aeroportuários no Brasil.

A GOL visando aumentar sua eficiência, adequar sua estrutura de custo compatível com sua oferta de assentos e rentabilizar sua malha aérea descontinuou cerca de 130 voos e 1.500 postos de trabalho. Adicionalmente, centralizou o foco de sua operação nos principais eixos de tráfego aéreo no país (Sul e Sudeste).

Como resultado, GOL e Webjet possuíam, ao final do 2T12, cerca de 126 funcionários por aeronave versus 141 funcionários por aeronave no 2T11 (dados pro-forma considerando Webjet no 2T11).

Os ajustes realizados pela GOL, especialmente, no primeiro semestre de 2012 garantirão um CASK Ex-Combustível entre R\$9,0 e R\$9,6 centavos no ano de 2012, compatível ao seu modelo de negócio, mesmo diante desse cenário desafiador macroeconômico.

RESULTADO DE OPERAÇÕES DE HEDGE

A Companhia utiliza *hedge accounting* para fins de contabilização de seus instrumentos derivativos. No 2T12, a Companhia reconheceu uma perda líquida contábil de R\$24,8 milhões nas operações de hedge.

Resultados de Hedge (R\$MM)	OIL	Câmbio	Juros	Total
Subtotal - Designados para <i>Hedge Accounting</i>	(51)	-	(1,2)	(52,2)
Subtotal - Não designados para <i>Hedge Accounting</i>	-	27,4	-	27,4
Total	(51)	27,4	(1,2)	(24,8)
OCI (líquido de impostos)	16,8	-	(66,9)	(50,0)

*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.

Dentre os quais, R\$6,8 milhões foram reconhecidos no resultado operacional e R\$17,9 milhões no resultado financeiro (mais detalhes também na seção resultado financeiro).



Resultados de Hedge (R\$MM)	OIL	Câmbio	Juros	Total
Resultado Financeiro	(44,1)	27,4	(1,2)	(17,9)
Resultado Operacional	(6,8)			(6,8)
Total	(51)	27,4	(1,2)	(24,8)

- ✚ **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\$51 milhões no trimestre. Deste total, R\$10 milhões são perdas com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 2T12, e R\$41 milhões são perdas com contratos de exercícios futuros.
- ✚ **Câmbio:** as operações de hedge para taxa de câmbio totalizaram ganhos de R\$27,4 milhões, reconhecidos no resultado financeiro e referem-se à proteção cambial do fluxo de caixa da Companhia.
- ✚ **Juros:** as operações de *swap* para proteger o fluxo de caixa dos leasings de aeronaves contra uma alta de taxa de juros apresentaram uma despesa no resultado financeiro de R\$1,2 milhão.

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 30 de junho de 2012:

Valor Nominal de Contratos por período	3T12	4T12	1T13	2T13	3T13-1T15
COMBUSTÍVEL					
<i>Volume Nominal em Barris ('000)</i>	1.302	422	202	139	1.794
<i>Preço Médio por Barril (US\$)*</i>	113,78	110,06	113,43	112,13	104,48
<i>Percentual de Exposição Protegido</i>	31%	10%	5%	3%	6%
**Total em R\$MM	299,4	93,9	46,3	31,5	378,9
CÂMBIO					
<i>Valor Nominal em US\$ MM</i>	126,5	-	-	-	-
<i>Taxa Média</i>	2,08	-	-	-	-
<i>Percentual de Exposição Protegido</i>	20%	-	-	-	-
Total em R\$MM	262,6	-	-	-	-

Média ponderada dos strikes de compra dos derivativos.

** Taxa de câmbio em 30/06/2012: R\$2,0213 / US\$1,00.

Os instrumentos financeiros utilizados nesse trimestre foram, em sua totalidade, opções de Brent, *swaps* de Brent, *swaps* de taxas de juros Libor, contratos de opções e futuros de dólar negociados em bolsa. 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 417,5%, totalizando uma despesa de R\$450,3 milhões no 2T12, diante de uma despesa de R\$87,0 milhões no 2T11.

