

## LATAM ANUNCIA RECUPERAÇÃO OPERACIONAL CONTÍNUA NO PRIMEIRO TRIMESTRE, APESAR DO IMPACTO DA VARIANTE ÔMICRON E DOS AUMENTOS NO PREÇO DO COMBUSTÍVEL

Santiago, Chile, terça-feira, 10 de maio de 2022 - O LATAM Airlines Group S.A. (SSE:LTM) anuncia hoje os seus resultados financeiros consolidados para o primeiro trimestre findo em 31 de março de 2022. "LATAM" ou "a Empresa" faz referência à entidade consolidada, que inclui suas companhias aéreas afiliadas de passageiros e cargas na América Latina. Todos os valores foram elaborados conforme as Normas Internacionais de Relatório Financeiro (IFRS) e estão expressos em dólares norte-americanos. A taxa cambial média em real brasileiro / dólar norte-americano para o trimestre foi de R\$5,23 por dólar.

### DESTAQUES

- Apesar das dificuldades no início do ano, devido ao surto da variante Ômicron e seu impacto na região, especialmente durante os meses de janeiro e fevereiro, as operações do grupo LATAM tiveram outra melhora na comparação com trimestres anteriores. A capacidade consolidada do grupo (medida em ASK) durante o período de três meses retomou 68,2% dos níveis de 2019, e correspondem a um aumento de capacidade de 89,7% na comparação com o mesmo trimestre de 2021 (+6,2% em comparação com o 4T21). Como nos trimestres anteriores, a maioria da recuperação foi conduzida pelas operações domésticas das afiliadas, no entanto, o contínuo contexto favorável para viagens aéreas na região, em termos de restrições de viagem e processos de vacinação, também levou à maior recuperação do segmento internacional. Em termos de capacidade, as afiliadas hispânicas e a afiliada brasileira terminaram o trimestre recuperando 89,5% e 100,8% dos níveis de 2019, respectivamente, enquanto que a capacidade internacional retomou 47,5% dos seus níveis de março de 2019.
- O total das receitas operacionais no primeiro trimestre de 2022 totalizou US\$ 1,95 bilhão, 22,4% abaixo dos níveis de 2019, embora represente um aumento de 114,5% em comparação com o primeiro trimestre de 2021. As receitas de passageiros, que reduziram 31,4% em comparação com 2019 (+199,1% em comparação com 1T21), continuaram afetadas pelo nível reduzido de operações e pelo impacto da variante Ômicron. Outras receitas tiveram queda de 55,1% em comparação com 2019 (-40,7% em comparação com 1T21), enquanto que as receitas de cargas aumentaram 63,5% na comparação com o período pré-pandemia (+24,8% em comparação com 1T21).
- Mais uma vez, as operações das afiliadas de cargas da LATAM mantiveram um desempenho sólido, com receitas totais de US\$430,7 milhões, um aumento de 63,5% na comparação com o mesmo período de 2019. A recuperação mais lenta das operações internacionais continua a afetar a capacidade consolidada de cargas (medida em ATK), 10,9% abaixo do mesmo período de 2019. Independentemente disso, os indicadores operacionais favoráveis mais do que compensaram estas limitações de capacidade, com yields crescendo 75,9% na comparação com 2019 e aumento de 2,4 p.p. nas taxas de ocupação de carga na comparação com o mesmo período de 2019.
- No primeiro trimestre de 2022, o total das despesas operacionais foi de US\$ 2,09 bilhões, uma queda de 14,2% na comparação com 2019. Durante o trimestre, o grupo anunciou reduções significativas nas linhas de despesas, como Salários e Benefícios (-40,3% em comparação com 2019), Outras Taxas de Locação e Internacionais (-30,5% em comparação com 2019) e Outras Despesas Operacionais (-20,1% em comparação com 2019). No entanto, durante o trimestre, o grupo também testemunhou um aumento relevante nos preços de combustíveis das aeronaves devido ao conflito na Ucrânia, resultando em custos totais de Combustível da Aeronave que superaram os níveis de 2019 em 0,5%, apesar da redução da capacidade operacional durante o trimestre.
- O CASK (custo por ASK) ex-fuel do grupo aumentou 6,8% na comparação com o quarto trimestre de 2021, de US\$5,6 centavos para US\$5,2 centavos, uma melhora de 29,3% em comparação com o mesmo período de 2021, reafirmando o resultado das diversas medidas de redução de custo que totalizaram mais de US\$ 900 milhões em economia anual implementada pela LATAM em 2020 e 2021, como parte do seu processo de reestruturação.

- O prejuízo operacional no trimestre totalizou US\$ 138,2 milhões, afetado principalmente pelo grande aumento no preço dos combustíveis durante o período e pelo impacto da variante Ômicron nas receitas de passageiros. O prejuízo líquido aos acionistas foi de US\$ 380,1 milhões, comparado com um prejuízo líquido de US\$ 60,1 milhões no mesmo período de 2019 e um prejuízo de US\$ 430,9 milhões durante o primeiro trimestre do ano anterior.
- Em 6 de maio de 2022, LATAM divulgou resultados da votação do seu Plano de Reorganização, que recebeu apoio suficiente de aproximadamente 82% em dólares e aproximadamente 65% em número de credores com direito a voto na principal classe afetada do Plano. Esses resultados não incluem os detentores de créditos RCF, que têm até 10 de maio de 2022 para votar. Isto ocorreu após a aprovação do Tribunal dos EUA para o Disclosure Statement da LATAM em 21 de março de 2022, que permitiu iniciar o processo de solicitação de votos. A audiência de confirmação do Plano está programada para 17 e 18 de maio de 2022, conforme definido pela Corte norte-americana.
- Em abril, o grupo LATAM anunciou que busca incorporar combustível de aviação sustentável em suas operações, alcançando 5% do consumo total de combustível até 2030 e favorecendo produtores sul-americanos deste combustível alternativo. Este esforço é uma clara chamada à ação ao mercado sobre o interesse da LATAM na transição energética e mercados locais em desenvolvimento e faz parte da estratégia sustentável de longo prazo do grupo para alcançar a neutralidade de carbono até 2050.

