



3º TRIMESTRE DE 2012
NOVEMBRO, 2012





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

DESTAQUES DO TRIMESTRE

- ✈ **A Receita Líquida de Passageiro por ASK (PRASK) apresentou aumento de 3,4% na comparação anual por conta da estratégia de redução da capacidade e maximização da taxa de ocupação das aeronaves.** A Companhia apresentou um aumento de 2,4 pontos percentuais na taxa de ocupação frente ao mesmo período do ano anterior.
- ✈ **No 3T12, a GOL permaneceu com sua estratégia de ajuste em sua oferta doméstica,** apresentando uma redução de 8,4% em sua capacidade doméstica, considerando os dados de tráfego de GOL e Webjet (pro-forma). A GOL atingiu seu objetivo de crescer a taxa de ocupação, chegando a 74,3% no mercado local. Esse resultado reflete o melhor desempenho para o período desde 2006. A demanda apresentou queda de 5,6%, também considerando os dados de GOL e Webjet (pro-forma).
- ✈ **O custo com pessoal por ASK apresentou queda de 2,4% na comparação anual, como resultado dos esforços da Companhia.** A redução da despesa com pessoal contribuiu para a manutenção de um CASK excluindo a despesa com combustível no mesmo patamar dos 9 meses do ano anterior.
- ✈ **Em julho, a GOL anunciou mudanças em sua malha aérea internacional,** com voos diretos de Guarulhos em direção a Montevideu (Uruguai), Assunção (Paraguai) e Santa Cruz de La Sierra (Bolívia).
- ✈ **Como resultado da experiência bem sucedida dos voos não regulares realizados no 3T12 e foco em explorar mercados que podem ser atendidos pela frota Boeing 737NG, a GOL anunciou em outubro o início de voos regulares diários de São Paulo/Guarulhos para Orlando e do Rio de Janeiro/Galeão, para Miami, com uma parada em Santo Domingo (República Dominicana),** onde os clientes poderão realizar a troca de aeronaves de acordo com o seu destino final. As vendas para essas operações tiveram início em 26/Out/2012. A operação está alinhada com o modelo de negócio de baixo custo da Companhia de oferecer ainda mais benefícios aos seus clientes.
- ✈ **Nesse trimestre houve a devolução de mais 3 aeronaves Boeing 737-300, totalizando até o momento a devolução de 4 aeronaves B737-300 da frota da Webjet.** A Webjet encerrou o trimestre com 7 aeronaves Boeing 737-800, que proporcionam um aumento na eficiência da operação, principalmente em termos de consumo de combustível e mais conforto para os passageiros.
- ✈ **Em 24 de julho, em reunião do Conselho de Administração, Edmar Prado Lopes Neto foi eleito Diretor Relações com Investidores e assumiu as funções de Diretor Executivo Financeiro – CFO da Companhia.**



SMILES

- ✈ **O Smiles encerrou o trimestre com cerca de 8,9 milhões de participantes no programa, um aumento de 10% frente ao mesmo período do ano anterior. Os resgates de milhas para utilização nos parceiros aéreos (Delta Airlines, Air France, KLM e Qatar) apresentaram um crescimento de 53% na comparação com os nove meses do ano anterior.** O aumento ocorreu, principalmente, por conta da nova plataforma *online* para resgate de milhas com os parceiros aéreos internacionais e pela melhoria na percepção do programa pelos clientes.
- ✈ **Em julho, a GOL anunciou um voo para Miami exclusivo para clientes do programa Smiles.** A nova operação, de caráter não regular, teve início no dia 07 de julho e terminou no dia 04 de agosto, totalizando 5 operações não regulares nesse período. O voo, teve frequência semanal, realizado nos finais de semana. **A operação foi um sucesso, com 100% dos bilhetes vendidos para as operações dessa iniciativa.**
- ✈ **Em outubro, o Smiles anunciou a criação de uma plataforma de compras com milhas na web, o Smiles Shopping.** Além das tradicionais passagens aéreas, os clientes do programa terão acesso a cerca de 300 mil novas opções de produtos e serviços através de diversos parceiros, para resgatar com os pontos acumulados no programa. A nova plataforma proporciona mais benefícios a todos os clientes, expandindo a possibilidade de resgates para produtos e serviços dos parceiros do Smiles.
- ✈ **Dentre as alternativas de resgate no Smiles Shopping estão empresas como:** Natura, Walmart, Pão de Açúcar, C&A, Editora Abril, Marisa, Chilli Beans, Kinoplex, Compra Fácil, Tok & Stok, AACD, Telha Norte, Games to Go, Bebê Store, Netshoes, Assaí, Polishop e outros parceiros. A lista completa pode ser visualizada no *website* do programa.
- ✈ **A GOL vem cumprindo o cronograma interno de transformar o programa de fidelidade Smiles em uma unidade de negócio independente até o final desse ano.** A Companhia acredita que a segregação dessa unidade pode acrescentar valor na combinação dos negócios. Essa iniciativa oferece uma alternativa de capitalização futura. A GOL destaca que não foi tomada até o momento qualquer decisão a respeito desse assunto.



EVENTOS SUBSEQUENTES

- ✈ **No dia 10 de outubro de 2012, o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) aprovou, sem restrições, a aquisição da Webjet Linhas Aéreas S.A (“Webjet”) pela VRG Linhas Aéreas S.A (“VRG”), subsidiária da GOL Linhas Aéreas Inteligentes S.A.. Com a decisão, a Companhia adotará medidas operacionais com foco em promover maior eficiência e melhores serviços aos clientes. As posições atuais de ambas as Companhias nos aeroportos em que atuam foram mantidas.** A aprovação ocorreu mediante a celebração de um Termo de Compromisso de Desempenho (“TCD”) para atingimento de determinadas eficiências operacionais, especificamente com relação à um índice de regularidade mínima (85%) na utilização dos horários de operação no aeroporto de Santos Dumont. Atualmente, a GOL já obedece a exigência da ANAC de uma regularidade mínima de 80% nesse aeroporto. A aquisição de 100% do capital da Webjet, anunciada em 01 de agosto de 2011 já havia sido aprovada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) em 03 de outubro de 2011. Com a decisão, a Companhia adotará medidas operacionais com foco em promover maior eficiência e melhores serviços aos clientes.
- ✈ **No dia 1 de outubro, a Companhia anunciou uma ordem de compra incremental de 60 aeronaves 737 MAX com a Boeing, que serão entregues a partir de 2018.** A GOL utilizará os novos aviões, principalmente, para a renovação de sua frota no futuro. Esta decisão está alinhada com o compromisso da GOL em aprimorar ainda mais sua eficiência operacional por meio de uma frota jovem e moderna.



MENSAGEM DA ADMINISTRAÇÃO

No trimestre, a GOL, apresentou um prejuízo operacional consolidado (EBIT) de R\$200 milhões e um prejuízo líquido de R\$309 milhões, em decorrência da combinação de alguns fatores, incluindo o aumento de cerca de 20% no querosene de aviação em relação ao ano anterior, um novo patamar de câmbio, um novo patamar de tarifas aeroportuárias e um baixo crescimento econômico. Esse cenário reflete o momento desafiador para indústria de aviação nacional.

A GOL, em resposta a esse cenário, vem fortalecendo sua estratégia de ajuste na capacidade doméstica visando maximizar a taxa de ocupação das aeronaves. Na busca de mais eficiência, a malha aérea da GOL foi centralizada nas rotas que apresentam melhor retorno, ao mesmo tempo, em que força de trabalho foi e permanece sendo revista pela Companhia. O impacto destas medidas será gradativo. No 3T12, a estratégia de ajuste de capacidade continuou apresentando resultado e a taxa de ocupação aumentou 2,4 pontos percentuais na comparação anual. Além disso, houve crescimento de 3,4% na receita de passageiros por assento ofertado (PRASK). Esse resultado comprova os esforços da GOL em ajustar sua operação para o atual cenário macroeconômico.

Mesmo diante desse cenário desafiador, a GOL manteve uma Posição de Caixa de R\$1,9 bilhão (22,9% da receita líquida dos últimos 12 meses) e sem pressão de grandes amortizações no curto prazo.