Resultado Financeiro (R\$ MM)	2T12	2T11*	% Var.	6M12	6M11*	% Var.
Despesas com juros	(109,5)	(86,7)	26,3%	(222,3)	(176,2)	27,2%
<i>Leasing Financeiro</i>	(26,9)	(20,0)	34,5%	(50,5)	(41,6)	23,8%
Despesas com juros	(82,6)	(66,7)	23,8%	(171,8)	(134,6)	28,2%
Variação Cambial	(332,8)	27,0	nm	(260,1)	96,8	nm
Receita Financeira	28,4	33,4	-14,8%	60,1	67,6	-9,4%
Resultados de Hedge	(17,8)	(62,9)	-71,6%	1,7	(93,5)	nm
Outros	(18,6)	2,1	nm	(52,9)	(7,5)	593,7%
Resultado Financeiro Líquido	(450,3)	(87,0)	417,5%	(473,5)	(112,8)	319,7%



- ✈ **As despesas com juros** totalizaram R\$109,5 milhões, um aumento de 26,3% em relação ao 2T11, principalmente em função de: (i) depreciação em cerca de 23,0% da taxa média de câmbio frente ao 2T11; (ii) maiores despesas com juros por conta da 5ª emissão das debêntures em junho/2011, (iii) maior quantidade de aeronaves classificadas sob regime de *leasing* financeiro (45 no 2T12 versus 41 no 1T11); (iv) apropriação de juros das novas captações realizadas entre os períodos. A despesa com juros foi parcialmente compensada pela queda da taxa básica de juros (“SELIC”) entre os períodos, situação que impacta os indexadores das dívidas em moeda nacional da Companhia.
- ✈ **A variação cambial** registrou uma despesa de R\$332,8 milhões no 2T12, frente a um ganho de R\$27,0 milhões registrados no 2T11. A despesa ocorreu por conta do efeito negativo gerado nos passivos em dólar da Companhia (70% no 2T12), em função da desvalorização da taxa de câmbio do final período entre o 1T12 e o 2T12 em cerca de 11,0%. **A maior parcela dessa despesa (cerca de 92,0%) não possui efeito caixa no curto prazo**, tendo em vista que as principais dívidas em moeda estrangeira da Companhia possuem vencimento a partir de 2017.
- ✈ **A receita financeira** atingiu R\$28,4 milhões no 1T12, uma queda de 14,8% em comparação a uma receita de R\$33,4 milhões no 2T11, principalmente, por conta da queda na taxa média do CDI entre os períodos, reflexo da queda na taxa básica de juros (SELIC) e menor volume de caixa aplicado entre os períodos.
- ✈ **As outras despesas financeiras** atingiram uma despesa de R\$18,6 milhões no 2T12 versus uma receita de R\$2,1 milhões no mesmo período do ano anterior. A despesa ocorreu, principalmente, por conta da segunda parcela da despesa relativa ao *waiver* das debêntures e outras despesas financeiras no valor aproximado de R\$6,0 milhões referente a ajuste ao valor presente dos passivos da Webjet.

IMPOSTO DE RENDA

O imposto de renda apresentou um crédito de R\$89,9 no 2T12 frente à despesa de R\$0,9 milhões no 2T11. O crédito na linha de imposto de renda diferido ocorreu, principalmente, pelo efeito gerado pela depreciação do real frente ao dólar no final de período entre os trimestres e adição de 4 aeronaves sob regime de *leasing* financeiro. Essa situação gera um benefício de imposto diferido ativo em função da diferença temporária sobre a despesa de variação cambial dos *leasings* financeiros.

Impostos de Renda (R\$)	2T12	2T11	% Var.	6M12	6M11	% Var.
Imposto de renda corrente	5,3	3,8	39,5%	(4,6)	(19,6)	76,5%
Imposto de renda diferido	84,6	(4,7)	nm	69,0	(21,3)	nm
Benefício (despesa) de imposto de renda	89,9	(0,9)	nm	64,4	(40,9)	nm

*Os dados do 2T11 e 6M11 não incluem a Webjet

LUCRO (PREJUÍZO) LÍQUIDO

A GOL apresentou prejuízo líquido no 2T12 de R\$715,1 milhões, com margem líquida negativa de 39,1% ante um prejuízo líquido de R\$358,7 milhões (margem líquida negativa de 22,9%) no 2T11. O prejuízo líquido do trimestre ocorreu principalmente por conta do resultado operacional negativo do período, em especial pela depreciação da taxa média de câmbio em 23,0% frente ao 2T11 e pela variação no preço do querosene de aviação, que atingiu o seu maior índice histórico no resultado da GOL, **resultando um efeito negativo de cerca de R\$325 milhões no resultado operacional**. Adicionalmente, o resultado líquido do período foi impactado negativamente pela **despesa com variação cambial no resultado financeiro, substancialmente sem efeito caixa, de R\$332,8 milhões**, também por conta da depreciação do real frente à moeda americana.

Desta forma, o efeito combinado do impacto do câmbio no resultado operacional e no resultado financeiro resultaram um montante de R\$658 milhões ou cerca 92% do prejuízo líquido do 2T12.



