

## LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$ 106,2 MILLONES PARA EL TERCER TRIMESTRE DE 2010

Santiago, Chile, 26 de octubre de 2010 – 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 tercer trimestre terminado el 30 de septiembre de 2010. "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\$106,2 millones para el tercer trimestre de 2010. Esto representa un aumento de 103,9%, comparado con el mismo periodo de 2009, lo que refleja la fuerte recuperación y crecimiento tanto en el negocio de carga como en el de pasajeros.
- El resultado operacional del tercer trimestre de 2010 ascendió a US\$156,6 millones, lo que representa un crecimiento de 69,5% comparado con US\$ 92,4 millones el tercer trimestre de 2009. El margen operacional alcanzó un 13,6%, un alza de 3,5 puntos porcentuales comparado con el 10,1% alcanzado durante el mismo periodo de 2009.
- Durante el trimestre, los ingresos consolidados de LAN alcanzaron US\$ 1.152,3 millones, comparado con los US\$ 917,5 millones obtenidos en el mismo periodo de 2009, debido a un crecimiento de 19,7% en los ingresos de pasajeros y un crecimiento de 49,4% en los ingresos de carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 69,4% y 28,0% del total de los ingresos del trimestre.
- El 13 de Agosto, LAN y TAM anunciaron la firma de un acuerdo preliminar no vinculante que refleja su intención de combinar operaciones bajo una única compañía matriz que se llamará LATAM Airlines Group. El 20 de octubre de 2010, LAN y TAM anunciaron que las subsidiarias operativas de TAM han presentado a la Agencia de Aviación Civil Brasileira (ANAC) la estructura definitiva de la transacción para su aprobación.
- El 18 de Octubre, se llevó a cabo la ceremonia de celebración de la recepción del avión número 100 en la flota LAN. Durante el tercer trimestre de 2010, la Compañía recibió un total de 5 Airbus A320 de pasajeros.
- La expansión del negocio de pasajeros de LAN durante el tercer trimestre se debe principalmente a nuevas rutas tanto regionales como de largo alcance que LAN y sus filiales comenzaron a operar exitosamente. Entre ellas están las rutas anunciadas de Santiago – París (vía Madrid), Guayaquil – Galápagos, Lima – San Francisco y Lima – Brasilia.

### **RESULTADOS TERCER TRIMESTRE DE 2010**

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$106,2 millones para el tercer trimestre de 2010, impulsada por la continua recuperación en los negocios de pasajeros y especialmente en las operaciones de carga. La utilidad aumentó en 103,9% en comparación con la alcanzada durante el tercer trimestre de 2009. En cuanto al resultado operacional, éste aumentó en un 69,5%, alcanzando US\$156,6 millones, con un margen operacional de 13,6%. El resultado operacional del tercer trimestre de 2009 incluye una pérdida por coberturas de combustible de US\$ 14,4 millones, mientras que durante el tercer trimestre de 2010 se registró una pérdida de US\$4,6 millones por este concepto.

Durante el tercer trimestre de 2010, los ingresos consolidados de LAN subieron 25,6 % comparado con el tercer trimestre de 2009. Los ingresos de pasajeros mostraron un alza de 19,7% durante el trimestre, impulsados por

#### **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

un continuo crecimiento del tráfico junto con una recuperación de 4,8% en los *yields*. Durante el trimestre, el crecimiento del tráfico de pasajeros alcanzó 14,2%, con un alza de 1,9 puntos en el factor de ocupación a 78,9%. La capacidad medida en ASK aumentó 11,5%, con crecimientos principalmente en las rutas de largo alcance a Europa y Estados Unidos como también las rutas regionales. Este crecimiento se debe principalmente al inicio de la operación en las rutas anunciadas de Santiago – París (vía Madrid), Guayaquil – Galápagos, Lima – San Francisco y Lima – Brasilia.

Los ingresos por ASK crecieron un 7,4%, debido a mayores factores de ocupación como también al aumento en los *yields* en comparación al tercer trimestre 2009. El alza de los *yields* de pasajeros durante el trimestre se debió principalmente a una recuperación en la demanda.

Durante el tercer trimestre de 2010, los ingresos de carga crecieron un 49,4%, reflejando una fuerte recuperación y crecimiento en los tráficos de LAN CARGO, con los RTK (tráfico de carga) aumentando 19,0%. La capacidad de carga creció 19,1% durante el trimestre, con lo cual el factor de ocupación alcanzó 68,7%, similar al obtenido el tercer trimestre del año anterior. En comparación con el tercer trimestre de 2009, el *yield* aumentó 25,6%, con lo cual los ingresos por ATK crecieron 25,5%.

