



LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$65 MILLONES PARA EL PRIMER TRIMESTRE DE 2009

Santiago, Chile, 28 de Abril de 2009 – 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 2009. "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\$65,0 millones para el primer trimestre de 2009. Esto representa una disminución de 34,7% comparado con la utilidad neta de US\$99,6 millones del primer trimestre de 2008. Los resultados se vieron impactados por el reconocimiento durante el trimestre de una pérdida por cobertura de combustible de US\$57,9 millones.
- El resultado operacional de LAN del primer trimestre de 2009 ascendió a US\$118,1 millones, en comparación con el resultado operacional de US\$149,5 millones alcanzado en el primer trimestre de 2008. Esto significó una disminución de 21,0% con respecto al mismo periodo del año anterior. Excluyendo la pérdida por cobertura de combustible, que alcanzó US\$57,9 millones durante el primer trimestre de 2009, los resultados operacionales alcanzaron US\$176,0 millones, lo que significó un aumento de un 18,9% comparado con el primer trimestre de 2008, con un margen operacional de 19,9%.
- De acuerdo a la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile, a partir de este trimestre LAN reporta sus resultados bajo las Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards*, IFRS). De esta forma, LAN es una de las primeras compañías en el país que reporta sus resultados de acuerdo a esta nueva normativa que se alinea con estándares internacionales. Los resultados del primer trimestre de 2008 se encuentran también bajo IFRS de manera de ser comparables.
- Continuando con la expansión y renovación de la flota, durante el primer trimestre de 2009 LAN recibió tres nuevos aviones de pasajeros Airbus A319 para sus operaciones domésticas y regionales.
- El 6 de abril, LAN Ecuador inició sus operaciones en el mercado doméstico de Ecuador, uniendo las ciudades de Guayaquil y Quito. La compañía está ofreciendo hasta 7 vuelos diarios entre ambos puntos y, posteriormente, se incorporarán a su itinerario las ciudades de Cuenca e Islas Galápagos.
- Durante el trimestre, LAN CARGO y sus filiales han expandido su presencia regional. A fines de marzo, la filial de LAN CARGO en Colombia inició operaciones en ese país y durante el mismo mes, en Brasil, la filial de la compañía –ABSA- comenzó sus vuelos en el mercado doméstico, uniendo las ciudades de Manaus y Sao Paulo. Ambos son mercados que representan un importante potencial de crecimiento para LAN CARGO y sus filiales debido a los altos volúmenes de carga que operan.
- El 21 de abril, Fitch Ratings ratificó en categoría "BBB" la clasificación en escala internacional de LAN, manteniendo la perspectiva de esta clasificación en "estable" y destacando que las fortalezas del modelo de negocios de LAN "le permitirían enfrentar adecuadamente el desafiante escenario de 2009 y 2010." Con esto, LAN se mantiene como una de las pocas aerolíneas en el mundo clasificadas como *Investment Grade* o grado de inversión facilitando de esta forma su acceso a los mercados de capitales internacionales.

Principales Impactos de la Transición a IFRS en los Resultados Consolidados de LAN

De acuerdo a la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros de Chile (SVS), en 2009 LAN cambió su normativa contable de acuerdo a Normas Internacionales de Información Financiera (*International Financial Reporting Standards, IFRS*). De esta forma, LAN es una de las primeras compañías en el país que reporta sus resultados de acuerdo a esta nueva normativa que se alinea con estándares internacionales. Los estados financieros de 2008 se presentarán bajo IFRS de manera de ser comparables.

A continuación se presenta de forma comparativa el Estado de Resultados de LAN correspondiente al ejercicio 2008 bajo principios contables generalmente aceptados en Chile (PCGA Chile) y bajo IFRS, con una explicación de las principales diferencias entre ambos:

	Año 2008		Variación (en USD MM)
	PCGA Chile	IFRS	
INGRESOS			
Pasajeros	2.858.937	2.820.830	-38.107
Carga	1.527.106	1.319.130	-207.976
Otros	148.239	143.227	-5.012
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	4.534.281	4.283.187	-251.095
COSTOS			
Remuneraciones	-608.510	-609.253	-743
Combustible	-1.423.922	-1.388.826	35.097
Comisiones	-481.934	-190.224	291.710
Depreciación y Amortización	-183.207	-257.588	-74.380
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-450.592	-544.247	-93.655
Servicio a Pasajeros	-85.168	-85.257	-89
Arriendo de Aviones	-150.891	-70.527	80.364
Mantenimiento	-155.612	-105.920	49.693
Otros Costos Operacionales	-458.262	-411.555	46.707
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-3.998.097	-3.663.395	334.702
RESULTADO OPERACIONAL	536.184	619.791	83.607
<i>Margen Operacional</i>	<i>11,8%</i>	<i>14,5%</i>	<i>2,6 ptos.</i>
Ingresos Financieros	16.212	20.065	3.853
Gastos Financieros	-82.690	-152.954	-70.263
Otros Ingresos/Costos	-68.089	-83.496	-15.408
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	401.617	403.407	
Impuestos	-64.690	-65.094	
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	336.927	338.313	
Atribuible a:			
Inversionistas de la Matriz	335.739	336.481	742
Interés Minoritario	1.188	1.831	643
UTILIDAD NETA	335.739	336.481	742
<i>Margen Neto</i>	<i>7,4%</i>	<i>8,7%</i>	<i>1,3 ptos.</i>
<i>Total de Acciones</i>	<i>338.790.909</i>	<i>338.790.909</i>	
<i>Utilidad Neta por acción</i>	<i>0,99</i>	<i>0,99</i>	
EBITDA	719.392	877.379	26,8%
<i>EBITDA Mg</i>	<i>15,9%</i>	<i>20,5%</i>	<i>4,6 ptos.</i>
EBITDAR	870.282	947.906	19,9%
<i>EBITDAR Mg</i>	<i>19,2%</i>	<i>22,1%</i>	<i>2,9 ptos.</i>

Bajo IFRS las compañías deben determinar su moneda funcional en base a la moneda del entorno económico principal en que la entidad opera. La moneda funcional de LAN es el dólar estadounidense, que ha constituido además la moneda de presentación de los estados financieros consolidados de la Compañía.

Los principales impactos del cambio desde PCGA Chile a IFRS son los siguientes:

a) Aviones bajo modalidad "Japanese Operating Lease" (JOL)

LAN opera 17 aviones bajo la modalidad de financiamiento llamada *Japanese Operating Lease* (JOL). Esta modalidad considera la creación de una sociedad de propósito específico que adquiere los aviones directamente a los fabricantes mediante un financiamiento con deuda bancaria y de terceros, para luego entregarlos en arriendo operativo a LAN. Bajo PCGA Chile, los aviones que LAN opera bajo esta modalidad se contabilizaban como leasing operativos, generando un gasto por arriendo de aviones en el Estado de Resultados. Bajo IFRS estos aviones se reconocen en el Balance como parte del Activo Fijo. Además, la deuda correspondiente es reconocida como un Pasivo.

Impacto en Resultados: Disminución del gasto por Arriendo de Aviones, y aumento en la Depreciación debido a que los 17 aviones (8 A320, 5 A319 y 4 A340) pasan a ser activos que deberán ser depreciados. Además, el aumento de la deuda genera un aumento en Gastos Financieros.

Impacto en Balance: Aumento del Activo Fijo (Maquinarias y Equipos) en 17 aviones y aumento correspondiente del Pasivo.

b) Programa de Pasajero Frecuente LANPASS

De acuerdo a IFRS, las millas acumuladas dejarán de ser contabilizadas al costo incremental y serán contabilizadas de acuerdo a su valor económico, aumentando el pasivo de la Compañía. Además, los ingresos del programa LANPASS serán reconocidos al momento en que las millas son voladas generando un ingreso diferido.

Impacto en Resultados: Las millas dejan de ser contabilizadas como una provisión de costo. En IFRS, el valor del pasaje comprado se divide en dos partes: una se asigna efectivamente al pasaje mientras que otra parte se asigna a las millas. Estas recién se reconocen en el Ingreso Pasajeros cuando son utilizadas, generando un menor ingreso bajo IFRS cuando se compara con PCGA Chile.

Impacto en Balance: Aumento en Pasivos Corrientes debido al mayor valor asignado a las millas LANPASS.

c) Descuentos de Venta y Comisiones

Bajo PCGA Chile, estos descuentos eran reconocidos como un costo y de acuerdo a IFRS se muestran netos del ingreso.

Impacto en Resultados: Se reconocen menores Ingresos Pasajeros y menores Ingresos Carga al descontar ciertas comisiones y descuentos de terceros. En Comisiones -dentro de los costos operacionales- se realiza el ajuste correspondiente. Al ser descontado el mismo monto tanto en ingresos como en costos, este cambio no impacta el Resultado Operacional.