## COMENTÁRIOS DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE O PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2022

Dois principais desafios se apresentaram durante o primeiro trimestre de 2022: a chegada à região de outra variante da COVID-19, a Ômicron, e um aumento drástico nos preços de combustíveis de aviação desencadeado pelo conflito entre Rússia e Ucrânia.

Em relação ao contexto macroeconômico, o preço do combustível durante o primeiro trimestre de 2022 foi de US\$ 3,25 por galão (excluindo *hedge*), um aumento de 75,8% em relação ao mesmo período do ano anterior e até mesmo 29,9% maior do que o quarto trimestre anterior. A volatilidade nos preços, além do rápido aumento, criou uma dinâmica que exige administração ativa e que o grupo está trabalhando para compensar este custo elevado através de aumentos nos *yields* e reajuste de suas operações, quando necessário.

"Tivemos uma melhora substancial em nossos resultados em comparação com o mesmo período de 2021, mesmo em um ambiente desafiador", comenta Roberto Alvo, CEO do LATAM Airlines Group. "Continuamos sendo cautelosamente otimistas quanto ao futuro, pois, apesar de estarmos testemunhando uma recuperação saudável da demanda de passageiros, o aumento do preço do combustível é uma variável que estamos monitorando de perto".

As operações de carga do grupo continuaram mostrando crescimento nas receitas, de 63,5% em comparação com o mesmo período de 2019, e reafirmando o sucesso do desempenho das afiliadas de cargas e da dedicação do grupo no investimento do seu crescimento. Conforme anunciado anteriormente, o grupo LATAM está convertendo 10 aeronaves de passageiros Boeing 767 para cargueiros até o fim de 2023, e a primeira delas foi recebida em dezembro de 2021 e a segunda em março de 2022. Para o restante do ano, duas outras entregas de cargueiros estão programadas, chegando no segundo e no terceiro trimestres, respectivamente. Como tal, enquanto as operações de passageiros internacionais se recuperam da capacidade atual de aproximadamente 48,2%, em comparação com os níveis de 2019, este aumento na capacidade de carga por meio de conversões ajudará a compensar a lenta recuperação da capacidade *belly*.

Por fim, em termos da agenda de sustentabilidade de longo prazo da LATAM, o grupo implementou diversas iniciativas concretas durante o início do ano que adotam providências para as suas metas estabelecidas em cada um dos três pilares: mudança climática, valor compartilhado e economia circular. Com base na estratégia de mudança climática, a LATAM lançou o “Sextas Compensam”, uma iniciativa que compensa as emissões de rotas emblemáticas (como Rio de Janeiro - São Paulo, Galápagos - Guayaquil e Arequipa - Cusco, entre outras), dando apoio à proteção de ecossistemas estratégicos na região nas sextas-feiras.

Em relação à economia circular e aos esforços do grupo para eliminar gradualmente plásticos de uso único em suas operações até 2023, um novo amenity kit com itens mais sustentáveis foi incorporado ao produto da classe Premium Business e as sacolas plásticas para fones de ouvido, cobertores e travesseiros foram substituídas por material reutilizável. Por fim, o programa Avião Solidário, parte do pilar de valor compartilhado, está apoiando a resposta a crises humanitárias em todo o mundo, fornecendo transporte gratuito de passageiros e cargas para ajudar as pessoas que tiveram que deixar suas casas em busca de segurança e proteção à Agência da ONU para Refugiados. Além disso, o programa firmou duas novas alianças: com a Fundação Cardioinfantil na Colômbia e o comitê de fundações da Iniciativa Global de Luta contra o Câncer Infantil no Peru.

## DISCUSSÃO E ANÁLISE DA ADMINISTRAÇÃO SOBRE OS RESULTADOS DO PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2022

O total de receitas no primeiro trimestre de 2022 alcançou o valor de US\$ 1,9 bilhão, em comparação com os US\$ 2,52 bilhões do mesmo período de 2019. Isto representa uma redução de 22,4%, explicada por uma redução de 31,4% nas receitas de passageiros e uma redução de 55,1% em outras receitas na comparação com 2019 e compensada parcialmente pelas receitas de cargas, um aumento de 63,5% em comparação com 2019. Durante o período, as receitas de passageiros e cargas representaram 75,9% e 22,0% do total das receitas operacionais, respectivamente, com as receitas de passageiros aumentando gradualmente a cada trimestre, conforme a recuperação contínua do tráfego aéreo.

As **receitas de passageiros** no trimestre ficaram 31,4% abaixo do mesmo período de 2019, alinhadas com a queda de 34,8% observada no tráfego, medido em RPK, embora parcialmente compensadas por um aumento de 4,8% nos *yields* na comparação com 2019. Apesar do impacto da variante Ômicron, vimos uma recuperação contínua nas operações do grupo, alcançando um aumento de 6,2% na capacidade (medido em ASK) e um aumento de 5,1% no tráfego (medido em RPK) na comparação com o quarto trimestre de 2021. Quando comparadas com o mesmo período de 2021, as receitas por ASK (RASK) tiveram aumento de 57,6%, conduzidas principalmente por um aumento de 28,3% nos *yields* e uma melhora significativa nas taxas de ocupação de carga que, durante o trimestre, alcançaram 80,5%, um aumento de 15 p.p. em comparação com os níveis de 2021.

As **receitas de cargas** aumentaram 63,5% no trimestre, em comparação com o mesmo período de 2019, totalizando US\$ 430,7 milhões, impulsionadas pela frota cargueira do grupo e aos crescentes mercados globais de importação e exportação. A capacidade total de cargas (medida em ATK) durante o trimestre ficou 10,9% abaixo dos níveis de 2019, ainda grandemente afetada pela capacidade de carga restrita para operações internacionais, compensada por um aumento de 75,9% nos *yields* e um aumento de 2,4 p.p., para 58,4%, nas taxas de ocupação de carga na comparação com 2019. Apesar das reduções de capacidade geral, o ATK de cargueiros aumentaram 39,3% na comparação com o mesmo período de 2019, acompanhadas de um aumento de 5 p.p. nos fatores de carga.

**Outras receitas** no primeiro trimestre de 2022 totalizaram US\$ 42,1 milhões, uma queda de 55,1% em comparação com o mesmo período de 2019. Esta queda foi principalmente explicada pela redução de receitas vindas de locações de aeronaves devido à redução do número de aeronaves sublocadas (durante o primeiro trimestre de 2019, a LATAM tinha nove aeronaves sublocadas a terceiros, incluindo frotas *wide body*, em comparação com uma aeronave no primeiro trimestre de 2022), além de uma redução de receitas das reservas de hotéis e pacotes da LATAM Travel, em função da redução de viagens internacionais.