Outro movimento importante foi a decisão do CADE favorável a aquisição da Webjet pela VRG em outubro, conforme já esperado pela Companhia. Essa decisão permitirá a GOL aprofundar ainda mais a busca por eficiências operacionais entre as empresas diante desse cenário desafiador para indústria aérea. Após a aprovação, as vendas de ambas as Companhias foram integradas no website da GOL. As companhias continuam buscando outras medidas de integração operacional.

Ainda nesse período, algumas iniciativas importantes aconteceram para o fortalecimento da indústria nacional no curto e longo prazo. Para curto prazo, o governo aprovou uma importante medida de incentivo para o setor aéreo referente a desoneração da folha de pagamento, segundo item de custo mais representativo no resultado da Companhia após a despesa com combustível. Foi criada a Associação Brasileira de Companhias Aéreas (ABEAR), composta pelas principais empresas aéreas do país com o objetivo de discutir questões de ordem comum junto aos reguladores e ao governo.

Durante o trimestre, a GOL permaneceu com o foco na criação e desenvolvimento de uma unidade de negócio independente do Smiles, com o objetivo de um melhor gerenciamento desse negócio e exploração de um mercado cada vez mais atrativo e com extremo potencial de crescimento para os próximos anos. Diversas iniciativas foram implementadas para o fortalecimento do programa, dentre elas, os voos para os Estados Unidos exclusivo para os clientes do programa e o Smiles Shopping, ambos visando a criação de ainda mais valor para esse modelo de negócio. Como resultado dessa experiência positiva, a GOL anunciou o início de voos regulares para Orlando, Miami e Santo Domingo.

O período também foi importante por conta de direcionamentos estratégicos relevantes para a GOL. Em outubro, a Companhia anunciou uma ordem de compra incremental de 60 aeronaves 737 MAX junto a Boeing. Com o novo equipamento, que será recebido a partir de 2018, a Companhia irá continuar oferecendo na América do Sul um equipamento mais moderno para seus clientes, além de aumentar ainda mais a eficiência em custos de seus voos, dada a melhoria em termos de consumo de combustível do 737 MAX frente o modelo atual do B737 NG. A GOL será a primeira companhia no continente sul-americano a utilizar o modelo 737 MAX e uma das primeiras aéreas do mundo a operar o novo equipamento.

No 3T12, a GOL focou ainda mais na prestação do serviço aéreo. Nesse período, foi registrada uma pontualidade de cerca de 94% na malha combinada entre GOL e Webjet. O check-in não presencial realizados por meio da web, smartphones e totens, foi utilizado em cerca de 55% dos embarques realizados no período na malha combinada entre as empresas (35% no 3T11). O serviço de venda a bordo, que oferece mais opções aos passageiros sem a necessidade de um repasse nas tarifas, já está presente em mais de 50% dos voos diários da GOL, um crescimento de cerca 4 vezes na comparação com o mesmo período do ano passado. A frota de aeronaves Boeing 737 NG terminou o período com idade média de 7,4 anos, uma das frotas mais jovens da indústria de aviação global. O espírito de Servir está no DNA da GOL.

A Companhia aproveita a oportunidade para agradecer aos seus colaboradores pela dedicação e motivação apresentadas.

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



MERCADO DE AVIAÇÃO - INDÚSTRIA

A oferta da indústria doméstica ficou estável na comparação com o 3T11, apresentando um aumento de apenas 0,2%, enquanto a demanda apresentou um aumento de 7,4%, resultado do corte dos voos nos mercados em que a GOL atua, situação que teve adesão dos principais *players* do mercado. **Esse movimento tem sido uma reação da indústria em resposta ao novo patamar de custo e ao baixo crescimento do PIB nacional.** Destaque para o mês de setembro, que foi marcado pela queda de 2,1% na oferta doméstica na comparação com o mesmo período do ano anterior, após oito anos consecutivos de crescimento. A última redução da oferta para o mês de setembro ocorreu no ano de 2003.

A taxa de ocupação doméstica atingiu 76,0% no 3T12 *versus* 70,9% no 3T11 (crescimento de 5,1 pontos percentuais). **Na comparação do acumulado do ano, a indústria doméstica apresentou crescimento na oferta de 5,5%, enquanto a demanda apresentou crescimento de 7,3%**, confirmando o movimento da indústria no que se refere à adição mais conservadora de oferta e criação de um setor de aviação nacional mais maduro e focado na recuperação das margens operacionais.

SISTEMA - INDÚSTRIA (em bilhões)	3T12	3T11	% Var.	9M12	9M11	% Var.
Oferta (ASK)	38,3	38,4	-0,4%	114,7	110,5	3,8%
Demanda (RPK)	29,6	28,2	5,0%	84,8	80,4	5,5%
Taxa de Ocupação	77,3%	73,3%	+4,0 pp	73,9%	72,7%	+1,2 pp
MERCADO DOMÉSTICO	3T12	3T11	% Var.	9M12	9M11	% Var.
Oferta (ASK)	30,0	29,9	0,2%	90,2	85,4	5,5%
Demanda (RPK)	22,8	21,2	7,4%	64,9	60,5	7,3%
Taxa de Ocupação	76,0%	70,9%	+5,1 pp	72,0%	70,8%	+1,2 pp
MERCADO INTERNACIONAL	3T12	3T11	% Var.	9M12	9M11	% Var.
Oferta (ASK)	8,3	8,5	-2,6%	24,6	25,1	-2,1%
Demanda (RPK)	6,8	7,0	-2,5%	19,9	19,9	0,0%
Taxa de Ocupação	82,0%	81,9%	+0,1 pp	80,9%	79,2%	+1,6 pp

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Os dados operacionais do 3T11 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 3T11 na tabela. A utilização dos dados pro-forma visa uma melhor comparação da evolução da malha aérea da Companhia entre os períodos.

PRO-FORMA (GOL + Webjet) SISTEMA TOTAL (em bilhões)	3T12	3T11	% Var.	9M12	9M11	% Var.
Oferta (ASK)	13,0	14,0	-7,3%	39,5	40,3	-2,1%
Demanda (RPK)	9,6	10,0	-4,6%	27,8	28,4	-2,0%
Taxa de Ocupação	73,8%	71,7%	+2,0 p.p	70,4%	70,3%	+0,1 p.p
MERCADO DOMÉSTICO	3T12	3T11	%Var.	9M12	9M11	%Var.
Oferta (ASK)	11,9	13,0	-8,4%	36,3	36,9	-1,6%
Demanda (RPK)	8,8	9,4	-5,7%	25,7	26,2	-1,9%
Taxa de Ocupação	74,3%	72,1%	+2,2 p.p	70,7%	70,9%	-0,2 p.p
MERCADO INTERNACIONAL	3T12	3T11	%Var.	9M12	9M11	%Var.
Oferta (ASK)	1,1	1,0	7,0%	3,2	3,4	-7,4%
Demanda (RPK)	0,8	0,7	8,8%	2,1	2,2	-3,5%
Taxa de Ocupação	68,4%	67,3%	+1,1 p.p	65,8%	63,1%	+2,7 p.p

Dados da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac); Os dados operacionais do 3T11 foram recalculados em função do Manual DCA vigente



MERCADO DOMÉSTICO

A oferta na malha aérea doméstica pro-forma apresentou queda de 8,4% na comparação com o 3T11, devido a racionalização de voos adotada pela Companhia iniciada em março de 2012 por conta de um cenário macroeconômico desafiador para a indústria. Em linha com a estratégia da Companhia, a queda da oferta (8,4%) foi maior do que a redução na demanda (5,7%), situação que impulsionou a expansão em 2,2 pontos percentuais da taxa de ocupação no mercado nacional. **Para 2012, a GOL projeta um decréscimo entre 2% a 4,5% em sua oferta doméstica quando comparada ao ano de 2011.** No acumulado até o mês de setembro, a GOL reduziu sua oferta doméstica em 1,6% na comparação com o mesmo período de 2011.

A demanda no mercado doméstico apresentou queda de 5,7%, principalmente por conta da baixa recuperação da economia brasileira durante o período e pela redução em 8,4% na oferta da Companhia no trimestre.

MERCADO INTERNACIONAL

A oferta internacional apresentou aumento de 7,0% na comparação com o 3T11, principalmente pela reestruturação da malha aérea internacional que adicionou novos voos com origem em Guarulhos em direção a Montevideo (Uruguai), Assunção (Paraguai) e Santa Cruz de La Sierra (Bolívia). Adicionalmente, houve um aumento no volume de voos não regulares, dentre eles, voos para Miami e Orlando nos Estados Unidos exclusivo para clientes do programa Smiles.

