

## LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$97,2 MILLONES EN EL PRIMER TRIMESTRE 2011

Santiago, Chile, 26 de abril de 2011 – LAN Airlines S.A. (Bolsa de Comercio de Santiago: LAN / NYSE: LFL) una de las principales líneas aéreas de pasajeros y carga de América Latina, anunció hoy sus resultados financieros consolidados correspondientes al primer trimestre terminado el 31 de marzo de 2011. "LAN", o "la Compañía" hace referencia a la entidad consolidada que incluye líneas aéreas de pasajeros y de carga en América Latina. Estas cifras fueron preparadas de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera y están expresadas en dólares de Estados Unidos.

### **DESTACADOS**

- LAN reportó una utilidad neta de US\$97,2 millones en el primer trimestre 2011, representando un aumento de 10,1% en relación al mismo periodo en el año anterior. Este resultado incluye la consolidación de US\$11 millones en pérdidas relacionadas a la operación en Colombia de AIRES. Adicionalmente, el resultado refleja la exitosa administración de LAN ante el actual escenario de alza en los precios de combustible.
- El resultado operacional del primer trimestre 2011 ascendió a US\$153,3 millones, lo que representa un crecimiento de 7,3% comparado con los US\$142,9 millones alcanzados durante primer trimestre 2010. El margen operacional durante el primer trimestre 2011 fue de 11,2%, con una disminución de 2,6 puntos comparado con un 13,8% alcanzado durante primer trimestre 2010.
- Durante el primer trimestre de 2011 los ingresos consolidados de LAN alcanzaron US\$1.364,9 millones, comparado con los US\$1.034,9 millones obtenidos en el mismo período en 2010, debido a un aumento de 32,0% en los ingresos de pasajeros y de 30,2% en los ingresos de carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron respectivamente, el 71,6% y 25,4% del total de los ingresos del trimestre.
- Durante el trimestre, en el actual escenario ante el impacto de alzas en los precios del combustible, LAN ha implementado exitosamente medidas de mitigación. Para la Compañía, el efecto de mayores precios de combustible, los cuales aumentaron un 32,2% respecto al primer trimestre de 2010, generó mayores costos por este concepto por US\$100,3 millones.
- En relación al proceso de aprobación de la transacción con TAM, el 20 de abril de 2011, el TDLC anunció la convocatoria de una audiencia pública que se llevará a cabo el 26 de mayo de 2011 en la cual las partes interesadas, incluyendo LAN y TAM, podrán dar a su opinión respecto de la transacción.
- Continuando con la expansión y renovación de flota, durante el primer trimestre de 2011 se recibieron tres aeronaves Airbus A319 y seis Airbus A320 de pasajeros que serán destinadas a mercados domésticos y regionales. En carga se recibió un Boeing 767-300F carguero principalmente para sustentar la operación en las rutas hacia el norte.

---

#### **CONTACTOS EN CHILE**

LAN Airlines S.A.  
Investor Relations  
[investor\\_relations@lan.com](mailto:investor_relations@lan.com)  
Tel: (56-2) 565-8785

#### **CONTACTOS EN NUEVA YORK**

i-advize Corporate Communications, Inc.  
María Barona / Pete Majeski  
[lan@i-advize.com](mailto:lan@i-advize.com)  
Tel: (212) 406-3690

## RESULTADOS PRIMER TRIMESTRE DE 2011

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$97,2 millones para el primer trimestre 2011, impulsada por el crecimiento sostenido tanto en el negocio de pasajeros como de carga. La utilidad aumentó en 10,1% en comparación con la alcanzada durante el primer trimestre 2010. En cuanto al resultado operacional, éste aumentó en un 7,3%, alcanzando US\$153,3 millones, con un margen operacional de 11,2%. A partir de este trimestre se incorporó la consolidación de las operaciones de la recientemente adquirida AIRES en Colombia, operación en la que actualmente estamos trabajando para alcanzar los estándares de servicios LAN, como también en la implementación de nuestro modelo doméstico de bajo costo, actualmente vigente en nuestros otros mercados domésticos. A partir de este trimestre, los estados de resultados de LAN consolidan las operaciones de AIRES desde diciembre 2010 a marzo 2011, impactando el resultado de LAN con US\$11 millones de pérdidas.