As **receitas operacionais totais** no primeiro trimestre de 2022 totalizaram US\$ 2,09 bilhões, uma redução de 14,2% em comparação com o mesmo período de 2019. Apesar do nível reduzido de operações em comparação com 2019 e das iniciativas de reestruturação de custos do grupo, este resultado foi fortemente impactado pelos grandes aumentos no preço dos combustíveis durante o trimestre. As mudanças de despesas operacionais durante o trimestre foram principalmente explicadas por:

- **Salários e benefícios** tiveram uma queda de 40,3% em comparação com 2019, alinhada com o declínio de 27,7% na média do quadro de funcionários durante o trimestre, em comparação com o primeiro trimestre de 2019, apesar de ser um período com uma valorização significativa das moedas locais até o fim do trimestre, especialmente no peso chileno e no real brasileiro. Além disso, durante 2021, as afiliadas no Brasil, Equador e Peru terceirizaram partes importantes de suas operações aeroportuárias para melhorar a eficiência, ajudando a reduzir ainda mais os custos.
- Os **custos de combustíveis das aeronaves** tiveram aumento de 0,5% em comparação com 2019, apesar da queda de 27,9% do consumo total de combustíveis devido às operações reduzidas, em comparação com o mesmo trimestre de 2019. Este resultado foi explicado pelos aumentos significativos no preço dos combustíveis, principalmente em decorrência do conflito na Ucrânia. O preço dos combustíveis (excluindo hedges) alcançou um aumento de 42,1% e 75,8% em comparação com os mesmos períodos de 2019 e 2021, respectivamente (29,9% em comparação a 4T21). Em 31 de março de 2022, a LATAM reconheceu um ganho de US\$5,4 milhões relacionado aos contratos de *hedging*, que se compara ao ganho de US\$ 0,9 milhões durante o mesmo período de 2021 para o mesmo conceito.
- As **comissões dos agentes** tiveram uma queda de 47,2% em comparação com o primeiro trimestre de 2019, em conformidade com a redução de 31,4% nas receitas de passageiros em comparação com 2019, e aos esforços contínuos do grupo para reforçar as vendas diretas por meio de suas plataformas digitais.
- **Depreciação e amortização** sofreram uma redução de 16,9% em comparação com 2019. O grupo continua a ver uma tendência de queda em seus custos de depreciação, em comparação com 2019, após a redução do tamanho da frota, especialmente considerando as devoluções da frota *wide body*. A frota total do grupo foi reduzida de 322 aeronaves no fim do primeiro trimestre de 2019 para 299 aeronaves em 31 de março de 2022.
- **Outras taxas de locação e internacionais** tiveram uma queda de 30,5% em comparação com 2019, conduzidas pela redução das operações.
- A **despesa de serviços de passageiros** teve uma queda de 48,1% em comparação com 2019, explicada principalmente por uma redução de 21% no número de passageiros transportados durante o trimestre, que totalizou 14,4 milhões, além das restrições aos serviços de bordo ainda implementados em alguns países da região devido à pandemia.
- As **despesas de locação de aeronaves** totalizaram US\$69,6 milhões, representando um aumento de US\$7,5 milhões em comparação com o 4T21, devido ao aumento nas operações e utilização das aeronaves durante o trimestre. Estes contratos de pagamento variáveis para a frota foram implementados após a aprovação pela Corte durante o segundo e o terceiro trimestres de 2021<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> A partir do segundo trimestre de 2021, a LATAM alterou seus Contratos de Locação de Aeronaves, que incluíam pagamentos de locação com base em Alimentação Cobrada por Hora (PBH) no início do contrato e, depois, alteravam para pagamentos de locação fixa. Um ativo com direito de uso e um passivo de locação foram reconhecidos em decorrências dessas alterações, na data de modificação do contrato, mesmo que inicialmente tenham um período de pagamento variável. Em decorrência da aplicação da política

- As **despesas de manutenção da aeronave** tiveram aumento de 49,5% em comparação com 2019, alcançando US\$155,5 milhões. Conforme ilustrado no plano de negócios quinquenal da LATAM, o grupo espera um aumento relativo nas despesas de manutenção em comparação com os níveis operacionais, uma tendência que tem expectativa de continuar durante a maior parte deste ano, porque as operações se recuperam devido aos deferimentos de tarefas de recuperação e custos associados ao retorno da aeronave ao serviço após o tempo de paralisação prorrogado e reparos dos motores.
- **Outras despesas operacionais** tiveram queda de 20,1% em comparação com 2019, principalmente devido a uma redução nos custos de tripulação variáveis sujeitos ao nível de operações e compensadas parcialmente por outras despesas associadas à reclassificação da aeronave disponibilizada para venda durante o trimestre.

### Resultados não operacionais

- A **receita de juros** totalizou US\$4,6 milhões no trimestre, uma redução de 22,5% a contar do mesmo período de 2019. Esta redução é principalmente explicada pelas restrições de investimento de caixa decorrentes do Processo de Recuperação Judicial (Chapter 11) em que uma parte significativa do saldo de caixa da empresa deve ser detida em bancos autorizados e, portanto, sujeitos a menores taxas de investimento. Estas restrições começaram a ter efeito no terceiro trimestre de 2020.
- As **despesas com juros** aumentaram 87,4% em comparação com 2019, para US\$ 259,4 milhões, durante o primeiro trimestre de 2022. Em 31 de março de 2022, a empresa realizou cinco saques do financiamento DIP desde o pedido de Recuperação Judicial (Chapter 11), em 26 de maio de 2020, que aumentou a dívida em aberto em US\$2,25 bilhões e levou a um aumento de aproximadamente US\$327 milhões dos juros acumulados.
- Sob **Outros rendimentos** (despesas), a Empresa registrou US\$0,8 milhões em rendimento durante o trimestre, em comparação aos US\$6,9 milhões em rendimento em 2019. Este impacto foi principalmente explicado por uma variação cambial ativa de US\$48,7 milhões no período, que foi parcialmente compensada pelos processos de recuperação por um total de US\$47,8 milhões durante o trimestre.