No mesmo período, **a demanda internacional apresentou aumento de 8,8%**, principalmente por conta dos mesmos motivos que afetaram a oferta internacional no período.

DEMANDA (RPK) e TAXA DE OCUPAÇÃO

Como resultado dos fatores descritos acima, **a taxa de ocupação do sistema total apresentou um aumento de 2,0 pontos percentuais no 3T12, atingindo 73,8% (vs 71,1% no 3T11).** A taxa de ocupação registrada no 3T12 representa a melhor taxa de ocupação para o período na história da Companhia desde 2007.



INDICADORES OPERACIONAIS CONSOLIDADOS (GOL e Webjet)

Os indicadores abaixo não consideram a Webjet no 3T11 e 9M11.

Dados Operacionais Consolidados	3T12	3T11	% Var.	9M12	9M11	% Var.
RPK (Bilhões)	9,6	8,9	7,7%	27,8	25,1	10,8%
GOL	8,4	8,9	-5,6%	24,1	25,1	-3,9%
Webjet	1,2	-	na	3,7	-	na
ASK (Bilhões)	13,0	12,5	4,2%	39,5	36,0	9,7%
GOL	11,4	12,5	-8,7%	34,6	36,0	-4,0%
Webjet	1,6	-	na	4,9	-	na
Taxa de Ocupação	73,8%	71,4%	+2,4 p.p	70,4%	69,7%	+0,7 p.p
GOL	73,8%	71,4%	+2,4 p.p	69,7%	69,7%	+0,1 p.p
Webjet	73,2%	-	na	74,8%	-	na
Passageiros Pagantes ('000)	10.416	9.396	10,9%	29.852	26.215	13,9%
GOL	9.110	9.396	-3,0%	25.857	26.215	-1,4%
Webjet	1.306	-	na	3.995	-	na
Produtividade (Horas Bloco/Dia)	12,1	13,8	-12,5%	12,2	13,4	-9,0%
GOL	12,3	13,8	-10,6%	12,5	13,4	-7,0%
Webjet	10,6	-	na	10,8	-	na
Decolagens	88.109	79.512	10,8%	267.021	229.734	16,2%
GOL	75.674	79.512	-4,8%	228.484	229.734	-0,5%
Webjet	12.435	-	na	38.537	-	na
Distância Média de Voo (km)	868	905	-4,2%	874	909	-3,9%
GOL	877	905	-3,1%	884	909	-2,8%
Webjet	810	-	na	818	-	na
Aeronaves Operacionais	131	111	18,4%	133	110	20,7%
GOL	111	111	0,0%	112	110	1,5%
Webjet	20	-	na	21	-	na
Litros consumidos (mm)	417	395	5,8%	1.266	1.135	11,5%
GOL	361	395	-8,4%	1.089	1.135	-4,1%
Webjet	56	-	na	177	-	na
Funcionários	18.356	18.606	-1,3%	18.356	18.776	-1,3%
GOL	16.704	18.606	-10,2%	16.704	18.606	-10,2%
Webjet	1.652	-	na	1.652	-	na

Os dados de tráfego do 3T11 e 9M11 foram recalculados em função do Manual DCA vigente.



DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO

RECEITA LÍQUIDA

A GOL registrou Receita Líquida de R\$1.987,3 milhão no 3T12, aumento de 7,8% diante de R\$1.843,7 milhão registrado no 3T11. O aumento refere-se, principalmente, ao crescimento da demanda total em 7,7% entre os períodos. A Receita Líquida total por ASK (RASK) apresentou crescimento de 3,4% em relação ao 3T11.

Receita Líquida (R\$ MM)	3T12	3T11*	% Var.	9M12	9M11*	% Var.
Receita Líquida	1.987,3	1.843,7	7,8%	5.984,1	5.305,8	12,8%
Passageiros	1.760,1	1.632,6	7,8%	5.286,3	4.715,0	12,1%
Auxiliares	227,3	211,1	7,7%	697,8	590,8	18,1%

RASK Líquido	3T12	3T11*	% Var.	9M12	9M11*	% Var.
Receita Líquida - RASK	15,30	14,79	3,4%	15,15	14,74	2,8%
Passageiros - PRASK	13,55	13,10	3,4%	13,39	13,10	2,2%
Auxiliares	1,75	1,69	3,3%	1,77	1,64	7,7%

*Os dados do 3T11 e 9M11 não incluem a Webjet

- ✈ O crescimento de 7,8% na **Receita Líquida de Passageiros na comparação com o 3T11** ocorreu, principalmente, em função do aumento de 7,7% na demanda consolidada. O PRASK apresentou crescimento de 3,4% no período por conta do aumento de 2,4 pontos percentuais na taxa de ocupação, tendo em vista que o *yield* ficou estável entre os períodos. A Companhia reitera seu esforço para aumento do PRASK por meio da maximização da taxa de ocupação das aeronaves. Pela sétima vez consecutiva no ano de 2012, o PRASK apresentou aumento na comparação mensal, considerando a última informação de tráfego divulgada (*release* de tráfego de setembro).
- ✈ **A Receita Auxiliar apresentou um aumento de 7,7%, atingindo R\$227,3 milhões, frente aos R\$211,1 milhões registrados no 3T11.** No 3T12, as receitas auxiliares representaram 11,4% da Receita Líquida total da Companhia (11,5% no 3T11). O aumento na receita auxiliar ocorreu por conta do: (i) crescimento aproximado de 25,0% nas receitas provenientes de taxas de remarcação, *no show* e cancelamento de passagens, principalmente devido ao aumento de 11% 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 300% na receita de fretamento por conta do aumento no volume de operações não regulares, dentre eles, voos exclusivo para os EUA para clientes Smiles; e (iii) aumento em torno de 5,0% na receita proveniente de excesso de bagagem. A Receita Auxiliar consolidada por ASK apresentou aumento de 3,4% em relação ao 3T11.

CUSTOS E DESPESAS OPERACIONAIS CONSOLIDADOS

Os Custos e as Despesas Operacionais apresentaram um aumento de 14,0% em relação ao 3T11, totalizando R\$2.188,0 milhões. O CASK total atingiu R\$16,85 centavos no 3T12, representando um aumento de 9,4% em relação ao mesmo período do ano anterior. O CASK excluindo a despesa com combustível registrou um crescimento de 2,3% na comparação com o 3T11, totalizando R\$9,63 centavos, principalmente em função de: (i) depreciação da taxa média de câmbio do real frente ao dólar americano em 24,0%, (ii) menor diluição de custos fixos por conta da estratégia de redução na capacidade no mercado doméstico; e (iii) novo patamar de tarifas aeroportuárias por conta dos ajustes nas tarifas realizados pela Infraero. O desempenho do CASK excluindo a despesa com combustível foi parcialmente compensado pela redução nas despesas com pessoal após a readequação da força de trabalho da GOL durante esse ano.



Despesas Operacionais por ASK*	3T12	3T11*	% Var.	9M12	9M11*	% Var.
Combustível e Lubrificantes	(7,21)	(5,98)	20,6%	(7,11)	(5,96)	19,3%
Pessoal	(2,88)	(2,95)	-2,4%	(2,99)	(3,09)	-3,3%
Arrendamento de Aeronaves	(1,35)	(0,87)	55,2%	(1,21)	(0,97)	24,6%
Comerciais e Publicidade	(0,82)	(0,90)	-9,1%	(0,77)	(0,81)	-4,9%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(1,12)	(0,80)	40,1%	(1,07)	(0,78)	36,8%
Prestação de Serviços	(1,04)	(0,95)	9,1%	(0,98)	(0,96)	3,1%
Manutenção e Reparo	(0,65)	(1,04)	-38,0%	(0,64)	(0,83)	-23,5%
Depreciação e Amortização	(0,93)	(0,73)	28,2%	(0,94)	(0,75)	25,0%
Outras Despesas	(0,84)	(1,17)	-28,2%	(0,82)	(1,17)	-29,6%
Total CASK	(16,85)	(15,40)	9,4%	(16,54)	(15,33)	7,9%
CASK Ex-Combustível	(9,63)	(9,42)	2,3%	(9,43)	(9,37)	0,7%