Durante el trimestre, en el actual escenario ante el impacto de alzas en los precios del combustible, LAN ha implementado exitosamente medidas de mitigación. Para la Compañía, el efecto de mayores precios de combustible, los cuales aumentaron un 32,2% respecto al primer trimestre de 2010, generó mayores costos por este concepto por US\$100,3 millones. Sin embargo, LAN ha logrado implementar eficientemente la aplicación de cargos por combustible, en línea con las prácticas de la industria, tanto en los negocios de carga como en el de pasajeros. Tales cargos por combustibles se reflejan en el alza de 9,5% en el *yield* del negocio de pasajeros y 11,7% en el *yield* del negocio de carga. A partir de este trimestre, los cargos por combustible basados en el precio del WTI (*West Texas Intermediate*) incorporaron por primera vez el *crack spread* (margen de refinación a partir del petróleo para producir el *jet fuel*, combustible utilizado por las aeronaves), de manera de estar mejor alineados a variaciones en el precio del *jet fuel*. Adicionalmente, la estrategia activa de cobertura generó una ganancia por US\$22.0 millones durante el trimestre. Para el remanente del año 2011, LAN tiene cubierto aproximadamente un 42% de su consumo estimado de combustible, incluyendo un 74% del consumo estimado para el segundo trimestre 2011 que corresponde a temporada baja en el negocio de pasajeros. La cobertura de combustible está constituida por una combinación de collares, swaps y opciones call en relación al WTI, y recientemente, pero en menor medida, al *heating oil* de modo de ajustarse más adecuadamente a variaciones en el precio del *jet fuel*. En relación a las operaciones, frente a un escenario de mayores precios de combustible, la Compañía ha ajustado su capacidad en ciertas rutas.

Durante el primer trimestre 2011, los ingresos consolidados de LAN aumentaron 31,9 % comparado con el primer trimestre 2010. Los ingresos de pasajeros mostraron un alza de 32,0% durante el trimestre, impulsados por un continuo crecimiento del tráfico junto con un aumento de 9,5% en los *yields*.

Durante el trimestre, el tráfico de pasajeros aumentó 20,5%, con un alza de 1,6 puntos en el factor de ocupación a 80,9% en relación al mismo periodo en 2010. La capacidad medida en ASK aumentó en 18,2%. El crecimiento durante el primer trimestre 2011 tanto en capacidad como tráfico refleja el impacto del terremoto que afectó Chile el 27 de febrero 2010, resultando en una base de comparación más baja y la incorporación de las operaciones domésticas como internacionales de AIRES. El crecimiento en la capacidad está siendo dirigido a rutas regionales como también de largo alcance hacia Estados Unidos. Asimismo, el crecimiento experimentado durante este trimestre es el resultado de las nuevas rutas en las que LAN y sus compañías afiliadas comenzaron a operar durante el año 2010, entre las que se encuentra Lima – San Francisco en el negocio de largo alcance, Lima – Brasilia y Guayaquil – Galápagos en las operaciones regionales y domésticas.

Los ingresos por ASK crecieron un 11,7%, debido a mayores factores de ocupación como también al aumento en los *yields* en comparación al primer trimestre 2010. El alza de los *yields* de pasajeros durante el trimestre se debió principalmente a un escenario en que hay mayor fortaleza en la demanda como también a un incremento en el cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI y el *crack spread*.

Durante el primer trimestre de 2011, los ingresos de carga crecieron un 30,2%, reflejando continuidad en el fuerte crecimiento en los tráficos de LAN Cargo, con los RTK (tráfico de carga) aumentando 16,6%. La capacidad de carga creció 18,0% durante el trimestre, con lo cual el factor de ocupación disminuyó 0.8 punto en relación al primer trimestre del año anterior, alcanzando 67.9%. En comparación con el primer trimestre 2010, el *yield* aumentó 11,7%, afectado parcialmente por una fuerte demanda y por ajustes al cargo por combustible, con lo cual los ingresos por ATK crecieron 10,4%.