Impacto en Balance: No tiene impacto en el Balance.

d) Contratos de Derivados

Bajo IFRS, las ganancias/pérdidas realizadas por concepto de cobertura de combustible y/o tasas de interés se reconocen en el Estado de Resultados en la línea correspondiente al flujo de caja cubierto (Combustible y/o Gastos Financieros). Además, en una cobertura de flujo de caja bajo IFRS, el valor de mercado (mark to market) de los contratos de derivados se difiere en una cuenta de reserva patrimonial. Esto representa un cambio con respecto a las coberturas de combustible ya que anteriormente, bajo PCGA Chile, las ganancias/pérdidas realizadas por este concepto se reconocían dentro del resultado no operacional, mientras que el valor de mercado (mark to market) era reconocido en cuentas de Activo y Pasivo.

Impacto en Resultados: Las ganancias/pérdidas por cobertura de combustible pasan a ser reconocidas en la línea de costo Combustible, impactando así el Resultado Operacional y los márgenes.

Impacto en Balance: El valor de mercado (*mark to market*) de los contratos de derivados de combustible y de tasas de interés debe reconocerse en la cuenta de Otras Reservas del Patrimonio.

e) Política de Mantenimiento

Se pasa a capitalizar y amortizar el mantenimiento mayor de la flota arrendada como Activo Fijo, con el consiguiente impacto en Depreciación. Bajo PCGA Chile, se reconocía como Activo solamente el mantenimiento mayor de la flota propia.

Impacto en Resultados: Disminución en el costo de Mantenimiento; aumento en el costo de Depreciación. El costo de Mantenimiento del Estado de Resultados ahora solo incluye provisiones por mantenimiento de línea de toda la flota, tanto propia como arrendada.

Impacto en Balance: Aumento del Activo Fijo (Maquinarias y Equipos).

Principales Cambios en Activos

El Activo al 31 de diciembre de 2008 pasa de US\$4.905 millones bajo PCGA Chile a US\$5.197 millones bajo IFRS. Las principales variaciones son (en millones de US\$):

Activo PCGA - 2008	4.905
<i>Japanese Operating Lease (JOL)</i>	+579
Retasación Activo Fijo	+68
Contratos de Derivados	-333
Otros	-22
Activo IFRS - 2008	5.197

El concepto de "Retasación de Activo Fijo" se refiere a la retasación a valor de mercado de algunos activos de LAN, principalmente edificios, terrenos y algunos componentes. Esto excluye la flota de LAN, que no fue retasada. La retasación efectuada se realizó por única vez de acuerdo con IFRS n°1

Principales Cambios en Pasivos

El Pasivo al 31 de diciembre de 2008 pasa de US\$3.787 millones bajo PCGA Chile a US\$4.428 millones bajo IFRS. Las principales variaciones son (en millones de US\$):

Pasivo PCGA - 2008	3.787
<i>Japanese Operating Lease (JOL)</i>	+628
LAN Pass	+109
Impuesto Diferido	-66
Deuda Financiera	-32
Otros	+2
Pasivo IFRS - 2008	4.428

Principales Cambios en Patrimonio

El Patrimonio al 31 de diciembre de 2008 pasa de US\$1.118 millones bajo PCGA Chile a US\$769 millones bajo IFRS. Las principales variaciones son (en millones de US\$):

Patrimonio PCGA – 31.12.08	1.118
Millas LANPASS	-109
Contratos de Derivados	-302
Activo Fijo	+54
Otros	+1
Patrimonio IFRS 31.12.08 (accionistas controladores)	762
Interés Minoritario (*)	+7
Patrimonio IFRS – 31.12.08	769

(*) Bajo PCGA Chile el Interés Minoritario no formaba parte del Patrimonio.

Resultados Primer Trimestre 2009

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$65,0 millones para el primer trimestre de 2009. Los resultados operacionales durante el primer trimestre se vieron impactados por una pérdida por cobertura de combustible de US\$57,9 millones. Excluyendo este impacto, el resultado operacional ascendió a US\$176,0 millones, lo que significó un aumento de 18,9% comparado con el primer trimestre de 2008, con un margen operacional de 19,9%.

Durante el primer trimestre de 2009 los ingresos consolidados de LAN cayeron un 14,5%. Los ingresos de pasajeros cayeron un 6,4% durante el trimestre, impulsados por una caída de 14,1% en los *yields*, la cual fue parcialmente compensada por un crecimiento en el tráfico de pasajeros de 8,9%. El factor de ocupación disminuyó 2,3 puntos de 80,3% a 78,0%. Esto generó una caída de 16,6% en los ingresos por ASK (asiento-kilómetro disponible), la cual fue parcialmente compensada por un aumento de 12,2% en la capacidad.