O **prejuízo líquido** no primeiro trimestre de 2022 totalizou US\$380,1 milhões, explicado principalmente pelo aumento nos custos de combustíveis de aeronaves e seu respectivo impacto no resultado operacional, acrescido dos custos de reestruturação supramencionados registrados em outras despesas. Este resultado se compara ao prejuízo de US\$60,1 milhões no mesmo período de 2019.

### LIQUIDEZ E FINANCIAMENTO

No fim do trimestre, a dívida financeira da LATAM totalizou US\$7,98 bilhões, um aumento de US\$ 540,1 milhões em comparação ao trimestre anterior, principalmente explicada pelo quinto saque de US\$ 300 milhões do financiamento DIP em março, além dos efeitos da taxa de câmbio sobre a dívida devido à apreciação das moedas locais durante o trimestre.

No fim do primeiro trimestre de 2022, a LATAM reportou US\$ 1,17 bilhão em caixa e equivalentes de caixa, incluindo determinados investimentos de alta liquidez contabilizados como outros ativos financeiros circulantes. Além disso, na data de publicação, a LATAM teve acesso a US\$950 milhões de liquidez comprometida do financiamento DIP.

---

contábil de locações, o ativo com direito de uso continua a ser amortizado de forma direta durante o prazo da locação a contar da data de modificação do contrato. As despesas para o período incluem: a despesa de locação para pagamentos variáveis (Locações da Aeronave), bem como as despesas resultantes da amortização do ativo com direito de uso desde o início do contrato (incluídas na linha de Depreciação) e dos juros do passivo de locação (incluídos em Passivo da Locação).

Em relação ao *hedging*, o principal objetivo da política de hedge da LATAM é proteger o risco de liquidez de meio prazo dos aumentos do preço dos combustíveis, enquanto se beneficia das reduções do preço dos combustíveis. Em consequência disso, a LATAM protege uma parcela de seu consumo estimado de combustível. As posições de *hedge* por trimestre para os próximos meses em 31 de março de 2022 são demonstradas na tabela abaixo:

	2Q22	3Q22	4Q22	1Q23
<b>Posições de hedge</b>				
Consumo estimado de combustível	30%	17%	14%	0%

## MARCOS DO PLANO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL (CHAPTER 11) NOS ESTADOS UNIDOS

Em 26 de maio de 2020 e em vista dos efeitos da COVID-19 na indústria de aviação mundial, a LATAM Airlines Group S.A. e suas afiliadas no Chile, Peru, Colômbia, Equador e Estados Unidos (em conjunto, as Recuperandas ) pediram proteção voluntária nos termos do estatuto de recuperação judicial (Chapter 11) dos Estados Unidos. Este processo de recuperação judicial dá à LATAM uma oportunidade de trabalhar com os credores do grupo e outras partes interessadas para reduzir sua dívida, acessar novas fontes de financiamento e continuar operando, enquanto permite que o grupo adapte seus negócios à nova realidade.

Diversas audiências foram realizadas perante o Excelentíssimo Juiz Garrity na Vara de Falência e Recuperação Judicial dos Estados Unidos para o Distrito Sul de Nova York (a Corte Norte-Americana), em que as Recuperandas solicitaram autoridade de, entre outros, continuar realizando pagamentos durante o curso ordinário, continuar pagando a folha de pagamento dos funcionários e rejeitar contratos pré-petição (incluindo contratos de locação de aeronave), que foram todos aprovados até o momento pela Corte Norte-Americana sujeitos a determinadas limitações.

Em 9 de julho de 2020, a LATAM Airlines Brasil buscou tutela nos termos do mesmo processo de recuperação (Chapter 11) voluntária da LATAM Airlines Group S.A. e suas afiliadas no Chile, Peru, Colômbia, Equador e Estados Unidos e, com isso, se tornou uma Recuperada, para fins de reorganização de sua dívida e administração efetiva de sua frota de aeronaves, enquanto permite a continuidade operacional.

Um financiamento de devedor com permanência na empresa (“DIP”) de US\$2,45 milhões foi aprovado em 19 de setembro de 2020. Subsequentemente, em 18 de outubro de 2021, a Corte Norte-Americana aprovou uma proposta da Parcela B de US\$750 milhões da Oaktree Capital management, L.P.(“OCM”) e da Apollo Management Holdings, L.P.(“Apollo”) e determinados fundos, contas e entidades assessoradas pela OCM e pela Apollo, dando à LATAM acesso até um total de US\$3,2 bilhões. Em 31 de março de 2022, cinco saques foram realizados do financiamento de DIP, com US\$950 milhões do financiamento de DIP não sacado.

Em 14 de março de 2022 e à luz do processo de recuperação judicial (Chapter 11) em andamento, a LATAM depositou junto à Corte Norte-Americana um aditamento e consolidação da Proposta de Financiamento de DIP, que foi subsequentemente aprovado pela Corte em 15 de março de 2022. Este novo contrato de DIP, que refinancia e substitui o contrato de DIP existente foi formalmente firmado pela LATAM em 8 de abril de 2022 e considera US\$3.700 milhões de financiamento em duas parcelas, Parcela A e Parcela C. Além disso, o novo financiamento de DIP inclui determinadas reduções nas taxas e juros em comparação ao contrato anterior. A data de vencimento atual é 14 de outubro de 2022, sujeita à outra prorrogação até a primeira data entre 30 de novembro de 2022 e a data em

que o Contrato de Suporte de Reestruturação (RSA) for rescindido.