La Compañía ha continuado incrementado selectivamente su capacidad en respuesta a la fuerte demanda en los principales mercados en que opera. El flujo de importaciones hacia América Latina se mantiene sólido, mientras los volúmenes de exportación se han recuperado, parcialmente impulsados por un resurgimiento gradual en las exportaciones de salmón. Este crecimiento en capacidad está siendo sustentado principalmente a

través de tres Boeing 767-300F cargueros, recibidos entre noviembre 2010 y enero 2011 con el objetivo de aumentar las rutas desde América Latina hacia Norte América y Europa. Adicionalmente, a través de la filial brasilera ABSA, LAN Cargo ha expandido la operación doméstica de carga en Brasil. Además, la Compañía continúa optimizando la capacidad de carga en las bodegas de los aviones de pasajeros, maximizando las sinergias de la integración de las operaciones de ambos negocios. Asimismo, los *yields* aumentaron gracias a las mejoras en las herramientas en la administración de ingresos y a mayores costos traspasados a través de cargos por combustible.

Los costos operacionales crecieron 35,8% comparado con el primer trimestre 2010, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses), aumentaron en un 13,8%. Excluyendo el combustible, los costos unitarios aumentaron un 10,1% principalmente debido a los mayores costos salariales, como también a los mayores gastos por arriendos y mantenimiento asociados a la incorporación de la flota de AIREs. Los mayores precios del petróleo generaron mayores costos de combustible por US\$75,3 millones para el trimestre, incluyendo el impacto neto por cobertura de combustible, considerando los niveles actuales de consumo de combustible.

LAN mantiene una sólida posición financiera, con niveles adecuados de liquidez y una sana estructura financiera, lo cual se ve reflejado en el rating BBB internacional asignado por la clasificadora de riesgo internacional Fitch. La Compañía es una de las pocas aerolíneas en el mundo clasificadas como *investment grade* o grado de inversión. Al cierre del trimestre, LAN contaba con US\$388,5 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables, lo que representa un 8,0% de los ingresos percibidos en los últimos doce meses. Adicionalmente, la compañía prácticamente no tiene deuda de corto plazo, mientras que la deuda de largo plazo está relacionada principalmente al financiamiento de aviones, teniendo perfiles de pago de 12 a 15 años a tasas de interés competitivas. La Compañía posee una exposición limitada a la fluctuación del tipo de cambio, en vista de que aproximadamente un 85% de sus ingresos y 60% de sus costos están denominados en dólares norteamericanos.

Los sólidos resultados operacionales obtenidos durante el trimestre evidencian la continuidad de oportunidades de crecimiento tanto en los mercados de carga como de pasajeros, destacando la posición de liderazgo de la Compañía en América Latina. Adicionalmente, reflejando la capacidad de enfrentar y mitigar los impactos de escenarios adversos como lo es la actual crisis de combustible que está afectando a la industria. Sustentándose en su modelo de negocios diversificado y flexible, como también en sus positivos resultados y sólido balance, LAN está continuamente mejorando su posición estratégica de largo plazo, aprovechando oportunidades, fortaleciendo su presencia de mercado y aumentando su competitividad.

### **CALCULO EBITDAR** <sup>(1)</sup>

A continuación se presenta un cálculo del EBITDA de LAN (ganancias antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización) y EBITDAR (ganancias antes de intereses, impuestos, depreciación, amortización y renta de aviones), los que son considerados como indicadores útiles de desempeño operacional por la Compañía.

<b>EBITDAR (US\$ millones)</b>	<b>1T11</b>	<b>1T10</b>	<b>% Var.</b>
Ingresos	1.364,9	1.034,9	31,9%
Costos operacionales	-1.211,6	-892,0	35,8%
Resultado Operacional	153,3	142,9	7,3%
Depreciación y Amortización	97,4	82,8	17,5%
EBITDA	250,7	225,7	11,0%
EBITDA Margen	18,4%	21,8%	-3,4 pp.
Renta de Aviones	42,5	23,5	80,9%
EBITDAR	293,1	249,2	17,6%
EBITDAR Margen	21,5%	24,1%	-2,6 pp.

(1) EBITDA y EBITDAR no son medidas contables y no deben ser consideradas aisladamente como substitutos para la utilidad neta calculada de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera (IFRS). Adicionalmente, estos cálculos pueden no ser comparables a cálculos similares realizados por otras compañías.