Los *yields* cayeron durante el trimestre principalmente como resultado de una disminución en el cargo por combustible, producto de una baja de 48,3% en el precio promedio del combustible durante el trimestre (excluyendo las pérdidas por concepto de cobertura de combustible). El cargo por combustible se ajusta mensualmente de acuerdo a las variaciones del precio promedio del petróleo (WTI). La caída de los *yields* durante el trimestre se debió también a menores tarifas nominales en ciertas rutas. Durante el primer trimestre la compañía respondió al crecimiento en la demanda y las oportunidades de mercado, mediante el aumento de capacidad en sus tres mercados domésticos, así como en ciertas rutas regionales y de largo alcance al Pacífico Sur y Norte América.

Durante el primer trimestre de 2009, los ingresos de carga cayeron un 32,3% debido a una disminución de un 11,1% en la capacidad y una disminución en los ingresos por unidad de un 23,8% (medido en ingresos por toneladas-kilómetro disponible), o "RATK". El ingreso por unidad bajó principalmente debido a una disminución de 20,1% en el tráfico, que implicó un decrecimiento de 7,3 puntos porcentuales en el factor de ocupación, de 72,4% a 65,1%, así como por una caída de 15,3% en los *yields*. El tráfico en el negocio de carga cayó en línea con los mercados de carga a nivel mundial, impactados por la desaceleración económica global y por la depreciación de las monedas locales frente al dólar. Con el objetivo de ajustar la capacidad a las actuales condiciones de mercado, LAN ha disminuido su capacidad ACMI (arriendo de avión, tripulación, mantenimiento y seguros) la cual será remplazada por la llegada de dos nuevas aeronaves cargueras Boeing 777 durante el segundo trimestre de 2009. Adicionalmente, LAN CARGO se ha enfocado en expandir su presencia y participación de mercado en la región. Es así como a fines de marzo, la filial de LAN CARGO en Colombia inició operaciones en ese país y durante el mismo mes, en Brasil, la filial de la compañía -ABSA- comenzó sus vuelos en el mercado doméstico, uniendo las ciudades de Manaus y Sao Paulo.

Los costos operacionales disminuyeron 13,4% comparado con el primer trimestre de 2008, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses) disminuyeron en un 11,0% impulsado principalmente por bajas significativas en los costos de combustible. Menores precios del combustible generaron menores costos de combustible por US\$99,6 millones para el trimestre, incluyendo el impacto de US\$57,9 millones de pérdidas por cobertura de combustible. Para el resto de 2009, LAN tiene cubierto un 44% de su consumo estimado para el segundo trimestre, 39% para el tercer trimestre y 48% para el cuarto. Para el 2010, LAN tiene cubierto un 10% del consumo estimado del primer trimestre. Excluyendo el combustible, los costos unitarios disminuyeron 0,2%, principalmente debido a menores costos comerciales y de salario, compensados parcialmente por mayores costos de flota. El gasto financiero neto aumentó un 5,9% de US\$42,6 millones a US\$45,1 millones producto de una mayor deuda relacionada con el financiamiento de la flota.

LAN continúa manteniendo una sólida posición financiera, con amplia liquidez y una sana estructura de financiamiento, lo cual se vio reflejado en el recientemente confirmado rating BBB internacional que le asignó la clasificadora de riesgo Fitch. Al cierre del trimestre, LAN contaba con US\$ 477 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables y líneas de crédito comprometidas, lo que representa un 11,0% de los ingresos percibidos en los últimos doce meses. Adicionalmente, LAN no posee deuda de corto plazo y la deuda de largo plazo de la compañía, relacionada al financiamiento de aviones, tiene perfiles de pago de 12-15 años a tasas de interés muy competitivas. La compañía espera recaudar aproximadamente US\$250 millones durante 2009, mediante préstamos de la banca chilena, con el propósito de aumentar su liquidez. La compañía posee una exposición limitada a la fluctuación del tipo de cambio, en vista de que aproximadamente un 83% de sus ingresos están denominados en dólares norteamericanos.

En línea con la orientación al servicio, LAN culminará en el mes de mayo el proceso de implementación de la nueva Premium Business y rediseñada clase Económica en toda su flota de largo alcance. Con una inversión de US\$120 millones, el programa de reconfiguración de las cabinas de las aeronaves Boeing 767-300 finalizó a fines de 2008, mientras que la reconfiguración de los aviones Airbus A340 finalizará en mayo de 2009. De esta forma, LAN ofrecerá un producto superior en todas las rutas de largo alcance, desde Latinoamérica hacia Norteamérica, Europa y Pacífico Sur, así como también en ciertas rutas regionales.