Além disso, em 8 de abril de 2022, o primeiro saque do novo contrato de DIP ocorreu no valor de US\$2.750 milhões, atribuído ao refinanciamento integral do contrato de DIP existente. O detalhamento dos fundos sacados e disponíveis por parcela está descrito na tabela a seguir:

	Linha comprometida (US\$ milhões)	Montante sorteado (US\$ milhões)	Quantia disponível (US\$ milhões)
Parcela A	2.050,0	2.050,0	-
Parcela C	1.650,0	700,0	950,0
<b>Total</b>	<b>3.700,0</b>	<b>2.750,0</b>	<b>950,0</b>

Em 31 de março de 2022, um total de aproximadamente 6.400 créditos foram depositados nos processos de recuperação judicial (Chapter 11) contra as Recuperadas, com as Recuperadas contestando ou resolvendo através de retiradas dos créditos, estipulações e decisões judiciais, aproximadamente 4.160 créditos com um valor total de aproximadamente US\$104 bilhões. Na medida em que as Recuperadas continuam reconciliando créditos contra seus livros e registros, eles contestarão esses créditos que determinam sua invalidade ou ajuizamento no valor adequado e resolverão outros conflitos de créditos dentro e fora da Corte Norte-americana. Não poderá haver garantias de que quaisquer créditos serão resolvidos a favor das Recuperadas. De acordo o saque estimado dos créditos publicado em 26 de novembro de 2021, no contexto dos materiais do Plano de Recuperação da LATAM, a estimativa de créditos reconciliados totaliza em aproximadamente US\$ 8,1 bilhões no cenário inferior e US\$ 9,3 bilhões no cenário superior.

Em 26 de novembro de 2021, a LATAM depositou seu Plano de Recuperação que, conforme pretendido desde o início do processo de recuperação, cumprindo as leis aplicáveis no Chile e nos Estados Unidos. O plano recebeu amplo suporte dos acionistas e credores do grupo, confirmado pelo RSA assinado por estas diferentes partes, que contém o suporte dos titulares de mais de 70% de créditos quirográficos, mais de 50% dos acionistas atuais e cerca de 67% dos titulares de títulos LATAM 2024 e LATAM 2026. Além disso, em 12 de janeiro, a LATAM anunciou que contratos de backstop separados em apoio a seu Plano de Recuperação e seu financiamento proposto foram firmados com credores e acionistas substanciais, reafirmando o compromisso dessas partes com o plano e sua implementação. Estes contratos de backstop foram subsequentemente aprovados pela Corte em 15 de março de 2021. Certas partes recorreram da decisão que aprova os backstop agreements, e esse recurso permanece pendente.

É importante notar que em 6 de maio de 2022, a LATAM divulgou resultados da votação do seu Plano de Reorganização, que alcançou apoio suficiente de aproximadamente 82% em dólares e aproximadamente 65% do número de votantes elegíveis na principal classe prejudicada do Plano. Esses resultados não incluem os detentores de créditos RCF, que ainda têm até 10 de maio de 2022 para votar. Isto ocorreu após a aprovação do Tribunal dos EUA para o Disclosure Statement da LATAM em 21 de março de 2022, que permitiu iniciar o processo de solicitação de votos. A audiência de confirmação do Plano está agendada para 17 e 18 de maio de 2022, conforme estabelecido pela Corte dos EUA.

As Recuperandas depositaram junto à Corte Norte-Americana algumas tabelas e demonstrações de negócios financeiros estabelecendo, dentre outros, os ativos e passivos das Recuperandas (as “Demonstrações e Tabelas”). As Demonstrações e Tabelas são preparadas de acordo com os requisitos da lei falimentar aplicável e estão sujeitas a possíveis alterações ou modificações futuras pelas Recuperandas.

Embora estes materiais prevejam as informações necessárias de acordo com o Código Falimentar dos Estados Unidos e pela Corte, eles, independente disso, não são auditados e são preparados em formato diferente dos relatórios financeiros consolidados historicamente preparados pelas Recuperandas, de acordo com as IFRS (Normas Internacionais de Relatório Financeiro). Algumas informações contidas nas Demonstrações e Tabelas poderão ser preparadas de forma não consolidada. Em consequência disso, a substância e o formato das Demonstrações e Tabelas não poderão permitir comparação significativa com as demonstrações financeiras consolidadas divulgadas de forma pública e regular das Recuperandas. Ademais, as Demonstrações e Tabelas exigidas e depositadas junto à Corte Norte-Americana não são preparadas para prover uma base para decisão de investimento relacionada aos valores mobiliários das Recuperandas ou créditos contra as Recuperandas, ou para comparação com outras informações financeiras com relatório obrigatório de acordo com as leis de valores mobiliários aplicáveis.

## PLANO DE FROTA LATAM

No contexto de seus procedimentos de reorganização, a LATAM concluiu uma importante etapa de reestruturação da frota antes da petição, finalizando negociações que tiveram resultados largamente favoráveis, incluindo períodos de pagamento variáveis estendidos, pagamentos de aluguel mais baixos e extensões de períodos de pagamento. Como resultado direto, o grupo estima que isto gerará uma economia anual de fluxo de caixa da frota de aproximadamente 40%, conforme apresentado no plano de negócios de cinco anos da LATAM. Em 31 de março de 2022, a frota do grupo totaliza 299 aeronaves, um resultado de 42 rejeições de aeronaves desde o início dos procedimentos do Capítulo 11, 19 incorporações de aeronaves e excluindo 6 aeronaves Airbus A320 e 11 Boeing 767 que foram reclassificadas como disponíveis para venda (cinco das quais já foram vendidas e entregues à Jetran).

Contratos relacionados aos compromissos de sua frota foram firmados com a Boeing para duas aeronaves 787 Dreamliner e com a Airbus para um total de 70 aeronaves da família A320-Neo, com combustível 20% mais eficiente, reafirmando o compromisso da LATAM com uma frota moderna e sua estratégia de sustentabilidade de longo prazo. As datas de entrega são esperadas para 2028, embora possam ser modificadas em decorrência das discussões em andamento com fabricantes de aeronaves no contexto da atual situação.

	2022-2028
<b>Adições</b>	
Família Airbus A320-Neo	70
Boeing 787-9	2
<b>ADIÇÕES TOTAIS</b>	<b>72</b>

Além disso, o grupo assinou vários contratos com arrendadores para receber três aeronaves Boeing 787 em 2022 e 8 aeronaves da família Airbus A320 para entrega em 2023.

Finalmente, o grupo LATAM está investindo no crescimento de sua frota dedicada à carga, convertendo 10 aviões de passageiros Boeing 767 em cargueiros até o final de 2023. Dois cargueiros já foram convertidos e duas entregas adicionais de cargueiros estão programadas para o segundo e terceiro trimestres deste ano. As demais conversões aconteceriam em 2023.



## TELECONFERÊNCIA

Considerando o pedido de recuperação judicial (Chapter 11) voluntária e reorganização de sua dívida, sob a proteção do processo de recuperação judicial nos Estados Unidos, a Empresa não realizará uma teleconferência após a publicação dos resultados.