## **EVENTOS RECIENTES**

### Acuerdo con TAM

El 13 de Agosto de 2010, LAN y TAM anunciaron que han suscrito un Memorándum de Entendimiento (MOU) no vinculante donde acuerdan llevar adelante su intención de asociar sus empresas en virtud de una sola entidad matriz que se llamaría LATAM Airlines Group. La asociación propuesta de LAN con TAM estaría dentro de los 10 grupos de aerolíneas más grandes del mundo.

El 19 de enero de 2011, LAN y TAM anunciaron la firma de los contratos definitivos para asociar ambas compañías una vez que todas las aprobaciones regulatorias y de los accionistas sean obtenidas. Este acuerdo definitivo incluye un Acuerdo de Implementación y un Acuerdo de Oferta de Canje, que contiene los términos y condiciones definitivas de la propuesta de asociación de LAN y TAM.

El 27 de Enero de 2011 LAN celebró con la autoridad antimonopolio en Chile (Fiscalía Nacional Económica o "FNE") un acuerdo extrajudicial en relación con la investigación que esta ha llevado a cabo por varios meses en cuanto a los potenciales impactos competitivos de la asociación entre LAN y TAM S.A. (TAM) siendo presentado ante al Tribunal de la Libre Competencia (TDLC), quien es el ente regulador de la FNE.

El día 28 de Enero de 2011, en respuesta a una presentación efectuada por una asociación chilena de consumidores, el TDLC decidió no revisar el acuerdo logrado entre la FNE y LAN, decidiendo en vez de ello someter la asociación entre LAN y TAM al proceso de consulta voluntaria ante el TDLC, con arreglo a la normativa de libre competencia.

El 1 de marzo de 2011, la autoridad aeronáutica brasilera, ANAC (Agencia Nacional de Aviação Civil) a solicitud de TAM SA autorizó la transferencia de acciones representativas del capital social de TAM S.A. con el objeto de llevar adelante la combinación de negocios entre TAM y LAN. Esta transacción se encuentra sujeta a la aprobación de autoridades gubernamentales relevantes como también de los accionistas de ambas compañías.

El 13 de abril LAN se acogió a un procedimiento expedito que es un recurso que la ley permite en caso en que si la entidad solicitante, en este caso LAN, acepta las recomendaciones sugeridas por la FNE, el TDLC tiene la obligación de convocar a una audiencia pública. El 20 de abril, 2011 el TDLC anuncio que la audiencia pública se llevara a cabo el 26 de mayo de 2011.

### Venta de Blue Express

Con fecha 6 de abril de 2011 la Compañía vendió el 100% de su filial Blue Express Intl S.A. y Blue Express S.A., compañías que dedicadas al servicio de courier terrestre, a Bethia S.A. El precio de venta fue de aproximadamente US\$54 millones y la utilidad no operacional que se registrará durante el segundo trimestre de 2011 será de aproximadamente US\$45 millones.

### Plan de Flota

En línea con la expansión de flota de la Compañía, durante el primer trimestre de 2011, la Compañía recibió un total de tres Airbus A319 y seis Airbus A320 de pasajeros destinados a los mercados doméstico y regional, y un Boeing 767-300 carguero destinados a servir el crecimiento de las operaciones en las rutas hacia el norte.

Durante el resto del año 2011, LAN espera recibir once aeronaves Airbus familia A320 para las operaciones domésticas y regionales de pasajeros, además de tres aeronaves Boeing 767-300 para las rutas de largo alcance. El plan de flota contempla la venta en 2011 de cinco aeronaves Airbus A318. Como resultado de la adquisición de AIRE, la flota de la Compañía actualmente incluye las aeronaves operadas por la aerolínea colombiana. Esta flota está compuesta por nueve Boeing 737-700, once Dash 8-200 y cuatro Dash 8-Q400, siendo la totalidad arrendada.