Despesas Operacionais (R\$ MM)	3T12	3T11*	%Var.	9M12	9M11*	%Var.
Combustível e Lubrificantes	(936,9)	(745,3)	25,7%	(2.808,7)	(2.145,3)	30,9%
Pessoal	(374,5)	(368,1)	1,7%	(1.181,1)	(1.112,9)	6,1%
Arrendamento de Aeronaves	(175,7)	(108,6)	61,8%	(477,6)	(349,4)	36,7%
Comerciais e Publicidade	(105,9)	(111,8)	-5,3%	(305,7)	(293,2)	4,3%
Tarifas de Pouso e Decolagem	(145,9)	(99,9)	46,1%	(423,0)	(281,8)	50,1%
Prestação de Serviços	(134,6)	(118,4)	13,7%	(388,8)	(343,8)	13,1%
Manutenção e Reparo	(84,0)	(130,0)	-35,4%	(251,0)	(298,9)	-16,0%
Depreciação e Amortização	(121,1)	(90,7)	33,6%	(372,2)	(271,5)	37,1%
Outras Despesas	(109,2)	(145,8)	-25,1%	(323,9)	(419,7)	-22,8%
Total Despesas Operacionais	(2.188,0)	(1.918,8)	14,0%	(6.532,1)	(5.516,4)	18,4%
Total Ex-Combustível	(1.251,1)	(1.173,4)	6,6%	(3.723,4)	(3.371,1)	10,5%

*Os dados do 3T11 e 9M11 não incluem a Webjet

- ✈ **Os custos com combustíveis e lubrificantes por ASK** apresentaram um aumento de 20,6% em relação ao 3T11, totalizando R\$7,21 centavos no 3T12. O aumento na despesa de combustível ocorreu principalmente em função da permanência de um alto patamar do preço por litro do QAV durante o trimestre, representado por um aumento de cerca de 20% na comparação com o mesmo período do ano passado e praticamente estável em relação ao 2T12. Adicionalmente, houve um aumento em cerca de 6,0% no consumo de combustível entre os períodos. A despesa de combustível no 3T12 representou cerca de 43% das despesas totais consolidadas (39% no 3T11).
- ✈ **Os custos com pessoal por ASK** apresentaram uma queda de 2,4% em relação ao 3T11, totalizando R\$2,88 centavos no 3T12. A redução dessa linha deve-se ao dinamismo da Companhia em redimensionar sua força de trabalho visando manter seu plano de negócios disciplinado. Ao final do trimestre, a Companhia possuía 18.356 colaboradores frente aos 20.548 ao final do 1T12 (queda de 10,7%), período que teve início a estratégia de racionalização dos voos.
- ✈ **Os custos com arrendamento de aeronaves por ASK** apresentaram um aumento de 55,2% em relação ao 3T11, totalizando R\$1,35 centavos no 3T12. O aumento ocorreu por conta do maior número de aeronaves classificadas como regime de *leasing* operacional nesse período (99 no 3T12 vs 80 no 3T11) e por conta da depreciação do Real frente ao Dólar americano em 24% entre os períodos, tendo em vista que essas despesas são denominadas em moeda americana.
- ✈ **Os custos comerciais e publicidade por ASK** apresentaram uma queda de 9,1% em relação ao 3T11, totalizando R\$0,82 centavos no 3T12 por conta da queda de aproximadamente 10% no volume de vendas entre os períodos devido, principalmente, ao cenário competitivo vivenciado durante o início do 3T11, situação que estimulou as vendas nesse período em 2011. Ressalta-se que houve um aumento no patamar dessa despesa devido a reclassificação das despesas com milhas de parceiros internacionais da rubrica "outros" para essa linha (R\$12 milhões no 9M11). Essa despesa apresentou um crescimento em cerca de 75% na comparação anual, resultado do fortalecimento das parcerias e implementação da plataforma de resgate de passagens de parceiros online no website do Smiles.



- ✈ **Os custos com tarifas de pouso por ASK** apresentaram aumento de 40,1% em relação ao 3T11, totalizando R\$1,12 centavo no 3T12. O aumento ocorreu por conta: (i) do impacto negativo gerado pela nova metodologia de cobrança tarifária instituída pela Infraero (ajuste nas tarifas de pouso e auxílio navegação); (ii) redução da etapa média de voo em 4,2%, situação que pressiona o custo por ASK dessa despesa; (iii) aumento de 10,8% do número de decolagens entre os dois períodos; e (iv) da depreciação da taxa de câmbio média do real frente ao dólar americano em 24,0%.
- ✈ **Os custos com prestação de serviços por ASK** apresentaram aumento de 9,1% em relação ao 3T11, atingindo R\$1,04 centavo no período, em função: (i) da redução da etapa média de voo em 4,2%, situação que pressiona o custo por ASK dessa despesa; (ii) do crescimento de 10,8% em pousos e decolagens, situação que influencia nas 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 24,0%.
- ✈ **Os custos com material de manutenção e reparo por ASK** apresentaram queda de 38,0% em relação ao 3T11 totalizando R\$0,65 centavo no 3T12, principalmente por conta da: (i) menor quantidade de remoções de motores para manutenção entre os períodos (4 no 3T12 vs 9 no 3T11); e (ii) redução no custo da manutenção na remoção de motores (*overhaul*) devido ao acordo firmado entre a GOL e Delta Techops. A despesa foi parcialmente compensada pela depreciação do real frente ao dólar americano em 24% entre os períodos, tendo em vista que as despesas de manutenção são substancialmente denominadas em moeda americana.
- ✈ **A depreciação e amortização por ASK** apresentou um aumento de 28,2% em relação ao 3T11, registrando R\$0,93 centavo, por conta de: (i) aumento da depreciação dos custos estimados de reconfiguração das aeronaves que irão ocorrer no momento de sua devolução e os custos incorridos com melhorias relativas a grandes manutenções em motores estabelecidos em contratos; (ii) adição de 6 aeronaves Boeing 737-300 da frota da Webjet sob propriedade da Companhia; e (iii) aumento na quantidade de aeronaves sob regime de *leasing* financeiro (45 aeronaves no 3T12 *versus* 44 aeronaves no 3T11).
- ✈ **Outras despesas por ASK** apresentaram uma queda de 33,7%, atingindo R\$0,84 centavo *versus* R\$1,27 centavo na comparação com o 3T11. A queda ocorreu em função do lançamento pontual de R\$50,0 milhões realizado no 3T11 referente a melhorias e desenvolvimento de sistemas. Desconsiderando o lançamento pontual do 3T11, outras despesas por ASK apresentaram um aumento de cerca de 3,1% por conta: (i) do aumento de 10,8% no número de pousos entre os períodos, situação que afeta despesas variáveis nessa rubrica (diárias, despesas de viagens, hospedagens e outras); e (ii) depreciação da taxa de câmbio média do real frente ao dólar americano em 24,0%.

RESULTADO OPERACIONAL

O Prejuízo Operacional consolidado (EBIT) do 3T12 totalizou R\$200,7 milhões, com margem operacional negativa de 10,1% em comparação ao prejuízo operacional de R\$75,1 milhões (margem operacional negativa de 4,1%) registrado no 3T11. A margem negativa no trimestre ocorreu, principalmente: (i) pelo aumento do preço por litro do QAV em cerca de 20% frente ao mesmo período do anterior; (ii) pela fraca recuperação da economia interna durante o trimestre, situação que impacta negativamente a demanda por viagens aéreas no país; (iii) pelo novo patamar de tarifas aeroportuárias por conta da nova metodologia de cobrança instituída pela Infraero; e (iii) devido à depreciação do real frente ao dólar americano em 24% entre os períodos, tendo em vista que cerca de 55,0% dos custos da Companhia são denominados em moeda americana.

Em função do cenário macroeconômico desafiador, a GOL permanece com sua estratégia de ajuste de capacidade no mercado interno e com foco na redução de custos, visando um retorno gradativo às margens operacionais positivas. A Companhia permanece focada em fortalecer o seu DNA de baixo custo. O aumento de apenas 2,3% no seu CASK excluindo a despesa de combustível na comparação com o 3T11 e a manutenção no mesmo patamar frente ao 9M11, mesmo diante de um cenário muito mais desafiador por conta da menor diluição de custos e novo patamar de câmbio, comprovam os esforços da Companhia em fortalecer ainda mais seu modelo de negócio de baixo custo.