A LATAM depositou suas demonstrações financeiras trimestrais para o período de três meses encerrado em quinta-feira, 31 de março de 2022, junto à Comisión para el Mercado Financiero, de terça-feira, 10 de maio de 2022. Estas demonstrações financeiras estão disponíveis em espanhol e inglês em <http://www.latamairlinesgroup.net>.

### Sobre a LATAM Airlines Group S.A.

O LATAM Airlines Group S.A. e suas controladas são o principal grupo de companhias aéreas na América Latina, presente em cinco mercados nacionais na região: Brasil, Chile, Colômbia, Equador e Peru, além de operações internacionais na América Latina e entre ela e Europa, Estados Unidos e Caribe.

O grupo tem uma frota de aeronaves Boeing 767, 777, 787, Airbus A321, A320, A320neo e A319.

LATAM Cargo Chile, LATAM Cargo Colômbia e LATAM Cargo Brasil são as controladas de carga do grupo LATAM. Além de ter acesso aos porões de carga de passageiros das aeronaves de afiliadas de passageiros, elas têm uma frota de 13 fretadores, que aumentarão gradualmente até um total de 21 fretadores até 2023.

Elas operam na rede do grupo LATAM, bem como em rotas internacionais exclusivamente usadas para transporte. Elas oferecem Infraestrutura Moderna, uma ampla variedade de serviços e opções de proteção para cumprir todas as necessidades dos clientes.

Para as consultas da imprensa à LATAM Cargo, envie um e-mail para [comunicaciones.externas@latam.com](mailto:comunicaciones.externas@latam.com). Mais informações financeiras são disponibilizadas em [www.latamairlinesgroup.net](http://www.latamairlinesgroup.net).

### Observação nas Declarações Prospectivas

Este relatório contém declarações prospectivas. Essas declarações podem incluir as palavras, tais como “pode”, “irão”, “esperam”, “pretende”, “antecipa”, “estimam”, “projeta”, “acredita” ou outras expressões similares. As declarações prospectivas são declarações que não são fatos históricos, incluindo declarações sobre nossas crenças e expectativas. Essas declarações se baseiam nos planos, estimativas e projeções atuais da LATAM e, portanto, você não deve confiar excessivamente nelas. As declarações prospectivas envolvem riscos conhecidos e não conhecidos inerentes, incertezas e outros fatores, muitos dos quais fora do controle e dificuldade em prever da LATAM. Advertimos que uma quantidade de fatores importantes poderia fazer com que os resultados reais variem consideravelmente dos contemplados em qualquer declaração prospectiva. Esses fatores e incertezas incluem uma especificidade dos descritos nos documentos que arquivamos junto à Comissão de Valores Mobiliários dos EUA. As declarações prospectivas falam apenas a partir da data em que são feitas, e não assumimos nenhuma obrigação para atualizar publicamente qualquer uma delas, seja à luz de informações novas, eventos futuros, ou de outra forma.

## LATAM Airlines Group S.A.

## Resultados Financeiros Consolidados para o Primeiro Trimestre de 2022 (em milhares de dólares norte-americanos)

	Para o trimestre findo em 31 de março				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
<b>RECEITAS</b>					
Passageiros	1.486.239	496.979	199,1%	2.167.982	-31,4%
Carga	430.698	345.221	24,8%	263.496	63,5%
Outras	42.094	70.964	-40,7%	93.790	-55,1%
<b>TOTAL RECEITAS OPERACIONAIS</b>	<b>1.959.031</b>	<b>913.164</b>	<b>114,5%</b>	<b>2.525.268</b>	<b>-22,4%</b>
<b>DESPESAS</b>					
Pessoal	-284.253	-234.309	21,3%	-476.012	-40,3%
Combustíveis	-750.570	-265.603	182,6%	-746.551	0,5%
Comissões	-28.559	-14.954	91,0%	-54.066	-47,2%
Depreciação e Amortização	-292.245	-293.209	-0,3%	-351.644	-16,9%
Outros Arrendamentos e Tarifas de Aterrisagem	-224.445	-166.209	35,0%	-322.821	-30,5%
Serviço de Passageiros	-33.354	-15.790	111,2%	-64.246	-48,1%
Arrendamento de Aeronaves	-69.608	-	n.m.	-	n.m.
Manutenção	-155.544	-102.455	51,8%	-104.056	49,5%
Outras Despesas Operacionais	-258.608	-176.368	46,6%	-323.750	-20,1%
<b>TOTAL DESPESAS OPERACIONAIS</b>	<b>-2.097.186</b>	<b>-1.268.897</b>	<b>65,3%</b>	<b>-2.443.146</b>	<b>-14,2%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>-138.155</b>	<b>-355.733</b>	<b>-61,2%</b>	<b>82.122</b>	<b>n.m.</b>
<i>Margem Operacional</i>	-7,1%	-39,0%	31,9 pp	3,3%	-10,3 pp
Receitas Financeiras	4.563	7.469	-38,9%	5.891	-22,5%
Despesas Financeiras	-259.399	-193.647	34,0%	-138.446	87,4%
Outras Receitas / Despesas	831	-108.689	n.m.	6.877	-87,9%
<b>RESULTADO ANTES DO IMPOSTO E MINORITÁRIOS</b>	<b>-392.160</b>	<b>-650.600</b>	<b>-39,7%</b>	<b>-43.556</b>	<b>n.m.</b>
Imposto	10.895	216.929	-95,0%	-13.041	n.m.
<b>RESULTADO ANTES DO MINORITÁRIOS</b>	<b>-381.265</b>	<b>-433.671</b>	<b>-12,1%</b>	<b>-56.597</b>	<b>573,6%</b>
Atribuível a:					
Sócios da Empresa Controladora	-380.073	-430.867	-11,8%	-60.074	532,7%
Acionistas Minoritários	-1.192	-2.804	-57,5%	3.477	n.m.
<b>RESULTADO LÍQUIDO</b>	<b>-380.073</b>	<b>-430.867</b>	<b>-11,8%</b>	<b>-60.074</b>	<b>532,7%</b>
<i>Margem Líquida</i>	-19,4%	-47,2%	27,8 pp	-2,4%	-17,0 pp
Alíquota Efetiva de Imposto	-2,8%	-33,3%	30,6 pp	29,9%	-32,7 pp
EBITDA	154.090	-62.524	n.m.	433.766	-64,5%
EBITDA Margem	7,9%	-6,8%	14,7 pp.	17,2%	-9,3 pp.