El plan de flota estimado y la inversión asociada se muestra en la siguiente tabla:

	2011	2012	2013	2014
<b>FLOTA PASAJEROS</b>				
Dash 8-200/Dash 8-Q400	14	14	14	11
Boeing 737-700	9	9	9	2
A321/A320/A319/A318	76	84	94	109
B767-300 ER	31	35	35	35
B787	-	5	8	12
A340-300	5	5	5	5
<b>TOTAL FLOTA PASAJEROS</b>	<b>135</b>	<b>152</b>	<b>165</b>	<b>174</b>
<b>FLOTA CARGA</b>				
767-300 F	12	12	12	12
777-200 F	2	4	4	4
<b>TOTAL FLOTA CARGA</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>149</b>	<b>168</b>	<b>181</b>	<b>190</b>
<b>Inversión Total Flota (US\$ millones)</b>	<b>841</b>	<b>1.716</b>	<b>952</b>	<b>1.119</b>

## PERSPECTIVAS

Considerando los cambios en las condiciones de mercado actuales frente a un escenario de mayores precios de combustibles, la Compañía está disminuyendo el crecimiento esperado en los ASKs de pasajeros para el 2011 desde entre 20% y 22% a entre 16% y 18%. Tal crecimiento está impulsado principalmente por el aumento en la flota este año con el ingreso neto de 18 aeronaves y el inicio de operaciones en Colombia a través de la adquisición de AIRES.

El crecimiento de ATK de carga para 2011 esperado por LAN Cargo se mantiene entre 16% y 18%, el que está siendo impulsado principalmente por la recepción de tres Boeing 767-300F cargueros entre noviembre 2010 y enero 2011.

## RESULTADOS CONSOLIDADOS PARA EL PRIMER TRIMESTRE

En el primer trimestre de 2011 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$97,2 millones, comparada con los US\$88,3 millones reportado en el primer trimestre de 2010. El **margen neto** para el trimestre disminuyó de 8,5% en el primer trimestre 2010 a 7,1% en el primer trimestre 2011.

El **resultado operacional** aumentó a US\$153,3 millones en el primer trimestre de 2011, comparado con US\$142,9 millones en el primer trimestre de 2010. El **margen operacional** en el trimestre bajó de 13,8% en 2010 a 11,2% en 2011.

Los **ingresos operacionales** aumentaron un 31,9% en comparación con el primer trimestre de 2010 alcanzando US\$1.364,9 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 32,0% en los **ingresos de pasajeros** a US\$977,8 millones,
- un aumento de 30,2% en los **ingresos de carga** a US\$346,4 millones, y
- un aumento de 45,1 % en **otros ingresos** a US\$40,6 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron el 71,6% y 25,4% respectivamente del total del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 32,0% durante el trimestre, producto de un aumento de 20,5% en el tráfico combinado con un alza de 9,5% en los *yields*. El factor de ocupación aumentó de 79,3% a 80,9% debido a que el crecimiento de 18,2% de la capacidad fue menor al incremento en el tráfico. El crecimiento durante el primer trimestre 2011 tanto en capacidad como tráfico refleja el impacto del terremoto que afectó Chile el 27 de febrero 2010 y la incorporación de las operaciones domésticas como internacionales de AIRES. Los ingresos por ASK subieron un 11,7%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 27,8% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú, Ecuador y en Colombia), además de un aumento de 17,4% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 67,9% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* subió un 9,5% principalmente producto de mayores tarifas debido a un entorno de demanda más fuerte como también a mayores cargos por combustible.

Los **ingresos de carga** crecieron un 30,2% en el trimestre, producto de un aumento de 16,6% en el tráfico combinado con un aumento de 11,7% en los *yields*, reflejando el continuo crecimiento en la demanda por carga y mejores prácticas en la gestión de ingresos. La capacidad aumentó 18,0% durante el trimestre, como consecuencia, el factor de ocupación se redujo en 0,8 puntos a 67,9%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 10,4% con respecto al primer trimestre de 2010.

**Otros ingresos** aumentaron 45,1% principalmente debido a mayores ingresos percibidos por servicios de turismo, como también a un aumento en arriendos a terceros y ventas en *duty free*.