El crecimiento de los ingresos de carga refleja la habilidad de la Compañía de aprovechar la recuperación global de los volúmenes de carga como también el desarrollo continuo de iniciativas estratégicas clave. La efectiva gestión de la capacidad, como también nuevas herramientas de *revenue management*, ha permitido a LAN beneficiarse de la continua recuperación de los mercados de importación hacia América Latina. La expansión de las operaciones a Europa utilizando la nueva y muy eficiente flota carguera de los Boeing 777-200F ha reafirmado la posición competitiva de la Compañía y asimismo diversificado la fuente de ingresos. Adicionalmente, a través de la filial brasilera ABSA, LAN CARGO continúa consolidando la operación doméstica de carga en Brasil. Asimismo 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 carga y pasajeros.

Los costos operacionales crecieron 20,7% comparado con el tercer trimestre de 2009, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses), aumentaron en un 5,3%. Excluyendo el combustible, los costos unitarios también aumentaron un 5,3%, principalmente debido a los mayores costos salariales como resultado de la apreciación de las monedas locales, como también a los mayores gastos por arriendos de flota ACMI. Los mayores precios del petróleo generaron mayores costos de combustible por US\$23,3 millones para el trimestre, incluyendo el impacto neto por cobertura de combustible. LAN tiene cubierto un 56% de su consumo estimado de combustible para el cuarto trimestre de 2010 y 27% para 2011.

LAN mantiene una sólida posición financiera, con amplia 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\$586,8 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables, lo que representa un 13,7% 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 principalmente al financiamiento de aviones, tiene perfiles de pago de 12 a 15 años a tasas de interés muy competitivas. La Compañía posee una exposición limitada a la fluctuación del tipo de cambio, en vista de que aproximadamente un 80% de sus ingresos están denominados en dólares norteamericanos.

Los sólidos resultados operacionales obtenidos durante el trimestre evidencian una recuperación global como también oportunidades de crecimiento tanto en los mercados de carga como de pasajeros. LAN está bien posicionada para beneficiarse de esta recuperación, fundamentalmente por las acciones estratégicas adoptadas durante 2009, las cuales han fortalecido su posición de liderazgo en los mercados de carga y pasajeros de América Latina. Basándose en su modelo de negocios diversificado y flexible, como también en sus positivos resultados y un sólido balance, LAN está preparada para mejorar su posición estratégica, 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>3Q10</b>	<b>3Q09</b>	<b>% Var.</b>	<b>Sep 10</b>	<b>Sep 09</b>	<b>% Var.</b>
Ingresos	1.152,3	917,5	25,6%	3.220,9	2.584,8	24,6%
Costos operacionales	-995,7	-825,1	20,7%	-2.808,7	-2.339,4	20,1%
Resultado Operacional	156,6	92,4	69,5%	412,1	245,4	68,0%
Depreciación y Amortización	83,2	78,8	5,6%	249,4	225,6	10,6%
EBITDA	239,8	171,2	40,1%	661,6	471,0	40,5%
EBITDA Margen	20,8%	18,7%	2,2 pp.	20,5%	18,2%	2,3 pp.
Renta de Aviones	24,2	24,1	0,2%	71,6	60,2	19,1%
EBITDAR	264,0	195,3	35,1%	733,2	531,1	38,0%
EBITDAR Margen	22,9%	21,3%	1,6 pp.	22,8%	20,5%	2,2 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**

### **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 combinación crearía un nuevo grupo de aerolíneas en Latinoamérica que ofrecerían servicios de pasajeros a más de 115 destinos en 23 países, además de brindar servicios de carga a lo largo de Latinoamérica y a nivel mundial. El grupo de aerolíneas, con más de 40.000 empleados, operarían una flota conformada por más de 220 aviones y más de 200 nuevos aviones programados para futuras entregas, impulsando el crecimiento y la generación de empleo en la región. En 2009, registraron ingresos combinados por US\$8.500 millones y en conjunto trasladaron más de 45 millones de pasajeros y 832.000 toneladas de carga.