INDICADORES FINANCEIROS CONSOLIDADOS

Dados Operacionais	2T12	2T11*	% Var.	6M12	6M11*	% Var.
Yield por Passageiro por km (cent. R\$)	18,43	18,28	0,8%	19,38	19,06	1,6%
Receita Pax. por ASK (PRASK) (cent. R\$)	12,81	12,12	5,7%	13,31	13,10	1,6%
Receita por ASK (RASK) (cent. R\$)	14,64	13,77	6,3%	15,08	14,71	2,5%
Custo por ASK (CASK) (cent. R\$)	17,48	16,15	8,2%	16,40	15,29	7,2%
CASK excluindo desp. de combustível (cent. R\$)	10,12	9,73	4,0%	9,33	9,34	-0,1%

*Os dados do 2T11 e 6M11 não incluem a Webjet

INDICADORES MACROECONÔMICOS

Dados Operacionais	2T12	2T11	% Var.	6M12	6M11	% Var.
Taxa de câmbio média ⁽¹⁾	1,96	1,60	23,0%	1,87	1,63	14,4%
Taxa de câmbio no final do período ⁽¹⁾	2,02	1,56	29,5%	2,02	1,56	29,5%
Inflação (IGP-M) ⁽²⁾	2,6%	0,7%	+1,9pp	3,2%	3,1%	+0,0pp
Inflação (IPCA) ⁽³⁾	1,1%	1,4%	-0,3pp	2,6%	3,9%	+0,6pp
WTI (médio por barril, US\$) ⁽⁴⁾	93,35	102,34	-8,8%	98,15	98,50	-0,4%
QAV - Golfo do México (média por litro, US\$) ⁽⁴⁾	0,76	0,83	-8,5%	0,78	0,79	0,0%

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, aplicações financeiras e caixa restrito encerrou o trimestre em R\$1.967,9 milhão, uma queda de 5,2% em comparação ao 2T11, principalmente por conta da menor geração de caixa nos últimos 12 meses quando comparado com os últimos 12 meses na posição de 2T11, maiores despesas financeiras e aumento nos desembolsos com ativo fixo (CAPEX) entre os períodos.

Liquidez Total (R\$ MM)	2T12	2T11	% Var.	1T12	% Var.
Em Reais	2.347,1	2.356,9	-0,4%	2.533,2	-7,3%
Caixa e Aplicações Financeiras	1.967,9	2.075,8	-5,2%	2.156,7	-8,8%
Recebíveis de Curto Prazo	379,2	281,1	34,9%	376,5	0,7%
Liquidez Total	2.347,1	2.356,9	-0,4%	2.533,2	-7,3%

A GOL permanece com uma forte liquidez. Nesse trimestre, o caixa total representou cerca de 24,4% das receitas líquidas dos últimos 12 meses. O caixa total da GOL estava composto da seguinte forma ao final do 2T12: (i) saldo de caixa e equivalentes de R\$983,3 milhões; (ii) investimentos de liquidez imediata da ordem de R\$719,4 milhões; e (iii) caixa restrito de curto e longo prazo de R\$265,2 milhões. O caixa total representou 3,2 vezes as obrigações dos próximos 12 meses (6,0 vezes no 2T11).

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. No final do 2T12, esses recebíveis correspondiam a R\$379,2 milhões, um saldo 34,9% maior ao valor de R\$281,1 milhões registrado no 2T11, principalmente pela incorporação do saldo de aproximadamente R\$35,0 milhões de recebíveis da Webjet no balanço consolidado da GOL e aumento no volume de vendas entre os períodos.



ENDIVIDAMENTO

Em 30 de junho de 2012, o total de empréstimos e financiamentos da Companhia somava R\$5.232,9 milhões, um aumento de 29,5% em comparação ao 2T11, principalmente em função: (i) da depreciação do Real frente ao Dólar americano final de período em cerca de 29,5% entre os períodos; (ii) da incorporação de R\$214,8 milhões passivos em dívidas da Webjet; e (iii) do aumento de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro na frota total da Companhia (45 no 2T12 versus 41 no 2T11). Em comparação ao 1T12, houve aumento de 7,2%, principalmente em função da depreciação do real frente ao dólar americano final de período em cerca em 11,0%.

Em 30 de junho de 2012, o prazo médio de vencimento da dívida da Companhia excluindo o Bonus 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 2T12 com o índice de alavancagem (dívida bruta ajustada/EBITDAR) de 16,0x ante 6,7x no 2T11, e 14,9x no 1T12. Esse indicador considera a metodologia de alavancagem utilizada pelo mercado, onde se adicionam 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 2T12 com o índice de compromissos financeiros líquidos/EBITDAR (UDM) de 10,0x ante 3,2x no 2T11, e 8,7x no 1T12, indicador impactado negativamente pela menor geração de caixa operacional entre os períodos. 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 2T12).