Los **costos operacionales** aumentaron 35,8% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 13,8% en comparación con el primer trimestre de 2010. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron un aumento de costos por combustible por US\$75,3 millones (neto de cobertura de combustible), considerando los niveles actuales de consumo de combustible. El costo unitario excluyendo el combustible también aumentó 10,1% principalmente debido a mayores costos salariales, como también a los mayores gastos por arriendos y mantenimiento asociados a la incorporación de la flota de AIREs. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 34,6%, debido al aumento de dotación promedio en el trimestre, en línea con el crecimiento en las operaciones y la incorporación de los empleados de AIREs y en menor medida a la apreciación de las monedas locales en América Latina.
- Los **gastos por combustible aumentaron** 43,5% debido a un alza de 32,2% en los precios, combinado con un aumento de 15,8% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una utilidad de US\$22,0 millones por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$2,6 millones durante el primer trimestre de 2010.
- Las **comisiones** aumentaron 27,5%, debido al aumento de 31,5% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, levemente compensado por una disminución en las comisiones promedio de 0,1 puntos porcentuales.
- El **ítem depreciación y amortización** creció 17,5% principalmente debido a la incorporación de 3 nuevos Airbus A319 entre enero y febrero 2011 como también 11 Airbus A320 entre julio 2010 y febrero 2011.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 22,7%, principalmente debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de *handling*, en línea con el crecimiento en las operaciones.
- El **gasto de servicio a pasajeros** aumentó 39,6%, debido principalmente a un aumento de 35,5% en el número de pasajeros transportados y a mayores compensaciones pagadas a pasajeros durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 80,9% principalmente debido a los 2 Airbus A320 incorporados en septiembre 2010, a 1 Airbus A320 incorporado en enero 2011 y a los 3 Boeing 767-300F cargueros incorporados a la flota en noviembre y diciembre 2010 y enero 2011. Además, este aumento considera la incorporación de la flota de AIREs, la que incluye 9 Boeing 737-700, 11 Dash 8-200 y 4 Dash 8-Q400.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 50,0% por el aumento de la flota, incluyendo la incorporación de la flota de AIREs.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 37,2% debido a mayores gastos en el sistema de reservas y procesamiento de datos y mayores gastos en publicidad y marketing en línea con el crecimiento de las ventas. Adicionalmente, se reconocieron gastos asociados a los procesos de *due diligence* realizados en TAM y AIREs.

## Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** aumentaron un 69,4% de US\$3,3 millones en el primer trimestre 2010 a US\$5,6 millones, principalmente debido a un leve aumento en las tasas de interés promedio durante el trimestre parcialmente compensado por un caja promedio más baja durante el trimestre.
- Los **costos financieros** disminuyeron 4,9% ya que el aumento promedio en la deuda a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota, fue compensado por el reconocimiento de intereses relacionados con el financiamiento de PDP (depósitos pre entrega de aviones, PDP por sus siglas en inglés), en línea con las políticas contables de la compañía que se sustentan en las normas internacionales de contabilidad (IFRS).
- En el ítem **otros ingresos/costos**, la Compañía registró una pérdida de US\$5,4 millones en comparación con una pérdida de US\$2,1 millones en el primer trimestre de 2010, relacionado a una mayor pérdida por diferencia de cambio.

\*\*\*\*\*

#### Acerca de LAN

LAN Airlines es una de las aerolíneas líderes de Latinoamérica en el transporte de pasajeros y carga. La compañía sirve alrededor de 70 destinos en el mundo a través de una extensa red que ofrece amplia conectividad dentro de la región uniendo, a su vez, Latinoamérica con Estados Unidos, Europa y el Pacífico Sur. A través de diversos acuerdos de códigos compartidos, LAN Airlines y sus filiales sirven adicionalmente otros 70 puntos internacionales. LAN Airlines y sus filiales lideran los mercados domésticos de Chile y Perú, además de tener una importante presencia en las rutas nacionales de Argentina y Ecuador. Adicionalmente, en noviembre de primer trimestre 2011 LAN adquirió la aerolínea colombiana AIREs.

Actualmente LAN Airlines y sus filiales operan 127 aviones de pasajeros mientras LAN CARGO y sus filiales cuentan con 14 aeronaves de carga, con una de las flotas más modernas del mundo, lo que ha significado mayor eficiencia y una significativa reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, reflejando así su importante compromiso con la protección del medio ambiente.