A pesar de la desaceleración económica global, LAN continúa mostrando resultados positivos de manera consistente. Esta es una prueba de su sólido y flexible modelo de negocios y de su posición de liderazgo en los mercados en que opera. Los positivos resultados y un sólido balance han permitido a LAN continuar avanzando en sus iniciativas de largo plazo. Estos planes, que involucran todos los niveles y unidades de negocios, están orientados a mejorar la posición estratégica de LAN permitiendo a la compañía aprovechar oportunidades, fortalecer su posición de mercado y aumentar su competitividad.

Cálculo EBITDAR (1)

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.

EBITDAR (en millones de dólares)

	<u>1Q09</u>	<u>1Q08</u>	<u>%Chg</u>
Revenues	882,2	1.031,5	-14,5%
Operating Expenses	-764,1	-882,0	-13,4%
Operating Income	118,1	149,5	-21,0%
Depreciation and Amortization	74,6	61,9	20,4%
EBITDA	192,6	211,4	-8,9%
EBITDA Margin	21,8%	20,5%	1,3 pp
Aircraft Rentals	15,7	18,3	-14,2%
EBITDAR	208,3	229,7	-9,3%
EBITDAR Margin	23,6%	22,3%	1,3 pp

(1) EBITDA y EBITDAR no son medidas contables y no deben ser consideradas aisladamente como sustitutos 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

Inicio de la Operación Doméstica de LAN Ecuador

El 6 de abril de 2009, LAN Ecuador comenzó a operar el mercado doméstico de pasajeros en Ecuador, uniendo las ciudades de Guayaquil y Quito. La compañía está ofreciendo hasta 7 vuelos diarios entre ambos puntos y, posteriormente, se incorporarán a su itinerario las ciudades de Cuenca e Islas Galápagos. Con esta nueva operación, LAN Ecuador reafirma su compromiso con el desarrollo económico y social del país, aportando al turismo, a la conectividad y generando empleo e inversiones al servicio de Ecuador. El objetivo es ofrecer una nueva y eficiente alternativa de transporte aéreo a los pasajeros y clientes de carga.

Expansión de las Operaciones de Carga

Durante marzo, la filial de LAN CARGO en Brasil –ABSA- inició vuelos domésticos en el país y también comenzó sus operaciones la nueva filial de LAN CARGO en Colombia. De esta forma, la compañía consolida la red carguera al servicio de sus clientes en la región. LAN CARGO y sus filiales constituyen la mejor opción para sus embarques hacia y desde Latinoamérica, al operar en todas las capitales de Sudamérica, México además de San José de Costa Rica y Guatemala, en Centroamérica.

Culminación proceso de implementación de la nueva Premium Business en todos los vuelos de largo alcance

En mayo, la compañía culminará el proceso de implementación de la nueva *Premium Business* y rediseñada clase Económica en toda su flota de largo alcance. Este proyecto representa una inversión total de US\$120 millones, cuyo propósito es posicionar a LAN dentro de las mejores aerolíneas del mundo en términos de servicio. De esta forma, la compañía ofrecerá la nueva Premium Business y clase Económica en el 100% de sus vuelos internacionales operados por su flota de aviones Boeing 767-300 y Airbus A340, brindando un producto que sólo un selecto grupo de aerolíneas en el mundo ofrece a sus clientes al disponer de asientos cama full flat reclinables en 180°, mayor comodidad y un sistema de entretenimiento de última generación que ubica a la compañía entre las aerolíneas con mayor variedad de programación del mundo.

Proyecto Winglets

Como parte de su plan de renovación de flota, eficiencia y compromiso con el medio ambiente, LAN inició el proceso de incorporación de dispositivos de avanzada tecnología –denominados *winglets*- en todos sus aviones Boeing 767-300 de largo alcance. Estos se instalan en las alas de las aeronaves permitiendo una operación más eficiente al reducir el consumo de combustible en aproximadamente 450.000 galones al año por avión y, por ende, disminuir en alrededor de un 5% las emisiones de CO2 en cada aeronave. Durante marzo, la compañía operó el primer vuelo comercial en Latinoamérica de un Boeing 767-300 equipado con los modernos *winglets*, en la ruta entre Santiago y Ezeiza. LAN planea instalar estos dispositivos en un total de 37 aeronaves Boeing 767-300 (9 cargueras y 28 de pasajeros). Este proyecto significa una inversión de US\$70 millones y se espera finalice en el segundo semestre de 2010.

Fitch confirma el Rating BBB de LAN

El 21 de Abril, Fitch Ratings ratificó en categoría “BBB” la clasificación en escala internacional de LAN, manteniendo la perspectiva de esta clasificación en “estable”. Esta clasificación confirma a LAN como una de las pocas aerolíneas del mundo con grado de *Investment Grade* del mundo, facilitando el acceso de la compañía a los mercados de capital internacionales. Fitch señaló que esta decisión refleja la sólida posición de LAN en el mercado, su baja estructura de costos y la

flexibilidad en su flota, así como la sólida liquidez de la compañía, la cual le permitiría enfrentar adecuadamente el desafiante escenario de 2009 y 2010.