EBITDAR (Milhões de R\$)	3T12	3T11*	% Var.	9M12	9M11*	% Var.
Receita Líquida	1.987,3	1.843,7	7,8%	5.984,1	5.305,8	12,8%
Custos e Despesas Operacionais	(2.188,0)	(1.918,8)	14,0%	(6.532,1)	(5.516,4)	18,4%
EBIT	(200,7)	(75,1)	167,3%	(548,0)	(210,6)	160,2%
Margem EBIT	-10,1%	-4,1%	-6,0pp	-9,2%	-4,0%	-5,2 pp
Depreciação e Amortização	(121,1)	(90,7)	33,6%	(372,2)	(271,5)	37,1%
EBITDA	(79,5)	15,6	nm	(175,9)	60,9	nm
Margem EBITDA	-4,0%	0,8%	-4,8pp	-2,9%	1,1%	-4,1pp
Arrendamento de Aeronaves	(175,7)	(108,6)	61,8%	(477,6)	(349,4)	36,7%
EBITDAR	96,2	124,2	-22,6%	301,7	410,3	-26,5%
Margem EBITDAR	4,8%	6,7%	-1,9pp	5,0%	7,7%	-2,7pp

*Os dados do 3T11 e 9M11 não incluem a Webjet

RESULTADO DE OPERAÇÕES DE HEDGE

A Companhia utiliza *hedge accounting* para fins de contabilização de alguns de seus instrumentos derivativos. No 3T12, a Companhia reconheceu um ganho líquido contábil de **R\$45,6 milhões nas operações de hedge**.

Resultados de Hedge (R\$MM)	OIL	Câmbio	Juros	Total
Subtotal - Designados para <i>Hedge Accounting</i>	48,9	-	(1,9)	46,9
Subtotal - Não designados para <i>Hedge Accounting</i>	-	(1,3)	-	(1,3)
Total	48,9	(1,3)	(1,9)	45,6
OCI (líquido de impostos)	16,3	-	(71,7)	(55,4)

*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 designadas como efetivas para fins de hedges de fluxo de caixa. 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 que tem por objetivo a proteção dos fluxos de caixa.

Dentre os quais, **R\$1,8 milhões foram reconhecidos no resultado operacional e R\$43,8 milhões no resultado financeiro** (mais detalhes também na seção resultado financeiro).

Resultados de Hedge (R\$MM)	OIL	Câmbio	Juros	Total
Resultado Financeiro	47,0	(1,3)	(1,9)	43,8
Resultado Operacional	1,8	-	-	1,8
Total	48,9	(1,3)	(1,9)	45,6

- ✈ **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 ganhos de R\$48,9 milhões no trimestre. Deste total, R\$11 milhões são ganhos com contratos de vencimentos no próprio período de competência do 3T12, e R\$37,9 milhões são ganhos com contratos de exercícios futuros.
- ✈ **Câmbio:** as operações de hedge para taxa de câmbio totalizaram perdas de R\$1,3 milhões, reconhecidas 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\$1,9 milhões.



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 setembro de 2012:

Valor Nominal de Contratos por período	4T12	1T13	2T13	3T13	4T13-1T15
COMBUSTÍVEL					
Volume Nominal em Barris ('000)	1.065	202	139	180	1.524
Preço Médio por Barril (US\$)*	111,02	113,43	112,13	108,45	104,24
Percentual de Exposição Protegido	25%	4%	3%	4%	5%
**Total em R\$MM	240,1	46,5	31,6	39,6	322,6
CÂMBIO					
Valor Nominal em US\$ MM	146,0	-	-	-	-
Taxa Média	2,04	-	-	-	-
Percentual de Exposição Protegido	24%	-	-	-	-
Total em R\$MM	298,1	-	-	-	-

Média ponderada dos strikes de compra dos derivativos.

** Taxa de câmbio em 30/09/2012: R\$2,0306 / US\$1,00.

Os instrumentos financeiros utilizados nesse trimestre foram, em sua totalidade, contratos de opções de Brent e WTI, 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 uma queda de 86,4%, totalizando uma despesa de R\$77,7 milhões no 3T12, diante de uma despesa de R\$572,8 milhões no 3T11.

Resultado Financeiro (R\$ MM)	3T12	3T11*	% Var.	9M12	9M11*	% Var.
Despesas com juros	(112,5)	(109,1)	3,0%	(334,8)	(285,3)	17,3%
Leasing Financeiro	(27,0)	(22,8)	18,4%	(78,4)	(64,4)	21,7%
Despesas com juros	(85,5)	(86,3)	-1,0%	(256,4)	(220,9)	16,0%
Variação Cambial	(6,3)	(476,4)	-98,7%	(266,4)	(379,6)	-29,8%
Receita Financeira	21,4	39,4	-45,7%	81,6	106,9	-23,7%
Resultados de Hedge	43,8	(15,5)	nm	45,5	(109,0)	nm
Outros	(24,1)	(11,1)	116,7%	(77,0)	(18,7)	313,1%
Resultado Financeiro Líquido	(77,7)	(572,8)	-86,4%	(551,3)	(685,7)	-19,6%

*Os dados do 3T11 e 9M11 não incluem a Webjet

✈ **As despesas com juros** totalizaram R\$112,5 milhões, um aumento de 3,0% em relação ao 3T11, principalmente em função de: (i) apropriação de juros das novas captações realizadas desde o final do 3T11 que totalizaram cerca de R\$450 milhões (Capital de Giro, Citibank, Finimp, Safra, Banco IBM e outras); (ii) depreciação da taxa média de câmbio final de período em cerca de 9,5% frente ao 3T11, situação que impacta negativamente o endividamento em moeda americana da Companhia (70% no 3T12); (iii) adição de 1 aeronave sob regime de *leasing* financeiro no mix da frota (45 no 3T12 versus 44 no 3T11); (iv). A despesa com juros foi parcialmente compensada pelas quitações de financiamentos entre os períodos e pela queda da taxa básica de juros ("SELIC"), situação que impacta os indexadores das dívidas em moeda nacional da Companhia.



- ✈ **A variação cambial** registrou uma despesa de R\$6,3 milhões no 3T12, uma queda de 98,7% frente aos R\$476,4 milhões registrado no 3T11. A despesa no trimestre ocorreu, principalmente, pela variação do câmbio final de período entre o 2T12 e 3T12 em 0,5%. Na despesa de R\$476,4 milhões registrada no 3T11, a taxa de câmbio final de período sofreu variação de 19% frente ao 2T11. A desvalorização do real frente a moeda americana impacta negativamente essa rubrica, tendo em vista que a grande parte do endividamento da Companhia é denominado em moeda estrangeira (70% no 3T12).
- ✈ **A receita financeira** atingiu R\$21,4 milhões no 3T12, uma queda de 45,7% frente aos R\$39,4 milhões registrado no 3T11, principalmente, por conta do menor volume do caixa médio aplicado e pela queda da taxa básica de juros (SELIC), considerando que grande parte das aplicações realizadas do Caixa da Companhia são remuneradas ao CDI.
- ✈ **As outras despesas financeiras apresentaram um aumento de 116,7%**, atingindo uma despesa de R\$24,1 milhões no 3T12 (R\$11,1 milhões no 3T11). O aumento ocorreu, principalmente, por conta de uma baixa de R\$11,1 milhões referente ao valor que estava em depósito em garantia referente a compra da Webjet.

IMPOSTO DE RENDA

O imposto de renda apresentou uma despesa de R\$31,0 milhões no 3T12 frente à um crédito de R\$131,4 milhões no 3T11. A despesa nesse trimestre ocorreu, principalmente, devido a reversão de uma provisão de IR/CSLL sobre contingência de COFINS/PIS nesse período, conforme detalhado no nota explicativa 21 do ITR. Já o crédito auferido no 3T11 deve-se pelo efeito positivo gerado no imposto diferido, ocorrido por conta da depreciação do real frente ao dólar no final de período entre o 2T11 e 3T11 em 19% e adição de 3 aeronaves sob regime de *leasing* financeiros naquele período, essa situação gera diferenças temporárias na base tributável.