Se estima que se generarán sinergias anuales por aproximadamente US\$ 400 millones. En líneas generales, provendrán en igual proporción del alineamiento de las redes de pasajeros, crecimiento en la cobertura de las operaciones de carga (internacionalmente así como en Brasil) y reducción de costos. Aproximadamente, un tercio de las sinergias se alcanzarían durante el primer año siguiente al cierre del proceso y todas al finalizar el tercero.

Cada una de las aerolíneas del grupo continuaría operando con sus actuales certificados de operación y marcas de manera independiente. Dentro del grupo, TAM continuaría operando como una compañía brasileña con su propia estructura. A su vez, el actual holding de LAN Airlines S.A. operaría como una unidad de negocios independiente (referida a LAN Airlines) dentro del grupo. Cada aerolínea mantendría su actual casa matriz y estructura de gestión.

El acuerdo consolidaría todos los intereses económicos de LAN y TAM en virtud de una sola entidad matriz, cumpliendo con las normativas que regulan la propiedad y control extranjero en cada país donde operan. Como parte de este acuerdo, LAN Airlines S.A. pasaría a denominarse LATAM Airlines Group S.A. (LATAM) y actuaría como sociedad matriz que coordinará las actividades de todas las compañías del grupo. A los accionistas de TAM se les ofrecerían 0,90 acciones ordinarias de LATAM por cada acción de TAM. LATAM mantendría las acciones listadas en la Bolsa de Valores de Santiago y los ADRs en la Bolsa de Nueva York. Adicionalmente, planea listar sus acciones, vía BDRs, en el Bovespa, de Brasil

El 20 de octubre de 2010, LAN y TAM anunciaron que las subsidiarias operativas de TAM han presentado a la Agencia de Aviación Civil Brasileira (ANAC) la estructura definitiva de la transacción para su aprobación.

## Plan de Flota

El 18 de Octubre, se llevó a cabo la ceremonia de celebración de la recepción del avión número 100 en la flota LAN. Durante el tercer trimestre de 2010, la Compañía recibió un total de 5 Airbus A320 de pasajeros. Adicionalmente durante el primer semestre, LAN recibió 1 Boeing 767-300. Para el cuarto trimestre de 2010 la Compañía espera recibir 5 aeronaves Airbus de la familia A320 y 1 Boeing 767F carguero.

Durante 2011 LAN recibirá 18 aeronaves Airbus familia A320 para las operaciones domésticas y regionales de pasajeros, además de 3 aeronaves Boeing 767 y los primeros 2 Boeing 787-8 Dreamliners para las rutas de largo alcance. El plan de flota contempla la venta en 2011 de 5 aeronaves A318. En relación a la flota carguera durante el 2011, la Compañía espera recibir 2 Boeing 767F cargueros.

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

	2010	2011	2012	2013
<b>FLOTA PASAJEROS</b>				
A321/A320/A319/A318	63	76	84	94
B767-300 ER	28	31	31	31
B787	-	2	7	12
A340-300	5	5	5	5
<b>TOTAL FLOTA PASAJEROS</b>	<b>96</b>	<b>114</b>	<b>127</b>	<b>142</b>
<b>FLOTA CARGA</b>				
767-300 F	10	12	12	14
777-200 F	2	2	3	3
<b>TOTAL FLOTA CARGA</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>17</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>108</b>	<b>128</b>	<b>142</b>	<b>159</b>
<b>Inversión Total Flota (US\$ millones)</b>	<b>424</b>	<b>1.145</b>	<b>1.152</b>	<b>1.315</b>

## PERSPECTIVAS

Considerando las condiciones de mercado actuales, para 2010, la Compañía ha mantenido sus expectativas de un crecimiento en los ASK (capacidad) de pasajeros de aproximadamente 10% y para el 2011 entre un 15% y 17% debido principalmente a la recepción de 18 aviones de pasajeros que se espera para el próximo año. Actualmente, LAN CARGO espera un aumento de capacidad de aproximadamente 20% durante 2010, impulsado principalmente por una mayor utilización de su flota carguera, especialmente los 2 nuevos Boeing 777-200F recibidos durante la primera mitad de 2009. Para el 2011 en carga se espera un aumento de capacidad en 13% y 15% debido a la recepción entre diciembre 2010 y febrero 2011 de 3 Boeing 767 cargueros adicionales.

## RESULTADOS CONSOLIDADOS PARA EL TERCER TRIMESTRE

En el tercer trimestre de 2010 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$106,2 millones, comparada con los US\$52,1 millones reportados en el tercer trimestre de 2009. El **margen neto** para el trimestre aumentó de 5,7% en 2009 a 9,2% en 2010.