Información de Dividendos

El viernes 17 de abril de 2009, la Junta Ordinaria de Accionistas aprobó la política de dividendos de la compañía en lo que respecta al ejercicio 2008. LAN no pagará un dividendo final con cargo a la utilidad de 2008, considerando los dividendos provisorios pagados en Agosto de 2008 y Enero de 2009 en calidad de definitivos. La política de dividendos total para el año fiscal 2008 corresponde a un 60,1% de las utilidades.

Plan de Flota

Durante el trimestre, la compañía continuó con la expansión de su flota. En el primer trimestre de 2009, LAN recibió tres nuevos aviones Airbus A319 destinados a las operaciones domésticas y regionales de corto alcance.

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

Año Finalizado en	2009	2010	2011
FLOTA PASAJEROS			
A320/A319/A318	53	59	68
B767-300 ER	26	28	28
A340-300	5	5	5
TOTAL FLOTA PASAJEROS	84	92	101
FLOTA CARGA			
767-300 F	9	9	9
777-200 F	2	2	3
TOTAL FLOTA CARGA	11	11	12
TOTAL FLOTA	95	103	113
Total Capex US\$ millones	274	493	599

Perspectiva

Considerando las condiciones de mercado actuales, la compañía espera un aumento de aproximadamente 10% en los ASK (capacidad) de pasajeros en 2009. La compañía proyecta que el crecimiento en el negocio de pasajeros durante 2009 será impulsado principalmente por los mercados domésticos de Chile, Perú y Argentina. Para el año 2009 el negocio de carga expandirá sus operaciones especialmente a través de su nueva filial de carga en Colombia, así como también mediante una nueva operación en el mercado doméstico de Brasil. Considerando las actuales condiciones de mercado, LAN espera una disminución en los ATK's de carga de aproximadamente 5% en 2009.

Durante el primer trimestre de 2009, LAN recibió 3 aviones de corto alcance, terminando el trimestre con un total de 84 aviones de pasajeros y 9 de carga. Para lo que resta de 2009, LAN espera la llegada de un avión de pasajeros de largo alcance en diciembre y dos B777 cargueros en el segundo trimestre de 2009.

Resultados Consolidados para el Primer Trimestre

En el primer trimestre de 2009 la compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$65 millones, comparada con los US\$99,6 millones reportados en el primer trimestre de 2008, lo que representa una caída de 34,7%. El **margen neto** para el trimestre disminuyó de 9,7% en 2008 a 7,4% en 2009.

El resultado operacional disminuyó a US\$118,1 millones en el primer trimestre de 2009, comparado con US\$149,5 millones en el primer trimestre de 2008. **El margen operacional** para el trimestre cayó a 13,4%.

Los ingresos operacionales cayeron un 14,5% en comparación con el primer trimestre de 2008 alcanzando US\$882,2 millones. Esto reflejó:

- una disminución de 6,4% en los **ingresos de pasajeros** a US\$651,6 millones,
- una disminución de 32,3% en los **ingresos de carga** a US\$196,7 millones, y
- una disminución de 23,8% en **otros ingresos** a US\$33,9 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 74% y 22% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** cayeron un 6,4% durante el trimestre, producto de una caída de 14,1% en los *yields*, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento de 8,9% en el tráfico. El factor de ocupación disminuyó de 80,3% a 78,0% debido a que el crecimiento del tráfico fue inferior al incremento de 12,2% en la capacidad. Los ingresos por ASK cayeron un 16,6%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 1,6% en el tráfico internacional, además de un aumento de 30,2% que presentó el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas en Chile, Argentina y Perú). El tráfico internacional representó un 70% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* cayó un 14,1% principalmente como resultado de la disminución del cargo por combustible y menores tarifas.

Los **ingresos de carga** cayeron un 32,3% en el trimestre, producto de una disminución de 15,3% en los *yields* y a una caída de 20,1% en el tráfico. El tráfico de carga se vio impactado principalmente por la desaceleración económica global y por una disminución en la capacidad de 11,1% durante el trimestre. Como consecuencia, el factor de ocupación disminuyó de 72,4% a 65,1%. Los ingresos medidos por ATK disminuyeron 23,8% con respecto al primer trimestre de 2008.