## LATAM Airlines Group S.A.

## Estatísticas Operacionais Consolidadas

	Para o trimestre findo em 31 de março				
	2022	2021	Var. %	2019	Var. %
<b>Sistema</b>					
Despesas por ASK (US Cent)	8.1	9.3	-12.9%	6.4	26.5%
Despesas por ASK ex fuel (US Cent)	5.2	7.3	-29.3%	4.5	15.5%
Galões de Combustível Usado (milhão)	232.4	143.9	61.5%	322.2	-27.9%
Galões de Combustível por 1.000 ASK	9.0	10.5	-14.9%	8.5	5.5%
Preço médio do combustível (com hedge) (US\$ por galão)	3.23	1.85	74.6%	2.32	39.2%
Preço médio do combustível (sem hedge) (US\$ por galão)	3.25	1.85	75.8%	2.29	42.1%
Distância Rota Média (km)	1,453.2	1,218.3	19.3%	1,759.6	-17.4%
Número Total de Pessoal (promédio)	29,604	28,943	2.3%	40,925	-27.7%
Número Total de Pessoal (fim do período)	29,700	28,414	4.5%	40,746	-27.1%
<b>Passageiros</b>					
ASKs (milhão)	25,913	13,657	89.7%	37,989	-31.8%
RPKs (milhão)	20,855	8,945	133.1%	31,979	-34.8%
Passageiros Transportados (milhares)	14,350	7,343	95.4%	18,174	-21.0%
Taxa de Ocupação (com base em ASKs) %	80.5%	65.5%	15.0 pp	84.2%	-3.7 pp
Yield com base em RPKs (US Centavos)	7.1	5.6	28.3%	6.8	4.8%
Receitas por ASK (US Centavos)	5.7	3.6	57.6%	5.7	0.6%
<b>Carga</b>					
ATKs (milhão)	1,430	1,119	27.7%	1,604	-10.9%
RTKs (milhão)	836	731	14.2%	899	-7.1%
Toneladas Transportadas (milhares)	215	192	11.9%	215	0.1%
Taxa de Ocupação (com base em ATKs) %	58.4%	65.3%	-6.9 pp	56.0%	2.4 pp
Yield com base em RTKs (US Centavos)	51.5	47.2	9.2%	29.3	75.9%
Receitas por ATK (US Centavos)	30.1	30.8	-2.3%	16.4	83.7%

## LATAM Airlines Group S.A.

## Balço Patrimonial Consolidado (em milhares de dólares norte-americanos)

	Em 31 de março 2022	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2019
<b>Ativos</b>			
Caixa e equivalentes de caixa	1.178.908	1.046.835	1.072.579
Aplicações financeiras	118.123	101.138	499.504
Outros ativos não financeiros	159.046	108.368	313.449
Contas a receber	1.020.882	902.672	1.244.348
Contas a receber à entidades relacionadas	1.666	724	19.645
Estoques	338.246	287.337	354.232
Tributos diferidos	51.711	41.264	29.321
<b>Ativos circulantes, exceto ativos e grupos de alienação mantidos para venda</b>	<b>2.868.582</b>	<b>2.488.338</b>	<b>3.533.078</b>
Ativos não-correntes a venda	149.334	146.792	485.150
<b>Total ativos circulantes</b>	<b>3.017.916</b>	<b>2.635.130</b>	<b>4.018.228</b>
Outros ativos financeiros, não circulantes	17.238	15.622	46.907
Outros ativos não financeiros, não circulantes	146.693	125.432	204.928
Contas a receber, não circulantes	12.291	12.201	4.725
Intangíveis exceto goodwill	1.162.655	1.018.892	1.448.241
Goodwill	-	-	2.209.576
Propriedades, instalações e equipamentos	9.576.603	9.489.867	12.919.618
Impostos diferidos	26.324	15.290	235.583
<b>Total ativos não circulantes</b>	<b>10.941.804</b>	<b>10.677.304</b>	<b>17.069.578</b>
<b>Total Ativos</b>	<b>13.959.720</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
<b>Passivos &amp; Patrimônio</b>			
Outros passivos financeiros, circulante	4.926.472	4.453.451	1.885.660
Contas comerciais a pagar e outras contas a pagar	5.213.745	4.860.153	2.222.874
Contas a pagar a entidades relacionadas, circulante	725.508	661.602	56
Outras provisões, circulante	29.737	27.872	5.206
Obrigações fiscais, circulante	676	675	11.925
Outros passivos não financeiros, circulante	2.436.189	2.332.576	2.835.221
<b>Total passivo circulante</b>	<b>13.332.327</b>	<b>12.336.329</b>	<b>6.960.942</b>
Outros passivos não circulante	6.068.693	5.948.702	8.530.418
Contas a pagar	373.228	472.426	619.110
Provisões	821.947	712.581	286.403
Tributos diferidos	384.835	341.011	616.803
Provisões fiscais previdenciárias trabalhistas e cíveis	64.427	56.233	93.570
Outras Obrigações	474.328	512.056	851.383
<b>Total passivo não circulante</b>	<b>8.187.458</b>	<b>8.043.009</b>	<b>10.997.687</b>
<b>Total Passivos</b>	<b>21.519.785</b>	<b>20.379.338</b>	<b>17.958.629</b>
Capital Social Realizado	3.146.265	3.146.265	3.146.265
Reservas de Capital	-9.221.179	-8.841.106	352.272
Plano de remuneração em ações	-178	-178	-178
Outras reservas	-1.477.059	-1.361.529	-367.577
<b>Participação dos acionistas controladores</b>	<b>-7.552.151</b>	<b>-7.056.548</b>	<b>3.130.782</b>
Participação dos acionistas não controladores	-7.914	-10.356	-1.605
<b>Total Patrimônio</b>	<b>-7.560.065</b>	<b>-7.066.904</b>	<b>3.129.177</b>
<b>Total Passivos &amp; Patrimônio</b>	<b>13.959.720</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>