Compromissos Financeiros (R\$ MM)	2T12	2T11	% Var.	1T12	% Var.
Financiamento de Aeronaves	2.126,9	1.590,9	33,7%	1.956,7	8,7%
<i>Leasings Financeiros</i>	2.126,9	1.590,9	33,7%	1.956,7	8,7%
Empréstimos e Financiamentos	3.106,0	2.451,1	26,7%	2.916,9	6,5%
<i>Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)</i>	2.682,0	2.110,7	27,1%	2.496,9	7,4%
<i>Bônus Perpétuo</i>	361,8	279,4	29,5%	326,2	10,9%
<i>Juros Acumulados</i>	62,2	61,0	2,0%	93,8	-33,7%
Dívida Bruta (a)	5.232,9	4.042,0	29,5%	4.873,5	7,4%
<i>Leasings Operacionais a Pagar (fora do balanço) (b)</i>	2.468,4	1.817,7	35,8%	2.269,2	8,8%
Total de Comp. Financeiros (a)+(b) = (c)	7.701,3	5.859,7	31,4%	7.142,7	7,8%
Caixa Total	1.967,9	2.075,8	-5,2%	2.156,7	-8,8%
Compromissos Financeiros Líq.	5.733,4	3.783,9	51,5%	4.986,0	15,0%
EBITDAR (UDM)	575,8	1.199,7	-52,0%	570,6	0,9%
Compromissos Financeiros Líq. / EBITDAR	10,0x	3,2x	215,7%	8,7x	14,0%

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, significou cerca de R\$7,7 bilhões no período, um aumento de 31,4% 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 da taxa de câmbio do Real frente ao dólar americano entre os períodos.



Na comparação com o 1T12, houve aumento de 7,8% principalmente por conta da depreciação da taxa de câmbio média em 11,0%. 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 o *leasing* financeiro das aeronaves e juros.

Período	Endividamento em MR\$	% Total	% Real	%USD
2013	70,9	2,6%	65%	35%
2014	108,9	4,0%	82%	18%
2015	671,7	24,5%	100%	0%
2016	257,6	9,4%	100%	0%
>2016	1.274,4	46,3%	20%	80%
Sem Vencimento	361,8	13,2%	0%	100%
Total	2.745,3	100,0%	48%	52%

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

Indicadores Financeiros	2T12	2T11	% Var.	1T12	% Var.
% da dívida bruta em moeda estrangeira	70,2%	67,3%	+2,9pp	67,1%	+3,2pp
Caixa / Receita Líquida (UDM)	24,4%	29,2%	-4,8pp	27,6%	-3,2pp
Dívida Líquida (R\$ MM)	3.265,0	1.966,4	66,0%	2.716,8	20,2%
Dívida Bruta (R\$ MM)	5.232,9	4.042,2	29,5%	4.873,5	7,4%
Dívida Bruta Ajustada ** (R\$ MM)	9.196,1	7.612,5	20,8%	8.503,0	8,2%
Dívida Líquida Ajustada *** (R\$ MM)	7.228,2	5.536,7	30,6%	6.346,3	13,9%
Dívida Bruta Ajustada**/ EBITDAR (UDM)	16,0x	6,7x	+9,3 x	14,9x	+1,1 x
Dívida Líquida Ajustada ***/ EBITDAR (UDM)	12,6x	4,8x	+7,7 x	11,1x	+1,4 x
EBITDA (UDM) / Despesas Financeiras (UDM)	0,0x	1,9x	-1,9 x	0,1x	-0,1 x
Compromissos Fin. Líquidos*/EBITDAR (UDM)	10,0x	3,2x	+6,6 x	8,7x	+1,2 x

*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

A Companhia encerrou o trimestre **com uma frota total operacional de 124 aeronaves B737-700 e 800 NGs com idade média de 7,3 anos e 23 aeronaves B737-300 com idade média de 20,0 anos**. Durante o trimestre findo em 30 de junho de 2012, a Companhia recebeu uma aeronave com base em contrato de arrendamento mercantil operacional. Nesse trimestre foram devolvidas 2 aeronaves sob regime de arrendamento operacional, dentre elas, 1 aeronave 737-300 da frota da Webjet. Ao final do trimestre, constavam 3 aeronaves 767 em situação não operacional.