Otros ingresos disminuyeron 23,8% principalmente debido a una menor venta a bordo y a menores ingresos por arriendos de aviones y servicios de aduana y bodegaje a terceros, lo cual fue parcialmente compensado por mayores ingresos provenientes de la venta de paquetes turísticos. Adicionalmente, la línea de Otros Ingresos del primer trimestre de 2008 incluía una compensación por US\$5,7 millones recibida de Airbus, relacionada con un cambio en el programa de entrega de ciertos aviones Airbus A318.

Los **costos operacionales** disminuyeron 13,4% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) disminuyeron 11,0% en comparación con el primer trimestre de 2008. Menores precios del combustible durante el trimestre generaron una disminución de costos por combustible por US\$99,6 millones (neto de pérdidas por cobertura de combustible). El costo unitario ex *fuel* disminuyó 0,2%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** disminuyeron un 3,4%, debido principalmente a la devaluación de las monedas locales, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento en la dotación promedio durante el trimestre, sumado a mayores sueldos promedio en línea con la inflación.
- Los **gastos por combustible** disminuyeron 30,1% debido a un 48,3% de disminución en los precios que fue parcialmente compensado por un aumento de 0,3% en el consumo en línea

con las operaciones de LAN durante el trimestre. Adicionalmente la compañía reconoció una pérdida de US\$57,9 millones por cobertura de combustible, comparada con una ganancia de US\$1,5 millones durante el primer trimestre de 2008.

- Las **comisiones** disminuyeron 19,5%, debido principalmente a la caída de 14,1% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, sumado a una reducción de 0,3 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de pasajeros, parcialmente compensado por un aumento en las comisiones del negocio de carga.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 20,4% principalmente debido a la incorporación de cinco nuevos aviones Boeing 767, dos Airbus A320, cinco Airbus A319 y ocho Airbus A318, lo cual fue parcialmente compensado por el retiro de la flota Boeing 737-200.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 5,8%, principalmente debido una disminución en las tasas aeronáuticas y a la reducción en el uso de aviones arrendados en modalidad ACMI en el negocio de carga de la compañía.
- El **servicio a pasajeros** aumentó 11,3%, debido principalmente al incremento de 18,4% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones disminuyó 14,2% debido al decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento en los costos de arriendo promedio.
- El **gasto de mantenimiento** disminuyó 7,5%, dado que el costo adicional resultante de un incremento en la utilización de la flota y el escalamiento en los contratos de mantenimiento, fue más que compensado por el retiro de la flota de aviones Boeing 737-200 y una mayor proporción de aviones nuevos.
- Otros **gastos operacionales** disminuyeron 8,3% en línea con una disminución en los costos de venta y a menores ventas a bordo.

Resultados no operacionales

- los **ingresos financieros** aumentaron de US\$0,6 millones en el primer trimestre de 2008 a US\$7,0 millones en el mismo periodo de 2009, principalmente debido a mayores intereses producto de mayores niveles de caja, sumados a una ganancia por contratos forwards de monedas, relacionados con depósitos denominados en pesos chilenos.
- Los **costos financieros** aumentaron 20,7% producto del aumento promedio en la deuda a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota, lo que fue parcialmente compensado por el reconocimiento de intereses relacionados al financiamiento de PDPs (depósitos pre entrega de aviones, PDPs por sus siglas en inglés).
- En el ítem **Otros Ingresos/Costos**, la compañía registró una ganancia de US\$9,0 millones en comparación con una ganancia de US\$14,8 millones en el primer trimestre de 2008, dada por una menor ganancia por diferencia de cambio, la cual fue de US\$13,7 millones en el primer trimestre de 2008 comparada con una ganancia de US\$9,6 millones en el mismo periodo de 2009.

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 65 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 sirve adicionalmente otros 63 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 de haber iniciado recientemente su operación doméstica en el Ecuador.

Actualmente LAN Airlines opera 84 aviones de pasajeros y su filial LAN CARGO opera 9 aeronaves de carga. Posee una de las flotas más modernas del mundo y recientemente culminó su proceso de renovación de aviones de corto alcance con nuevos Airbus familia A320, lo que ha significado mayor eficiencia y una significativa reducción de las emisiones de CO₂, 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™**, la alianza global de aerolíneas que reúne a las mejores compañías a nivel mundial. Para más información visite www.lan.com o 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.