Impostos de Renda (R\$)	3T12	3T11*	%Var.	9M12	9M11*	%Var.
Imposto de renda corrente	(0,6)	(2,6)	-76,9%	(5,2)	(22,2)	-76,6%
Imposto de renda diferido	(30,4)	134,0	nm	38,7	112,6	nm
Crédito (despesa) de imposto de renda	(31,0)	131,4	nm	33,5	90,4	nm

*Os dados do 3T11 e 9M11 não incluem a Webjet

LUCRO (PREJUÍZO) LÍQUIDO

A GOL apresentou prejuízo líquido no 3T12 de R\$309,4 milhões, com margem líquida negativa de 15,6% ante um prejuízo líquido de R\$516,5 milhões (margem líquida negativa de 28,0%) no 3T11. O prejuízo líquido do trimestre ocorreu principalmente por conta do resultado operacional negativo do período em função do cenário macroeconômico desafiador para a indústria de aviação nacional. Esse cenário ocorre pela combinação dos seguintes fatores: (i) aumento em cerca de 20% no querosene de aviação na comparação anual; (ii) novo patamar de câmbio; (iii) fraco crescimento da economia nacional, situação que impacta diretamente a demanda no setor; e (iv) novo patamar de tarifas aeroportuárias nos principais aeroportos do país.

Desde final de março de 2012, a Companhia trabalha no ajuste de sua capacidade operacional para a nova realidade de crescimento e custos do setor aéreo nacional. **Para 2012, a GOL projeta uma redução entre 2% e 4,5% em sua oferta de assentos no mercado local. Essa iniciativa visa centralizar a operação da GOL nos mercados com melhor rentabilidade em sua malha tornando a operação mais dinâmica com foco no retorno gradativo das margens operacionais positivas, mesmo diante do cenário desafiador citado acima.**



INDICADORES FINANCEIROS CONSOLIDADOS

DADOS OPERACIONAIS	3T12	3T11*	% Var.	9M12	9M11*	% Var.
Yield por Passageiro por Quilômetro (cent. R\$)	18,37	18,35	0,1%	19,03	18,81	1,2%
Receita por Pax por ASK (PRASK) (cent. R\$)	13,55	13,10	3,4%	13,39	13,10	2,2%
Receita por ASK (RASK) (cent. R\$)	15,30	14,80	3,4%	15,16	14,74	2,8%
Custo por ASK (CASK) (cent. R\$)	16,85	15,40	9,4%	16,54	15,33	7,9%
CASK excluindo desp. de comb. (cent. R\$)	9,63	9,42	2,3%	9,43	9,37	0,7%
Taxa de câmbio média (1)	2,03	1,64	24,0%	1,92	1,63	17,6%

*Os dados do 3T11 e 9M11 não incluem a Webjet

INDICADORES MACROECONÔMICOS

DADOS OPERACIONAIS	3T12	3T11	% Var.	9M12	9M11	% Var.
Taxa de câmbio média(1)	2,03	1,64	24,0%	1,92	1,63	17,6%
Taxa de câmbio no final do período(1)	2,03	1,85	9,5%	2,03	1,85	9,5%
Inflação (IGP-M)(2)	7,1%	4,1%	+3,0pp	7,1%	11,3%	+0,0pp
Inflação (IPCA)(3)	3,8%	5,0%	-1,2pp	3,8%	5,9%	+0,0pp
WTI (médio por barril, US\$)(4)	92,20	89,54	3,0%	96,16	95,04	1,2%
QAV - Golfo do México (média por litro, US\$)(4)	0,79	0,78	1,7%	0,78	0,78	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 de curto e longo prazo encerrou o trimestre em R\$1.879,2 milhões, uma queda de 14,1% em comparação ao 3T11, principalmente por conta da menor geração de caixa nos últimos 12 meses quando comparado com os últimos 12 meses na posição de 3T11, maiores despesas com juros e desembolsos com ativo fixo (CAPEX) entre os períodos.

Liquidez Total (R\$ MM)	3T12	3T11	% Var.	2T12	% Var.
Em Reais	2.260,2	2.514,0	-10,1%	2.347,1	-3,7%
Caixa e Aplicações Financeiras	1.879,2	2.187,4	-14,1%	1.967,9	-4,5%
Recebíveis de Curto Prazo	381,0	326,6	16,7%	379,2	0,5%
Liquidez Total	2.260,2	2.514,0	-10,1%	2.347,1	-3,7%

A GOL permanece com uma forte posição de caixa. Nesse trimestre, o caixa total representou cerca de 22,9% das receitas líquidas dos últimos 12 meses. O caixa total da GOL estava composto da seguinte forma ao final do 3T12: (i) saldo de caixa e equivalentes de R\$1.050,6 milhões; (ii) investimentos de liquidez imediata da ordem de R\$662,2 milhões; e (iii) caixa restrito de curto e longo prazo de R\$166,4 milhões. O caixa total representou 3,1 vezes as obrigações dos próximos 12 meses (5,0 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 3T12, esses recebíveis correspondiam a R\$381,0 milhões, um saldo 16,7% maior ao valor de R\$326,6 milhões registrado no 3T11, principalmente pela incorporação do saldo de aproximadamente R\$31 milhões de recebíveis da Webjet no balanço consolidado da GOL e aumento no volume de vendas entre os períodos.



ENDIVIDAMENTO

Em 30 de setembro de 2012, o total de empréstimos e financiamentos da Companhia somavam R\$5.259,5 milhões, um aumento de 11,3% em comparação ao 3T11, principalmente em função de: (i) novas captações realizadas desde o final do 3T11 que atingiram em cerca de R\$450,0 milhões, incluindo os passivos que foram incorporados da Webjet desde sua aquisição em 03 de outubro de 2011 (Capital de Giro, Citibank, Finimp, Safra, Banco IBM e outras); (ii) depreciação do real frente ao dólar americano final de período em cerca de 9,5% entre os períodos; e (iii) adição de 1 aeronave sob regime de *leasing* financeiro na frota total da Companhia (45 no 3T12 versus 44 no 3T11). Em comparação ao 2T12, houve aumento de 0,5%, principalmente em função do efeito líquido de cerca de R\$25,0 milhões das captações e quitações de linhas de financiamento no período.

Em 30 de setembro de 2012, o prazo médio de vencimento da dívida da Companhia excluindo o Bonus Perpétuo estava em 6,5 anos, com taxa média de 11,5% nas obrigações em moeda local e 6,6% nas obrigações em dólar. A GOL encerrou o 3T12 com o índice de alavancagem (dívida bruta ajustada/EBITDAR) de 17,7x ante 9,2x no 3T11, e 16,0x no 2T12. 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 3T12 com o índice de compromissos financeiros líquidos/EBITDAR (UDM) de 11,1x ante 5,2x no 3T11, e 10,0x no 2T12, 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 4,5 anos no 3T12).

Endividamento (R\$ MM)	3T12	3T11	% Var.	2T12	% Var.
Financiamento de Aeronaves	2.087,5	2.012,6	3,7%	2.126,9	-1,9%
<i>Leasings Financeiros</i>	2.087,5	2.012,6	3,7%	2.126,9	-1,9%
Empréstimos e Financiamentos	3.172,0	2.711,4	17,0%	3.106,0	2,1%
<i>Empréstimos e Financiamentos (ex-perpétuo)</i>	2.720,4	2.330,9	16,7%	2.682,0	1,4%
<i>Bônus Perpétuo</i>	363,5	331,9	9,5%	361,8	0,5%
<i>Juros Acumulados</i>	88,1	48,6	81,3%	62,2	41,6%
Dívida Bruta (a)	5.259,5	4.724,0	11,3%	5.232,9	0,5%
<i>Leasings Operacionais a Pagar (fora do balanço) (b)</i>	2.724,0	2.082,2	30,8%	2.468,4	10,4%
Total de Compromissos Financeiros (a)+(b) = (c)	7.983,5	6.806,2	17,3%	7.701,3	3,7%
Caixa Total	1.879,2	2.187,4	-14,1%	1.967,9	-4,5%
Compromissos Financeiros Líq.	6.104,3	4.618,8	32,2%	5.733,4	6,5%
EBITDAR (UDM)	547,8	885,2	-38,1%	575,8	-4,9%
Compromissos Financeiros Líq. / EBITDAR	11,1x	5,2x	+5,9x	10,0x	+1,2x