A frota é arrendada em uma combinação de *leasings* financeiros e operacionais. Do total de 150 aeronaves, 99 estavam sob o regime de *leasing* operacional, 45 em *leasings* financeiros e 6 aeronaves como propriedade da Companhia. Das 45 aeronaves sob regime de *leasing* financeiro, 39 possuem opção de compra ao final do contrato. **Para 2012, a Companhia projeta um decréscimo de mais de 2,0% da oferta doméstica combinada de assentos das duas Companhias quando comparado com o ano de 2011.**

A unidade GOL encerrou o trimestre com 124 aeronaves operacionais (excluindo as 3 aeronaves Boeing 767-300), sendo que, desse total, uma média de 111 aeronaves operou nesse período (média de 109 aeronaves operacionais no 2T11). A unidade Webjet encerrou o trimestre com 30 aeronaves operacionais, sendo que, desse total, uma média de 20 aeronaves operou no período, conforme apresentado na tabela da página 5 .



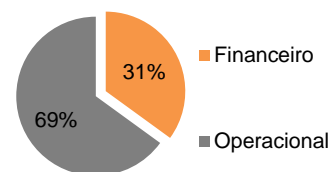
Frota Final de Período	2T12	2T11(3)	Var	1T12	Var
Consolidado	150	121	29	151	(1)
737-300	23	-	23	24	(1)
737-700	43	43	-	43	-
737-800	81	75	6	81	-
767-300	3	3	-	3	-
Frota GOL	120	121	(1)	123	(3)
737-300	-	-	-	-	-
737-700	43	43	-	43	-
737-800 (1)	74	75	(1)	77	(3)
767-300 (2)	3	3	-	3	-
Frota Webjet	30	-	30	28	2
737-300 (4)	23	-	23	24	(1)
737-700	-	-	-	-	-
737-800 (2)	7	-	7	4	3

- (1) 7 aeronaves Boeing 737-800 da GOL foram transferidas para a operação da Webjet por meio de um contrato de sub-arrendamento no primeiro semestre de 2012.
- (2) 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 referentes às 2 aeronaves Boeing 767-300 em fase de transferência estão sendo 100% reembolsadas pela Delta.
- (3) Ao final do 2T11, a GOL possuía 6 aeronaves fora da operação: 3 aeronaves Boeing 737-300 e 3 aeronaves B737-800 sub-arrendadas.
- (4) Ao final do 2T12, a Webjet possuía 3 aeronaves em fase de manutenção para devolução, que foram devolvidas no mês de agosto.

Em 30 junho de 2012, a Companhia possuía com a Boeing 90 pedidos firmes, 10 direitos de compra e 40 opções para aquisição de aeronaves. O montante aproximado dos pedidos firmes, não considerando os descontos contratuais, é de R\$16,8 bilhões e está segregado conforme os exercícios abaixo.

Em complemento aos compromissos mencionados acima, a Companhia deverá desembolsar o montante de R\$1,8 bilhão, 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	265,1	603,7	525,2	442,8	91,0	3,6	1.931,4
Compromissos com aquisição de aeronaves*	809,9	3.166,7	4.678,7	4.195,6	3.286,2	702,7	16.839,8
Total	1.075,0	3.770,4	5.203,9	4.638,4	3.377,2	706,3	18.771,2

*Considera o valor de lista das aeronaves

PLANO DE FROTA FUTURO

O quadro abaixo apresenta o plano de frota projetado consolidado revisado pela Companhia contemplando as demandas da GOL e da 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 à Boeing.



O quadro abaixo apresenta a situação atual e a expectativa da Companhia nas negociações 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
<i>Boeing 737-700 NG</i>	43	39	32	32
<i>Boeing 737-800 NG</i>	80	89	103	108
<i>Boeing 737-300</i>	24	9	-	-
<i>Boeing 767 (1)</i>	3	1	1	-
Frota Total	150	138	136	140

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

Com a substituição das aeronaves Boeing 737-300 por aeronaves Boeing 737-800, a Companhia aumentará o assento médio por aeronave flexibilizando sua capacidade operacional, além de aumentar a eficiência de suas aeronaves em termos de consumo de combustível.

INVESTIMENTOS

Os investimentos (Capex) do trimestre totalizaram aproximadamente R\$164,3 milhões, sendo 49% desse total relacionado ao plano de aquisição de aeronaves (PDP - Pre Delivery Deposits) para serem entregues entre 2012 e 2014. As aquisições de peças aeronáuticas e reconfiguração e benfeitorias em aeronaves representaram cerca de 49%; 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 2%.



PROJEÇÕES FINANCEIRAS PARA 2012

Em função dos impactos de um cenário macroeconômico adverso, 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.

A Companhia revisa nessa divulgação de resultados suas perspectivas financeiras para o ano de 2012 por conta da deteriorização do cenário macroeconômico. O novo cenário considera: (i) novo patamar de taxa câmbio, variável que impacta diretamente cerca de 55% nos custos da Companhia, dentre eles, o querosene de aviação (QAV), manutenção, arrendamento operacional de aeronaves, seguro da frota e custos incorridos na operação internacional da GOL; (ii) nova perspectiva de crescimento do mercado interno de aviação civil por conta da desaceleração da economia; e (iii) adequação da oferta a nova realidade da indústria.