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

	Para el trimestre terminado el		
	31 de marzo		
	2009	2008	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	651.594	696.459	-6,4%
Carga	196.681	290.610	-32,3%
Otros	33.899	44.473	-23,8%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	882.174	1.031.542	-14,5%
COSTOS			
Remuneraciones	-148.412	-153.570	-3,4%
Combustible	-228.267	-326.691	-30,1%
Comisiones	-36.533	-45.389	-19,5%
Depreciación y Amortización	-74.550	-61.895	20,4%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-118.335	-125.674	-5,8%
Servicio a Pasajeros	-22.839	-20.527	11,3%
Arriendo de Aviones	-15.721	-18.315	-14,2%
Mantenimiento	-30.111	-32.557	-7,5%
Otros Costos Operacionales	-89.347	-97.389	-8,3%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-764.115	-882.007	-13,4%
RESULTADO OPERACIONAL	118.059	149.535	-21,0%
<i>Margen Operacional</i>	13,4%	14,5%	-1,1 pp.
Ingresos Financieros	6.986	556	1156,5%
Gastos Financieros	-52.087	-43.143	20,7%
Otros Ingresos / Costos	9.046	14.762	-38,7%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	82.004	121.710	-32,6%
Impuestos	-13.044	-19.383	-32,7%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	68.960	102.327	-32,6%
Atribuible a:			
Inversionistas de la matriz	65.014	99.630	-34,7%
Interes minoritario	3.946	2.697	46,3%
UTILIDAD NETA	65.014	99.630	-34,7%
<i>Margen Neto</i>	7,4%	9,7%	-2,3 pp.
Tasa efectiva impuestos	16,7%	16,3%	0,4 pp.
Total de Acciones	338.790.909	338.790.909	0,0%
Utilidad Neta por Acción (US\$)	0,19	0,29	-34,7%

LAN Airlines S.A.
Estadísticas Operacionales

	Para el trimestre terminado el		
	31 de marzo		
	2009	2008	Var. %
Estadísticas Operacionales			
Sistema			
ATKs (millones)	1.864,2	1.882,7	-1,0%
ASKs (millones)	9.756,1	8.695,4	12,2%
RTKs (millones)	1.251,1	1.337,3	-6,5%
RPKs (millones)	7.608,8	6.984,4	8,9%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	67,1%	71,0%	-3,9 pp.
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	61,1%	63,1%	-2,0 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	67,8	73,8	-8,1%
Ingresos por ATK (US Centavos)	45,5	52,4	-13,2%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	41,6	46,7	-11,0%
Galones de Combustible Utilizados (Millones)	111,0	110,6	0,3%
Pasajeros			
ASKs (millones)	9.756,1	8.695,4	12,2%
RPKs (millones)	7.608,8	6.984,4	8,9%
RTKs (millones)	684,8	628,6	8,9%
Pasajeros Transportados (miles)	3.787,5	3.197,9	18,4%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	78,0%	80,3%	-2,3 pp.
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	8,6	10,0	-14,1%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	95,2	110,8	-14,1%
Ingresos/ASK (US Centavos)	6,7	8,0	-16,6%
Carga			
ATKs (millones)	869,9	978,9	-11,1%
RTKs (millones)	566,3	708,7	-20,1%
Toneladas Transportadas (miles)	138,7	155,9	-11,0%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	65,1%	72,4%	-7,3 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	34,7	41,0	-15,3%
Ingresos/ATK (US Centavos)	22,6	29,7	-23,8%

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

	Al 31 de marzo de 2009	Al 31 de diciembre de 2008
Total Activos	5.282.580	5.196.866
Total Pasivos	4.412.367	4.428.262
Total Patrimonio (*)	870.213	768.604
Total Pasivos & Patrimonio	5.282.580	5.196.866
Calculo Deuda Neta:		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras corto y largo plazo	2.202.425	2.118.316
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	336.404	246.819
Otros pasivos corto y largo plazo	292.190	292.065
Caja y valores negociables	-472.182	-411.037
Deuda Neta Total	2.358.837	2.246.163

(*) Bajo IFRS el Patrimonio incluye Interés Minoritario, el que alcanzó MUS\$6.829 a diciembre de 2008 y MUS\$10.309 a Marzo de 2009

LAN Airlines S.A.
Flota Consolidada

	Al 31 de Marzo de 2009		
	Arrendados	Propios	Total
Pasajeros			
Airbus A318-100	0	15	15
Airbus A319-100	0	20	20
Airbus A320-200	2	16	18
Boeing 767-300	11	15	26
Airbus A340-300	1	4	5
TOTAL	14	70	84
Carga*			
Boeing 767-300F	1	8	9
TOTAL	1	8	9
TOTAL FLOTA	15	78	93

*Durante el primer trimestre, LAN operó entre uno y dos aviones Boeing 747 carguero bajo arriendos en modalidad ACMI

Nota: La tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a AeroMéxico y cinco aviones Boeing 737 arrendados a Sky Services S.A.