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 2024, significou cerca de R\$8,0 bilhões no período, um aumento de 17,3% 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. 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	49,5	1,8%	84%	16%
2014	130,6	4,7%	72%	28%
2015	674,7	24,4%	100%	0%
2016	260,4	9,4%	100%	0%
>2016	1.281,7	46,4%	20%	80%
Sem Vencimento	363,5	13,2%	0%	100%
Total	2.760,3	100,0%	48%	52%

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

Indicadores Financeiros	3T12	3T11	% Var.	2T12	% Var.
% da dívida bruta em moeda estrangeira	69,8%	72,4%	-2,7pp	70,2%	-0,5pp
Caixa / Receita Líquida (UDM)	22,9%	30,5%	-7,6pp	24,4%	-1,5pp
Dívida Líquida (R\$ MM)	3.380,2	2.536,6	33,3%	3.265,0	3,5%
Dívida Bruta (R\$ MM)	5.259,4	4.724,0	11,3%	5.232,9	0,5%
Dívida Bruta Ajustada ** (R\$ MM)	9.692,3	8.141,8	19,0%	9.196,1	5,4%
Dívida Líquida Ajustada *** (R\$ MM)	7.813,1	5.954,4	31,2%	7.228,2	8,1%
Dívida Bruta Ajustada ** / EBITDAR (UDM)	17,7x	9,2x	8,5 x	16,0x	+1,7x
Dívida Líquida Ajustada *** / EBITDAR (UDM)	14,3x	6,7x	7,5 x	12,6x	+1,7x
EBITDA / Despesas Financeiras (UDM)	-0,2x	1,0x	-1,2 x	0,0x	-0,2x
Compromissos Financeiros Líq*/EBITDAR (UDM)	11,1x	5,2x	5,9 x	10,0x	+1,2x

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

FROTA

A Companhia encerrou o trimestre com uma **frota total operacional (excluindo 3 Boeing 767) de 127 aeronaves B737-700 e 800 NGs com idade média de 7,4 anos e 20 aeronaves B737-300 com idade média de 21,0 anos**. Durante o trimestre findo em 30 de setembro de 2012, a Companhia recebeu 4 aeronaves com base em contrato de arrendamento mercantil operacional e foram devolvidas 4 aeronaves também sob regime de arrendamento operacional, dentre elas, 3 aeronaves 737-300 da frota da Webjet. Ao final do trimestre, constavam 3 aeronaves B767 em situação não operacional.

A frota é arrendada em uma combinação de *leasings* financeiros e operacionais. Da frota 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 entre 2,0% e 4,5% da oferta doméstica combinada de assentos das duas Companhias quando comparado com o ano de 2011.**

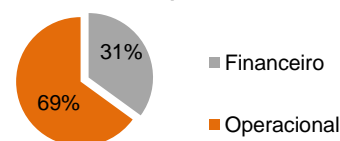


Frota Final de Período	3T12	3T11	Var	2T12	Var
Consolidado	150	124	26	150	-
737-300	20	-	20	23	(3)
737-700	42	43	(1)	43	(1)
737-800 ⁽²⁾	85	78	7	81	4
767-300 ⁽¹⁾	3	3	-	3	-

(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 referentes às 2 aeronaves Boeing 767-300 em fase de transferência estão sendo 100% reembolsadas pela Delta.

(2) Ao final do 3T11, a GOL possuía 3 aeronaves Boeing 737-800 sub-arrendadas .

Distribuição da frota entre leasing financeiro e operacional



Em 30 setembro de 2012, a Companhia possuía com a Boeing 88 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\$16,6 bilhões e está segregado conforme os exercícios abaixo.

Em 01 de outubro, a Companhia anunciou uma ordem de compra incremental de 60 aeronaves Boeing 737 NG MAX junto a Boeing. Considerando a nova ordem, a Companhia passa a ter 158 pedidos firmes para aquisição de aeronaves da família 737.

Previsão de Desembolsos de Aeronaves (R\$MM)	2012	2013	2014	2015	2016	>2016	Total
<i>Pre Delivery Deposits</i>	136,5	606,5	527,6	444,8	91,4	3,6	1.810,4
Compromissos com aquisição de aeronaves*	493,4	3.181,3	4.700,2	4.214,9	3.301,3	706,0	16.597,1
Total	629,9	3.787,8	5.227,8	4.659,7	3.392,7	709,6	18.407,5

*Considera o valor de lista das aeronaves

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.

PLANO DE FROTA FUTURO

O quadro abaixo apresentada a situação atual e a expectativa da Companhia nas negociações com os lessores das aeronaves Boeing 737-300 da Webjet. O plano pode 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\$126,3 milhões, sendo 63% desse total relacionado a aquisições de peças aeronáuticas e reconfiguração e benfeitorias em aeronaves. O plano de aquisição de aeronaves (PDP - *Pre Delivery Deposits*) para serem entregues entre 2012 e 2014 representou cerca de 36%; e investimentos em bases, TI e na expansão do centro de manutenção (construção da Oficina de Rodas e Freios) em Confins (Minas Gerais) totalizou cerca de 1%.

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.

Projeções Financeiras 2012	Cenário Anterior		Cenário Revisado		Real 2012
	Min.	Máx.	Min.	Máx.	JAN-SET
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%	71%
Passageiros Transportados (milhões)	42	45	41	42	30
Capacidade Doméstica (Oferta) (ASKs bilhões)	50,2	51,2	48	49	36
RPK, Sistema (bilhões)	39	41,5	37	39	28
Decolagens (000)	363	370,3	354	364	267
CASK ex-combustível (R\$ centavos)	9	9,6	9,0	9,6	9,4
Litros Consumidos (bilhões)	1,7	1,73	1,6	1,75	1,27
Taxa de Câmbio Média (R\$/US\$)	1,75	1,8	1,95	2,00	1,92
Margem Operacional (EBIT)	4,00%	7,00%	Negativa		-9,2%

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	3T12	3T11	2T12
Ativo	9.404.671	9.632.749	10.454.148
Circulantes	2.595.953	2.302.561	2.636.622
Disponibilidades	1.050.557	1.302.673	983.275
Aplicações financeiras	662.227	163.176	719.391
Caixa restrito	63.137	106.000	69.603
Vendas e outros recebíveis	380.978	326.634	379.231
Estoques	152.598	147.360	150.149
Impostos diferidos a recuperar	151.043	135.660	191.471
Depósitos para manutenção	23.928	-	34.987
Despesas antecipadas	60.311	79.721	67.705
Direito de operações de derivativos	23.856	-	-
Outros	27.318	41.337	40.810
Ativos Não-Circulantes	5.715.263	5.048.864	5.801.182
Imobilizado	3.950.176	3.781.771	4.026.159
Ativos intangíveis	1.765.087	1.267.093	1.775.023
Outros Ativos Não-Circulante	1.093.455	2.281.324	2.016.344
Despesas antecipadas	37.853	47.171	40.212
Depósitos para manutenção	599.830	691.749	639.186
Impostos diferidos a recuperar	349.649	926.824	1.133.137
Aplicações financeiras	-	554.843	-
Caixa restrito	103.305	60.737	195.622
Outros ativos não-circulante	2.818	-	8.187

Balanço Patrimonial (R\$ `000) IFRS	3T12	3T11	2T12
Passivo e Patrimônio Líquido	9.404.671	9.632.749	10.454.148
Circulante	2.896.062	2.185.723	2.856.843
Empréstimos e financiamentos	614.967	441.600	605.678
Contas a pagar	501.427	221.001	534.149
Obrigações trabalhistas	261.944	274.728	242.050
Impostos e tarifas a recolher	64.871	51.111	62.792
Impostos sobre venda e tarifas de pousos	271.656	174.886	253.293
Transportes a executar	856.457	657.691	784.927
Provisões	62.296	17.949	78.619
Receita diferida Smiles	110.958	61.233	101.666
Adiantamento de Clientes	5.479	19.419	9.623
Dividendos a pagar	584	7	584
Operações de derivativos	68.903	186.637	107.252
Outros ativos correntes	76.520	79.461	76.210
Passivo Não-Circulante	5.333.126	5.449.655	6.110.389
Financiamentos de longo prazo	4.644.482	4.282.443	4.627.238
Receita diferida de Smiles	331.658	178.596	286.797
Adiantamento de Clientes	-	-	-
Impostos diferidos	-	594.492	755.867
Provisões	252.838	209.519	249.158
Impostos e tarifas a recolher	40.287	127.395	116.475
Outros não correntes	63.861	57.210	74.854
Patrimônio líquido	1.175.483	1.997.371	1.486.916
Ações emitidas	2.499.689	2.316.462	2.316.500
Reservas de capital	60.263	60.263	60.263
Ações em tesouraria	(51.377)	(34.675)	(51.377)
Outras Reservas	(121.119)	(918.743)	64.147
Lucros (prejuízos) retidos	(1.211.973)	574.064	(902.617)



DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADO CONSOLIDADO

Demonstrações do Resultado (R\$ '000) IFRS	3T12	3T11*	% Var.	9M12	9M11*	% Var.
Receita Operacional Líquida	1.987.338	1.843.698	7,8%	5.984.064	5.305.760	12,8%
Transporte de passageiros	1.760.050	1.632.572	7,8%	5.286.304	4.715.005	12,1%
Transporte de cargas e outros	227.288	211.126	7,7%	697.760	590.755	18,1%
Custos e Despesas Operacionais	(2.187.994)	(1.918.757)	14,0%	(6.532.104)	(5.516.364)	18,4%
Pessoal	(374.545)	(368.121)	1,7%	(1.181.149)	(1.112.863)	6,1%
Combustível de aviação	(936.923)	(745.335)	25,7%	(2.808.696)	(2.145.299)	30,9%
Arrendamento mercantil de aeronaves	(175.735)	(108.641)	61,8%	(477.601)	(349.397)	36,7%
Comerciais e publicidade	(105.933)	(111.847)	-5,3%	(305.749)	(293.160)	-4,0%
Tarifas de pouso e decolagem	(145.933)	(99.910)	46,1%	(423.027)	(281.804)	50,1%
Prestação de serviços	(134.635)	(118.431)	13,7%	(388.813)	(343.752)	13,1%
Material de manutenção e reparo	(83.956)	(129.961)	-35,4%	(251.002)	(298.924)	-16,0%
Depreciação	(121.117)	(90.663)	33,6%	(372.159)	(271.487)	37,1%
Outros	(109.217)	(145.848)	-25,1%	(323.908)	(419.678)	-22,8%
Resultado Operacional (EBIT)	(200.656)	(75.059)	167,3%	(548.040)	(210.604)	160,2%
<i>Margem EBIT</i>	<i>-10,1%</i>	<i>-4,1%</i>	<i>-6,0pp</i>	<i>-9,2%</i>	<i>-4,0%</i>	<i>-5,2pp</i>
Outras Receitas (despesas)	(77.716)	(572.821)	-86,4%	(551.255)	(685.652)	-19,6%
Juros sobre empréstimos	(112.468)	(109.144)	3,0%	(334.791)	(285.337)	17,3%
Receitas Financeiras de Investimentos	21.394	39.379	-45,7%	81.556	106.944	-23,7%
Variações cambiais	(6.301)	(476.403)	-98,7%	(266.442)	(379.607)	-29,8%
Resultado líquido de derivativos	43.758	(15.534)	nm	45.468	(109.002)	nm
Outras despesas, líquidas	(24.099)	(11.119)	116,7%	(77.046)	(18.650)	313,1%
Lucro (prejuízo) antes de IR/CS	(278.372)	(647.880)	-57,0%	(1.099.295)	(896.256)	22,7%
Imposto de renda	(30.980)	131.380	nm	33.462	90.449	-63,0%
Lucro (prejuízo) líquido	(309.352)	(516.500)	-40,1%	(1.065.833)	(805.807)	32,3%
<i>Margem Líquida</i>	<i>-15,6%</i>	<i>-28,0%</i>	<i>+12,4pp</i>	<i>-17,8%</i>	<i>-15,2%</i>	<i>-2,6pp</i>
EBITDA	(79.539)	15.604	nm	(175.881)	60.885	nm
<i>Margem EBITDA</i>	<i>-4,0%</i>	<i>0,8%</i>	<i>-4,8pp</i>	<i>-2,9%</i>	<i>1,1%</i>	<i>-4,1pp</i>
EBITDAR	96.196	124.245	-22,6%	301.720	410.282	-26,5%
<i>Margem EBITDAR</i>	<i>4,8%</i>	<i>6,7%</i>	<i>-1,9pp</i>	<i>5,0%</i>	<i>7,7%</i>	<i>-2,7pp</i>

*Os dados do 3T11 e 9M11 não incluem a Webjet



FLUXO DE CAIXA

	Consolidado	
	(IFRS e BRGAAP)	
	30/09/2012	30/09/2011
Prejuízo líquido do período	(1.065.833)	(805.807)
Ajustes para reconciliar o Prejuízo líquido ao caixa gerado pelas atividades operacionais:		
Depreciações e amortizações	372.159	271.487
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	4.029	6.939
Provisão para processos judiciais	10.792	4.224
Provisão para contratos onerosos	-	15.274
Provisão (reversão) para obsolescência de estoque	(364)	130
Impostos diferidos	(38.654)	(112.635)
Equivalência patrimonial	-	-
Remuneração baseada em ações	10.973	19.999
Variações cambiais e monetárias, líquidas	290.526	379.607
Juros sobre empréstimos	181.111	285.336
Resultados não realizados de hedge	13.658	80.427
Provisão para devolução de aeronave	-	30.022
Provisões	(25.629)	-
Programa de milhagem	155.902	32.173
Baixa do imobilizado e intangível	55.606	5.919
Provisão para participação de resultado	-	42.429
Redução ao valor recuperável	(7.105)	-
Variações nos ativos e passivos operacionais:		
Contas a receber	(30.873)	(30.519)
Aplicações financeiras utilizadas para negociação	372.469	-
Estoques	(1.211)	23.500
Depósitos	40.776	13.762
Despesas antecipadas, impostos a recuperar e outros créditos	102.552	15.272
Outros ativos	3.770	72.636
Fornecedores	86.865	5.209
Transportes a executar	111.714	130.214
Adiantamento de clientes	(24.773)	(38.424)
Obrigações trabalhistas	11.914	26.306
Provisão para participação de resultado	-	(56.727)
Taxas e tarifas aeroportuárias	81.628	43.457
Obrigações fiscais	(79.320)	43.504
Provisões	2.554	(82.402)
Seguros	(15.975)	-
Obrigações com operações de derivativos	(24.046)	(26.317)
Outras obrigações	(26.041)	12.452
Caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais	569.174	407.447
Juros pagos	(248.079)	(167.766)
Imposto de renda pago	(5.192)	(22.913)
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades operacionais	315.903	216.768
Atividades de investimentos		
Aplicações financeiras	-	(695.413)
Caixa restrito	(57.347)	(132.237)
Imobilizado	(444.956)	(161.374)
Intangível	(16.540)	(23.211)
Caixa líquido utilizado nas atividades de investimentos	(518.843)	(1.012.235)
Atividades de financiamentos		
Captações de empréstimos	304.663	559.349
Pagamentos de empréstimos e leasings	(280.681)	(209.602)
Créditos com empresas ligadas	-	-
Dividendos pagos	-	(51.443)
Pagamentos de arrendamentos financeiros	-	(155.318)
Aumento de capital	579	807
Caixa líquido gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento	(24.561)	143.793
Variação cambial do caixa de subsidiárias no exterior	(1.351)	(1.511)
Aumento (decrécimo) líquido de caixa	(179.730)	(653.185)
Caixa e equivalentes de caixa no início do período	1.230.287	1.955.858
Caixa e equivalentes de caixa no final do período	1.050.557	1.302.673

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 810 voos diários para 62 destinos em 9 países 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 3.500 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.



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

► Jenifer Nicolini

RELAÇÕES COM

INVESTIDORES

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

TELECONFERÊNCIAS

Quarta -Feira
14 de novembro de 2012

PORTUGUÊS

11h00 (Brasil) -08h00 (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)
09h30 (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: 10019649
Webcast ao vivo:
www.voegol.com.br/ir

COMUNICAÇÃO CORPORATIVA

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

GOL
LISTED
NYSE

 **GOLL4**
NÍVEL2
BM&FBOVESPA



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-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.
- ▶ **YIELD POR PASSAGEIRO QUILOMETRO:** representa o valor médio pago por um passageiro para voar um quilômetro.