El **resultado operacional** aumentó a US\$156,6 millones en el tercer trimestre de 2010, comparado con US\$92,4 millones en el tercer trimestre de 2009. El **margen operacional** para el trimestre subió de 10,1% a 13,6% en 2010.

Los **ingresos operacionales** crecieron un 25,6% en comparación con el tercer trimestre de 2009 alcanzando US\$1.152,3 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 19,7% en los **ingresos de pasajeros** a US\$799,7 millones,
- un aumento de 49,4% en los **ingresos de carga** a US\$322,6 millones, y
- una disminución de 10,4 % en **otros ingresos** a US\$30,0 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 69,4% y 28,0% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 19,7% durante el trimestre, producto de un aumento de 14,2% en el tráfico combinado con un alza de 4,8% en los *yields*. El factor de ocupación aumento de 77,1% a 78,9% debido a que el crecimiento de 11,5% de la capacidad fue menor al incremento en el tráfico. Los ingresos por ASK subieron un 7,4%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 14,4% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 14,1% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 70,5% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* subió un 4,8% principalmente producto de mayores tarifas nominales, como resultado de un entorno de demanda más fuerte.

Los **ingresos de carga** crecieron un 49,4% en el trimestre, producto de un aumento de 19,0% en el tráfico combinado con un aumento de 25,6% en los *yields*, reflejando la fuerte recuperación en la demanda por carga y mejores prácticas en *revenue management*. La capacidad aumentó 19,1% durante el trimestre, como consecuencia, el factor de ocupación se mantuvo estable en 68,7%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 25,5% con respecto al tercer trimestre de 2009.

**Otros ingresos** cayeron 10,4% principalmente debido a menores ingresos percibidos por arriendos de aviones a terceros y a menores ingresos por servicios de mantenimiento.

Los **costos operacionales** aumentaron 20,7% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 5,3% en comparación con el tercer trimestre de 2009. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron un aumento de costos por combustible por US\$23,3 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario excluyendo el combustible también aumentó 5,3% principalmente debido a mayores costos salariales por la apreciación de las monedas locales en relación al dólar, así como por mayores costos por arriendos de flota ACMI. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 25,2%, debido a una apreciación de las monedas locales y a un aumento en la dotación promedio durante el trimestre, en línea con el crecimiento en las operaciones.
- Los **gastos por combustible** aumentaron 21,4% debido a un alza de 13,7% en los precios, combinado con un aumento de 11,8% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una pérdida de US\$4,6 millones por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$14,4 millones durante el tercer trimestre de 2009.
- Las **comisiones** aumentaron 25,9%, debido al aumento de 27,0% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga sin variación en las comisiones promedio.
- El **ítem depreciación y amortización** creció 5,6% principalmente debido a la incorporación de 3 nuevos aviones Boeing 767 entre noviembre 2009 y febrero 2010, como también la incorporación de 3 Airbus A320 entre julio y septiembre 2010.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje aumentaron** 27,5%, principalmente debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de *handling*, en línea con el crecimiento en las operaciones, al igual que un incremento en costos en arriendos ACMI.
- El **gasto de servicio a pasajeros** aumentó 33,3%, debido principalmente a un aumento de 15,2% en el número de pasajeros transportados y a mayores compensaciones pagadas a pasajeros durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 0,2% prácticamente sin variación en comparación al tercer trimestre de 2009.
- El **gasto de mantenimiento** disminuyó 4,2%, principalmente debido a una disminución en la tercerización de servicios de mantenimiento.
- Otros **gastos operacionales** crecieron 23,5% debido a mayores gastos en publicidad, marketing y viáticos, junto con mayores costos de ventas.

#### Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** cayeron de US\$6,3 millones en el tercer trimestre 2009 a US\$5,3 millones, principalmente debido a menores tasas de interés durante el trimestre.
- Los **costos financieros** crecieron 2,1% producto de un aumento en la deuda promedio relacionada al financiamiento de flota, lo cual fue compensado por menores tasas de interés.
- En el ítem **otros ingresos/costos**, la Compañía registró una ganancia de US\$5,4 millones, debido principalmente a ganancias por diferencia de cambio en remesas desde Venezuela.