LAN es una de las pocas aerolíneas en el mundo clasificadas como Investment Grade (BBB). Sus estándares internacionales de calidad le han valido ser miembro de **oneworld**<sup>™</sup>, la alianza global de aerolíneas que LAN integra desde hace 10 años y que reúne a las mejores compañías a nivel mundial. Para más información visite [www.lan.com](http://www.lan.com) o [www.oneworldalliance.com](http://www.oneworldalliance.com).

\*\*\*\*\*

#### Nota sobre las declaraciones de expectativas futuras

Este reporte contiene declaraciones sobre expectativas futuras. Estas pueden incluir palabras como “anticipa”, “estima”, “espera”, “proyecta” “pretende”, “planea”, “cree” u otras expresiones similares. Las declaraciones sobre expectativas futuras no representan hechos históricos, incluyendo las declaraciones sobre las creencias y expectativas de la compañía. Estas declaraciones se basan en los planes actuales, estimaciones y proyecciones, y por lo tanto no deben ser sobrevaloradas. Las declaraciones sobre expectativas futuras conllevan ciertos riesgos e incertidumbres. La compañía advierte que un número importante de factores pueden causar que los resultados actuales difieran materialmente de aquellos contenidos en cualquier declaración sobre expectativas futuras. Estos factores e incertidumbres incluyen particularmente las descritas en el documento que la compañía presentó a la U.S. Securities and Exchange Commission. Declaraciones sobre expectativas futuras hacen relación solo a la fecha en que son hechas, y la compañía no se hace responsable de actualizar públicamente ninguna de ellas, existiendo nueva información, eventos futuros u otros.

Este comunicado se refiere a una propuesta de combinación de negocios entre Lan Airlines S.A. (“LAN”) y TAM S.A., la que será objeto de una declaración de registro y prospecto que se presentará ante la SEC por LAN y de la cual se formará una nueva entidad con respecto a esa combinación. Este sitio web no es un sustituto de la declaración de registro, del prospecto o de los materiales de oferta que LAN y la nueva entidad presentarán ante la SEC o cualquier otro documento que se pueda presentar a la SEC o enviar a los accionistas en relación con la combinación de negocios propuesta. LOS INVERSORES Y TENEDORES DE VALORES DEBEN LEER LA DECLARACIÓN DE INSCRIPCIÓN, PROSPECTO, DOCUMENTOS DE OFERTA DE CAMBIO Y TODOS OTROS DOCUMENTOS RELEVANTES PRESENTADOS O QUE SERÁN PRESENTADOS ANTE LA SEC A MEDIDA QUE SE ENCUENTREN DISPONIBLES PUES CONTENDRÁN INFORMACIÓN IMPORTANTE SOBRE LA COMBINACIÓN DE NEGOCIOS PROPUESTA. Todos esos documentos, de presentarse, estarán disponibles de forma gratuita en la página web de la SEC ([www.sec.gov](http://www.sec.gov)) o enviando directamente una solicitud al departamento de Relaciones con Inversionistas de LAN a 56-2-565-8785 o por correo electrónico a [investor.relations@lan.com](mailto:investor.relations@lan.com), o al departamento de Relaciones con Inversionistas de TAM, a 55-11-5582-9715 o por correo electrónico a [invest@tam.com.br](mailto:invest@tam.com.br).