Projeções Financeiras 2012	Cenário Anterior		Cenário Revisado		Real 2012
	Min.	Máx.	Min.	Máx.	JAN-JUN
Crescimento do PIB brasileiro	3,0%	4,0%	1,5%	2,5%	N.D
Crescimento de RPK no Mercado Doméstico	7,0%	10,0%	6,0%	9,0%	7,3%
Taxa de Ocupação no Mercado Doméstico	71%	75%	71%	75%	69%
Passageiros Transportados (milhões)	42	45	41	42	19
Capacidade Doméstica (Oferta) (ASKs bilhões)	50,2	51,2	48	49	24,5
RPK, Sistema (bilhões)	39	41,5	37	39	16,9
Decolagens (000)	363	370,3	354	364	178,9
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	9,0	9,6	9,0	9,6	9,3
Litros Consumidos (bilhões)	1,70	1,73	1,60	1,75	0,8
Taxa de Câmbio Média (R\$/US\$)	1,75	1,80	1,95	2,00	1,87
Margem Operacional (EBIT)	4,00%	7,00%	Nota Abaixo*		-8,7%

*Devido a um cenário de extrema volatilidade e deteriorização macroeconômica combinado a um desempenho operacional negativo do primeiro semestre de 2012, a Companhia registra que a margem operacional (EBIT) do ano de 2012 será negativa. Dessa forma, mantendo-se as premissas macroeconômicas atuais, a GOL estima um segundo semestre melhor quando comparado ao primeiro semestre de 2012 em função: (i) medidas de adequação adotadas pela Companhia durante o primeiro semestre desse ano; (ii) melhora do cenário econômico nacional; (iii) menor volatilidade macroeconômica; e (iv) maior redução de oferta doméstica, podendo alcançar queda de 4,5% na comparação com 2011.

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

Balanço Patrimonial (R\$ '000) IFRS Não Auditado	2T12	2T11	4T11
Ativo	10.454.148	9.195.926	10.655.141
Circulantes	2.636.622	2.659.531	3.138.303
Disponibilidades	983.275	1.643.472	1.230.287
Aplicações financeiras	719.391	313.431	1.009.068
Caixa restrito	69.603	-	8.554
Vendas e outros recebíveis	379.231	281.087	354.134
Estoques	150.149	141.746	151.023
Impostos correntes a recuperar	191.471	117.644	212.998
Depósitos para manutenção	34.987	-	35.082
Despesas antecipadas	67.705	88.727	93.797
Direito de operações de derivativos	-	-	4.213
Outros	40.810	73.424	39.147
Ativos Não-Circulantes	5.801.182	4.918.498	5.674.427
Imobilizado	4.026.159	3.659.079	3.890.470
Ativos intangíveis	1.775.023	1.259.419	1.783.957
Outros Ativos Não-Circulante	2.016.344	1.617.897	1.842.411
Despesas antecipadas	40.212	49.515	44.964
Depósitos para manutenção	639.186	611.435	595.517
Impostos diferidos a recuperar	1.133.137	831.022	1.086.990
Aplicações financeiras	-	110.264	-
Caixa restrito	195.622	8.608	100.541
Outros ativos não-circulante	8.187	7.053	14.399

Balanço Patrimonial (R\$ '000) IFRS Não Auditado	2T12	2T11	4T11
Passivo e Patrimônio Líquido	10.454.148	9.195.926	10.655.141
Circulante	2.856.843	1.725.982	3.595.665
Empréstimos e financiamentos	605.678	342.102	1.552.440
Fornecedores	534.149	235.215	414.563
Obrigações trabalhistas	242.050	252.682	250.030
Obrigações fiscais	62.792	50.403	76.736
Taxas e tarifas aeroportuárias	253.293	140.344	190.029
Transportes a executar	784.927	492.763	744.743
Provisões	78.619	15.708	75.568
Programa de milhagem	101.666	55.744	71.935
Adiantamento de Clientes	9.623	29.023	30.252
Dividendos a pagar	584	593	584
Operações de derivativos	107.252	-	115.432
Outras Obrigações	76.210	111.405	73.353
Passivo Não-Circulante	6.110.389	4.865.295	4.853.565
Empréstimos e financiamentos	4.627.238	3.700.052	3.439.008
Programa de milhagem	286.797	162.586	214.779
Adiantamento de Clientes	-	-	-
Obrigações fiscais	755.867	670.276	763.706
Provisões	249.158	181.295	231.182
Impostos e tarifas a recolher	116.475	121.833	112.935
Outros não correntes	74.854	29.253	91.955
Patrimônio líquido	1.486.916	2.604.649	2.205.911
Capital social	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	64.147	566.580	26.665
Lucros (prejuízos) retidos	(902.617)	(326.769)	(146.140)



DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADA

DRE (R\$ '000) IFRS Não Auditado	2T12	2T11	%Var.	6M12	6M11	%Var.
Receita Operacional Líquida	1.830.658	1.566.341	16,9%	3.996.726	3.462.063	15,4%
Transporte de passageiros	1.602.000	1.378.585	16,2%	3.526.254	3.082.433	14,4%
Transporte de cargas e outros	228.658	187.756	21,8%	470.472	379.630	23,9%
Custos e Despesas Operacionais	(2.185.303)	(1.837.155)	19,0%	(4.344.109)	(3.597.607)	20,7%
Pessoal	(399.276)	(385.304)	3,6%	(806.605)	(744.742)	8,3%
Combustível de aviação	(920.207)	(730.913)	25,9%	(1.871.773)	(1.399.963)	33,7%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(160.184)	(112.512)	42,4%	(301.866)	(240.756)	25,4%
Comerciais e publicidade	(95.152)	(89.444)	6,4%	(188.061)	(181.313)	3,7%
Tarifas de pouso e decolagem	(134.912)	(96.762)	39,4%	(277.094)	(181.894)	52,3%
Prestação de serviços	(130.921)	(116.691)	12,2%	(254.178)	(225.321)	12,8%
Material de manutenção e reparo	(105.799)	(89.633)	18,0%	(167.045)	(168.963)	-1,1%
Depreciação	(132.060)	(90.668)	45,7%	(251.042)	(180.824)	38,8%
Outros	(106.792)	(125.228)	-14,7%	(226.445)	(273.831)	-17,3%
Resultado Operacional (EBIT)	(354.645)	(270.814)	31,0%	(347.383)	(135.544)	156,3%
<i>Margem EBIT</i>	-19,4%	-17,3%	-2,1pp	-8,7%	-3,9%	-4,8pp
Outras Receitas (despesas)	(450.324)	(87.026)	417,5%	(473.536)	(112.832)	319,7%
Juros sobre empréstimos	(109.468)	(86.670)	26,3%	(222.323)	(176.192)	26,2%
Receitas Financeiras de Investimentos	28.420	33.376	-14,8%	60.161	67.565	-11,0%
Variações monetárias e cambiais	(332.836)	27.013	nm	(260.139)	96.796	nm
Resultado líquido de derivativos	(17.834)	(62.853)	-71,6%	1.711	(93.466)	nm
Outras despesas, líquidas	(18.606)	2.108	nm	(52.946)	(7.535)	602,7%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	(804.969)	(357.840)	125,0%	(820.919)	(248.376)	230,5%
Imposto de renda	89.896	(863)	nm	64.442	40.931	-58,2%
Lucro (prejuízo) líquido	(715.073)	(358.703)	99,3%	(756.477)	(289.307)	161,5%
<i>Margem Líquida</i>	-39,1%	-22,9%	-16,2pp	-18,9%	-8,4%	-10,6pp
EBITDA	(222.585)	(180.146)	23,6%	(96.341)	45.280	nm
<i>Margem EBITDA</i>	-12,2%	-11,5%	-0,7pp	-2,4%	1,3%	nm
EBITDAR	(62.401)	(67.634)	-7,7%	205.525	286.036	-28,1%
<i>Margem EBITDAR</i>	-3,4%	-4,3%	+0,9pp	5,1%	8,3%	-3,1pp