## LATAM Airlines Group S.A.

## Demonstração de Fluxo de Caixa Consolidada - Método Direto (em milhares de dólares norte-americanos)

Em 31 de março, 2022 Em 31 de março, 2021 Em 31 de março, 2019

**Fluxo de caixa das atividades operacionais****Recebimento de caixa de atividades operacionais**

Recursos obtidos com a venda de bens e serviços	2.011.561	914.899	2.536.205
Outras fontes de caixa das atividades operacionais	20.936	16.517	27.027

**Pagamentos de atividades operacionais**

Fornecedores de bens e serviços	-1.646.167	-817.439	-1.739.695
Pagamentos para ou em nome de funcionários	-286.876	-249.125	-504.940
Outros pagamentos de atividades operacionais	-74.758	-31.634	-51.345
Devolução de imposto de renda (pago)	-4.777	-16.890	-12.719
Outras entradas (saídas) de caixa	-23.816	-15.636	-27.988

<b>Fluxo de caixa das atividades operacionais, líquido</b>	<b>-3.897</b>	<b>-199.308</b>	<b>226.545</b>
--	---------------	-----------------	----------------

**Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento**

Outras entradas de caixa por venda de participação ou instrumentos de dívida de outras entidades	290	-	728.847
Outros pagamentos para adquirir bens ou de instrumentos de dívida de outras entidades	-314	-82	-824.446
Venda de ativo imobilizado	-	-	274
Aquisição de ativo imobilizado	-88.890	-25.296	-181.826
Aquisição de ativos intangíveis	-8.505	-9.044	-18.504
Receita financeira	173	5.378	7.730
Outras entradas (saídas) de caixa	-	-83	-597

<b>Fluxo de caixa utilizado nas atividades de investimento</b>	<b>-97.246</b>	<b>-29.127</b>	<b>-288.522</b>
--	----------------	----------------	-----------------

**Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido**

Recursos obtidos com empréstimos de longo prazo	-	-	594.354
Recursos obtidos com empréstimos de curto prazo	277.758	-	-
Empréstimos de entidades relacionadas	22.242	-	-
Pagamento de empréstimos	-60.698	-18.241	-306.081
Pagamento de passivos relacionados a arrendamento	-6.002	-61.956	-94.136
Dividendos pagos	-	-	-
Juros pagos	-18.078	-41.187	-100.919
Outras entradas (saídas) de caixa	-433	-3.415	27.246

<b>Fluxo de caixa gerado pelas (utilizado nas) atividades de financiamento, líquido</b>	<b>214.789</b>	<b>-124.799</b>	<b>120.464</b>
---	----------------	-----------------	----------------

Aumento (redução) líquida nas disponibilidades antes de variação cambial	113.646	-353.234	58.487
Efeito da variação cambial nas disponibilidades	18.427	-12.175	-15.803
Aumento (redução) líquida nas disponibilidades	132.073	-365.409	42.684

<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO INÍCIO DO ANO</b>	<b>1.046.835</b>	<b>1.695.841</b>	<b>1.081.642</b>
---	------------------	------------------	------------------

<b>CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA NO FINAL DO PERÍODO</b>	<b>1.178.908</b>	<b>1.330.432</b>	<b>1.124.326</b>
--	------------------	------------------	------------------

**LATAM Airlines Group S.A.**
**Indicadores do Balanço Patrimonial Consolidado** (em milhares de dólares norte-americanos)

	Em 31 de março 2022	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2019
<b>Total Ativos</b>	<b>13.959.720</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
Total Passivos	21.519.785	20.379.338	17.958.629
Total Patrimônio*	-7.560.065	-7.066.904	3.129.177
<b>Total Passivos &amp; Patrimônio</b>	<b>13.959.720</b>	<b>13.312.434</b>	<b>21.087.806</b>
<b>Cálculo da Dívida Líquida:</b>			
Obrigações por bancos e instituições financeiras curto e longo prazo	6.774.917	6.246.662	5.462.684
Obrigações por leasing de capital curto e longo prazo	1.201.820	1.189.182	1.730.843
<b>Dívida Financeira Total</b>	<b>7.976.737</b>	<b>7.435.844</b>	<b>7.193.527</b>
Passivos de arrendamento	3.011.381	2.960.638	3.172.157
<b>Dívida Total</b>	<b>10.988.118</b>	<b>10.396.482</b>	<b>10.365.684</b>
Caixa e equivalentes de caixa	-1.179.298	-1.047.182	-1.459.248
<b>Dívida Líquida Total</b>	<b>9.808.820</b>	<b>9.349.300</b>	<b>8.906.436</b>

**LATAM Airlines Group S.A.**
**Principais Razões Financeiras**

	Em 31 de março 2022	Em 31 de dezembro 2021	Em 31 de dezembro 2019
Caixa e equivalente a caixa como % das receitas nos últimos 12 meses	19,2%	20,5%	14,0%
Dívida bruta (US\$ milhares)	10.988.118	10.396.482	10.365.684
Deuda bruta / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4,7
Dívida líquida (US\$ milhares)	9.808.820	9.349.300	8.906.436
Dívida líquida / EBITDA (12 meses)	nm	nm	4,0

## LATAM Airlines Group S.A.

## Frota Consolidada

	Em 31 de março, 2022		
	Aeronaves na Propriedade, Planta & Equipamento	Arrendamentos operacionais em balanço com IFRS 16	Total
<b>Frota Passageiros</b>			
Boeing 767-300 ER	15	-	15
Boeing 777-300 ER	4	6	10
Boeing 787-8	4	6	10
Boeing 787-9	2	16	18
Airbus A319-100	43	1	44
Airbus A320-200	88	39	127
Airbus A320- Neo	-	12	12
Airbus A321-200	19	30	49
<b>TOTAL</b>	<b>175</b>	<b>110</b>	<b>285</b>
<b>Frota Carga</b>			
Boeing 767-300F	12	1	13
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>13</b>
<b>TOTAL FROTA EM OPERAÇÃO</b>	<b>187</b>	<b>111</b>	<b>298</b>
<b>Subarrendamento</b>			
Boeing 767-300F	1	-	1
<b>TOTAL SUBARRENDAMENTO</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
<b>TOTAL FROTA</b>	<b>188</b>	<b>111</b>	<b>299</b>