**LAN Airlines S.A.**  
**Estado de Resultados Consolidado** (en miles de US\$)

	Para el trimestre terminado el		
	2011	2010	Var. %
<b>INGRESOS</b>			
Pasajeros	977.823	740.789	32,0%
Carga	346.435	266.111	30,2%
Otros	40.616	27.998	45,1%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>1.364.874</b>	<b>1.034.898</b>	<b>31,9%</b>
<b>COSTOS</b>			
Remuneraciones	-238.240	-176.952	34,6%
Combustible	-389.904	-271.765	43,5%
Comisiones	-52.615	-41.252	27,5%
Depreciación y Amortización	-97.361	-82.827	17,5%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-160.963	-131.210	22,7%
Servicio a Pasajeros	-36.959	-26.473	39,6%
Arriendo de Aviones	-42.485	-23.480	80,9%
Mantenimiento	-43.432	-28.947	50,0%
Otros Costos Operacionales	-149.626	-109.086	37,2%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-1.211.585</b>	<b>-891.992</b>	<b>35,8%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>153.289</b>	<b>142.906</b>	<b>7,3%</b>
<i>Margen Operacional</i>	11,2%	13,8%	-2,6 pp
Ingresos Financieros	5.607	3.310	69,4%
Gastos Financieros	-35.913	-37.763	-4,9%
Otros Ingresos / Costos	-5.391	-2.097	157,1%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>117.592</b>	<b>106.356</b>	<b>10,6%</b>
Impuestos	-20.231	-18.090	11,8%
<b>UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>97.361</b>	<b>88.266</b>	<b>10,3%</b>
Atribuible a:			
Inversionistas de la matriz	97.235	88.299	10,1%
Interes minoritario	126	-33	-481,8%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>97.235</b>	<b>88.299</b>	<b>10,1%</b>
<i>Margen Neto</i>	7,1%	8,5%	-1,4 pp
Tasa efectiva de impuestos	17,2%	17,0%	
Total de acciones	339.310.509	338.790.909	
Utilidad neta por acción (US\$)	0,29	0,26	10,0%

**LAN Airlines S.A.**  
**Estadísticas Operacionales Consolidadas**

	Para el trimestre terminado el		
	2011	2010	Var. %
<b>Sistema</b>			
ATKs (millones)	2.485	2.114	17,5%
ASKs (millones)	12.094	10.232	18,2%
RTKs (millones)	1.730	1.461	18,4%
RPKs (millones)	9.786	8.118	20,5%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	69,6%	69,1%	0,5 pp
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	63,2%	61,7%	1,5 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	76,5	68,9	11,1%
Ingresos por ATK (US Centavos)	53,3	47,6	11,9%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	48,3	42,5	13,8%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	139,2	120,2	15,8%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,767	1,986	-11,1%
Número total de empleados	21.010	17.320	21,3%
<b>Pasajeros</b>			
ASKs (millones)	12.094	10.232	18,2%
RPKs (millones)	9.786	8.118	20,5%
RTKs (millones)	879	731	20,3%
Pasajeros Transportados (miles)	5.539	4.087	35,5%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	80,9%	79,3%	1,6 pp
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	10,0	9,1	9,5%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	111,3	101,4	9,7%
Ingresos/ASK (US Centavos)	8,1	7,2	11,7%
<b>Carga</b>			
ATKs (millones)	1.254	1.063	18,0%
RTKs (millones)	852	731	16,6%
Toneladas Transportadas (miles)	205	174	18,0%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	67,9%	68,7%	-0,8 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	40,7	36,4	11,7%
Ingresos/ATK (US Centavos)	27,6	25,0	10,4%

**LAN Airlines S.A.**  
**Información Resumida de Balance** (en miles de US\$)

	Al 31 de marzo de 2011	Al 31 de diciembre de 2010
<b>Total Activos</b>	<b>6.898.785</b>	<b>6.785.897</b>
Total Pasivos	5.499.582	5.485.837
Total Patrimonio (*)	1.399.203	1.300.060
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>6.898.785</b>	<b>6.785.897</b>
<b>Calculo Deuda Neta:</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras corto y largo plazo	2.721.975	2.717.722
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	366.359	227.571
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	318.260	314.372
Caja y valores negociables	-388.492	-737.093
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>3.018.102</b>	<b>2.522.572</b>

(\*) Bajo IFRS el Patrimonio incluye Interés Minoritario, el que alcanzó MUS\$ 3.559 a marzo de 2011 y MUS\$ 3.246 a diciembre de 2010

**LAN Airlines S.A.**  
**Flota Consolidada**

	Al 31 de marzo de 2011		Total
	Arrendados	Propios	
<b>Flota Pasajeros</b>			
Dash 8-200	11	0	11
Dash 8-Q400	4	0	4
Boeing 737-700	9	0	9
Airbus A318-100	0	15	15
Airbus A319-100	0	23	23
Airbus A320-200	5	27	32
Boeing 767-300	10	18	28
Airbus A340-300	1	4	5
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>87</b>	<b>127</b>
<b>Flota Carga</b>			
Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	4	8	12
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>14</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>46</b>	<b>95</b>	<b>141</b>

Nota: La tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a Aerovías de México S.A.