*Os dados do 2T11 e 6M11 não incluem a Webjet



FLUXO DE CAIXA

	30/06/2012	30/06/2011
Prejuízo líquido do período	-756.477	-289.307
Ajustes para reconciliar o Prejuízo líquido:		
Depreciações e amortizações	251.042	180.824
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	15.076	4.480
Provisão para processos judiciais	9.802	2.836
Provisão para contratos onerosos	-	12.330
Provisão (reversão) para obsolescência de estoque	-235	19
Impostos diferidos	-69.037	21.325
Equivalência patrimonial	-	-
Remuneração baseada em ações	7.684	14.957
Variações cambiais e monetárias, líquidas	264.019	-111.237
Juros sobre empréstimos	127.998	176.193
Resultados não realizados de hedge líquido de impostos	60.607	26.485
Provisões	1.988	-1.508
Programa de milhagem	101.749	10.674
Baixa do imobilizado e intangível	5.725	5.073
Provisão para participação de resultado	-	28.283
Redução ao valor recuperável	-3.058	-
Variações nos ativos e passivos operacionais:		
Contas a receber	-40.173	17.487
Aplicações financeiras utilizadas para negociação	287.688	-
Estoque	1.109	29.225
Depósitos	-20.873	26.329
Despesas antecipadas, impostos a recuperar e outros créditos	34.791	21.937
Outros ativos	8.761	5.367
Fornecedores	119.586	19.423
Transportes a executar	40.184	-34.714
Adiantamento de clientes	-20.629	-28.820
Obrigações trabalhistas	-7.980	46.536
Provisão para participação de resultado	-	-56.727
Taxas e tarifas aeroportuárias	63.265	8.915
Obrigações fiscais	-5.809	27.216
Provisões	17.419	-30.168
Seguros	-13.549	-48.345
Obrigações com operações de derivativos	-24.516	-
Outras obrigações	-13.730	-7.074
Caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais	442.427	78.014
Juros pagos	-60.068	-73.404
Imposto de renda pago	-4.595	-19.606
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais	377.764	-14.996
Atividades de investimentos		
Aplicações financeiras	-	-401.089
Caixa restrito	-156.130	25.892
Imobilizado	-365.879	-118.306
Intangível	-14.585	-13.270
Caixa líquido utilizado nas atividades de investimentos	-536.594	-506.773
Atividades de financiamentos		
Captações de empréstimos	218.334	548.458
Pagamentos de empréstimos e leasings	-307.801	-290.491
Créditos com empresas ligadas	-	-
Dividendos pagos	-	-50.857
Aumento de capital	-	807
Adiantamento para futuro aumento de capital	579	-
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento	-88.888	207.917
Varição cambial do caixa de subsidiárias no exterior	706	1.466
Decréscimo líquido de caixa	-247.012	-312.386
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.230.287	1.955.858
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	983.275	1.643.472

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 de 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 as perspectivas de crescimento da GOL. Essas 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

► Edmar Lopes

► André Carvalho

► Gustavo Mendes

RELAÇÕES COM INVESTIDORES

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

TELECONFERÊNCIAS

Terça-Feira
14 de agosto de 2012

PORTUGUÊS

11h00 (Brasil) -10h00 (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

12h30 (Brasil)
11h30 (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: 10016550
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 robbly.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 taxejamento.
- ▶ **LESSOR:** alguém que aluga uma propriedade ou propriedade pessoal a outro, arrendador.
- ▶ **LONG-HAUL FLIGHTS:** voos de longa distância (para a GOL, voos com mais de 4 horas de duração).
- ▶ **PASSAGEIROS PAGANTES:** representa o número total de passageiros a bordo que pagaram acima de 25% da tarifa para uma etapa.
- ▶ **PASSAGEIROS-QUILÔMETRO TRANSPORTADOS (RPK):** é a somatória dos produtos obtidos ao multiplicar-se o número de passageiros pagantes em uma etapa de voo pela distância da etapa.
- ▶ **PDP FACILITY:** crédito para financiamento de pagamentos antecipados para aquisição de aeronaves.
- ▶ **TAXA DE OCUPAÇÃO (LOAD FACTOR):** percentual da capacidade da aeronave que é utilizada em termos de assento (calculada pela divisão do RPK/ASK).
- ▶ **TAXA DE OCUPAÇÃO BREAK-EVEN (BREAK-EVEN LOAD FACTOR):** é a taxa de ocupação necessária para que as receitas operacionais auferidas correspondam as despesas operacionais incorridas.
- ▶ **TAXA DE UTILIZAÇÃO DA AERONAVE:** número médio de horas por dia em que a aeronave esteve em operação.
- ▶ **RECEITA DE PASSAGEIROS POR ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (RASK PAX):** é a receita de passageiros dividida pelo total de assentos-quilômetro disponíveis.
- ▶ **RECEITA OPERACIONAL POR ASSENTOS-QUILÔMETRO OFERECIDOS (RASK):** é a receita operacional dividida pelo total de assentos-quilômetro oferecidos.
- ▶ **SALE-LEASEBACK:** é uma transação financeira, onde um vende um recurso e o aluga de volta por um longo prazo. Assim ele continua a poder usar o recurso, não sendo o proprietário deles.
- ▶ **Slot:** é o direito de decolar ou pousar uma aeronave em determinado aeroporto durante determinado período de tempo.
- ▶ **SUB-LEASE (SUB-ARRENDAMENTO):** é uma sublocação; um arranjo onde o locatário em um aluguel, atribui esse a um terceiro, fazendo desse modo, o antigo locatário, um sublessor.
- ▶ **YIELD POR PASSAGEIRO QUILOMETRO:** representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.