## **RESULTADOS CONSOLIDADOS PARA LOS PRIMEROS NUEVE MESES DE 2010**

Para los primeros nueve meses de 2010, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$255,1 millones, comparada con los US\$121,3 millones reportados en el mismo periodo de 2009. El **margen neto** para este periodo aumentó de 4,7% en 2009 a 7,9% en 2010.

El **resultado operacional** en los primeros nueve meses aumentó a US\$412,1 millones, comparado con US\$245,4 millones en el mismo periodo de 2009. El **margen operacional** para los primeros nueve meses subió de 9,5% a 12,8%.

Los **ingresos operacionales** crecieron un 24,6% en comparación con los primeros nueve meses de 2009 alcanzando US\$3.220,9 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 19,0% en los **ingresos de pasajeros** a US\$2.221,4 millones,
- un aumento de 48,4% en los **ingresos de carga** a US\$910,6 millones, y
- una disminución de 15,2% en **otros ingresos** a US\$88,9 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 69,0% y 28,3% del total de los ingresos de los primeros nueve meses de 2010.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 19,0% durante los primeros nueve meses, producto de un aumento de 10,2% en el tráfico combinado con un alza de 8,0% en los *yields*. El factor de ocupación alcanzó 77,0% comparado con 76,3% en el mismo periodo de 2009, mientras que la capacidad creció 9,1%. Durante el primer semestre de 2010 el tráfico de pasajeros se vio afectado por una baja en la demanda producto del terremoto que afectó a Chile el 27 de febrero de 2010. Los ingresos por ASK subieron un 9,1%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 10,8% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 9,9% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 70% del total del tráfico durante los primeros nueve meses. El *yield* subió un 8,0% principalmente por mayores tarifas nominales, como resultado de un entorno de demanda más fuerte y del aumento en el cargo por combustible.

Los **ingresos de carga** crecieron un 48,4% en los primeros nueve meses, producto de un aumento de 28,2% en el tráfico combinado con un aumento de 15,8% en los *yields*, reflejando una fuerte recuperación y crecimiento en los mercados globales de carga como también mejores prácticas en el *revenue management*. La capacidad acumulada a septiembre 2010 aumentó 23,0%, como consecuencia, el factor de ocupación aumentó de 66,7% a 69,5%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 20,7% con respecto al mismo periodo del 2009.

**Otros ingresos** cayeron 15,2% principalmente debido a menores ingresos percibidos por arriendos de aviones a terceros y a menores ingresos por servicios de mantenimiento.

Los **costos operacionales** aumentaron 20,1% durante los primeros nueve meses del 2010, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 4,5% en comparación con el mismo periodo en el 2009. Mayores precios del combustible durante este periodo generaron un aumento de costos por combustible por US\$68,8 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario excluyendo el combustible aumentó 4,4% principalmente debido a mayores costos salariales debido a la apreciación de las monedas locales en relación al dólar y mayores gastos por venta. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 22,8%, debido a una apreciación de las monedas locales y a un aumento en la dotación promedio durante los primeros nueve meses, en línea con el crecimiento en las operaciones.
- Los **gastos por combustible** aumentaron 21,2% debido a un alza de 31,8% en los precios, combinado con un aumento de 11,3% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una pérdida de US\$5,9 millones por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$125,0 millones durante el mismo periodo de 2009.
- Las **comisiones** aumentaron 20,5%, debido principalmente al aumento de 26,3% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, lo cual fue parcialmente compensado por una reducción de 0,2 puntos porcentuales en las comisiones promedio, explicada principalmente por menores comisiones en el negocio de pasajeros.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 10,6% principalmente debido a la incorporación de 3 nuevos aviones Boeing 767 entre noviembre del 2009 y febrero del 2010 así como también la incorporación de 3 Airbus A320 entre julio y septiembre 2010.

- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 17,5%, principalmente debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de *handling*, en línea con el crecimiento en las operaciones, al igual que un incremento en costos en arriendos ACMI.
- El **gasto de servicio a pasajeros** aumentó 23,5%, debido principalmente a un aumento de 11,6% en el número de pasajeros transportados y de mayores compensaciones pagadas a pasajeros durante los primeros nueve meses del año.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 19,1% debido al aumento en el costo promedio de arriendo dado la llegada de 2 Boeing 777 cargueros durante Abril y Mayo de 2009.
- El **gasto de mantenimiento** cayó 1,7%, principalmente debido a una disminución en la tercerización de servicios de mantenimiento.
- Otros **gastos operacionales** crecieron 30,2% debido a mayores gastos en publicidad, marketing y viáticos, junto con mayores costos de ventas.

### Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** cayeron de US\$13,9 millones en los primeros nueve meses de 2009 a US\$10,4 millones en 2010 principalmente debido a menores tasas de interés.
- Los **costos financieros** crecieron 1,0% producto de un aumento en la deuda promedio relacionada al financiamiento de flota, lo cual fue compensado por menores tasas de interés.
- En el ítem **otros ingresos/costos**, la Compañía registró una utilidad de US\$0,7 millones, en comparación con una ganancia de US\$1,9 millones en el período enero - septiembre de 2009, principalmente relacionada a pérdidas por diferencia de cambio la que fue parcialmente compensada por ganancias por diferencia de cambio en remesas desde Venezuela durante el tercer trimestre.

\*\*\*\*\*

### 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.

Actualmente LAN Airlines y sus filiales operan 91 aviones de pasajeros mientras LAN CARGO y sus filiales cuentan con 11 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™**, 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.

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

	Para el trimestre terminado el			Para los nueve meses terminados el		
	30 de septiembre 2010	2009	Var. %	30 de septiembre 2010	2009	Var. %
<b>INGRESOS</b>						
Pasajeros	799.700	668.011	19,7%	2.221.369	1.866.522	19,0%
Carga	322.592	215.948	49,4%	910.555	613.385	48,4%
Otros	30.038	33.533	-10,4%	88.926	104.898	-15,2%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>1.152.330</b>	<b>917.492</b>	<b>25,6%</b>	<b>3.220.850</b>	<b>2.584.805</b>	<b>24,6%</b>
<b>COSTOS</b>						
Remuneraciones	-203.486	-162.560	25,2%	-565.397	-460.285	22,8%
Combustible	-294.013	-242.212	21,4%	-843.131	-695.655	21,2%
Comisiones	-45.269	-35.945	25,9%	-124.850	-103.618	20,5%
Depreciación y Amortización	-83.188	-78.807	5,6%	-249.420	-225.579	10,6%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-155.468	-121.968	27,5%	-421.901	-359.098	17,5%
Servicio a Pasajeros	-30.839	-23.138	33,3%	-82.215	-66.560	23,5%
Arriendo de Aviones	-24.166	-24.122	0,2%	-71.646	-60.181	19,1%
Mantenimiento	-31.600	-32.978	-4,2%	-91.118	-92.650	-1,7%
Otros Costos Operacionales	-127.687	-103.368	23,5%	-359.029	-275.805	30,2%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-995.716</b>	<b>-825.098</b>	<b>20,7%</b>	<b>-2.808.707</b>	<b>-2.339.431</b>	<b>20,1%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>156.614</b>	<b>92.394</b>	<b>69,5%</b>	<b>412.143</b>	<b>245.374</b>	<b>68,0%</b>
<i>Margen Operacional</i>	13,6%	10,1%	3,5 pp	12,8%	9,5%	3,3 pp
Ingresos Financieros	5.284	6.274	-15,8%	10.390	13.853	-25,0%
Gastos Financieros	-38.045	-37.278	2,1%	-116.545	-115.382	1,0%
Otros Ingresos / Costos	5.400	158	3317,7%	713	1.895	-62,4%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>129.253</b>	<b>61.548</b>	<b>110,0%</b>	<b>306.701</b>	<b>145.740</b>	<b>110,4%</b>
Impuestos	-20.157	-9.791	105,9%	-50.227	-23.618	112,7%
<b>UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>109.096</b>	<b>51.757</b>	<b>110,8%</b>	<b>256.474</b>	<b>122.122</b>	<b>110,0%</b>
Atribuible a:						
Inversionistas de la matriz	106.214	52.096	103,9%	255.143	121.339	110,3%
Interes minoritario	2.882	-339	-950,1%	1.331	783	70,0%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>106.214</b>	<b>52.096</b>	<b>103,9%</b>	<b>255.143</b>	<b>121.339</b>	<b>110,3%</b>
<i>Margen Neto</i>	9,2%	5,7%	3,5 pp	7,9%	4,7%	3,2 pp
Tasa efectiva de impuestos	16,0%	15,8%		16,4%	16,3%	
Total de acciones	338.790.909	338.790.909		338.790.909	338.790.909	
Utilidad neta por acción (US\$)	0,31	0,15	103,9%	0,75	0,36	110,3%

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

	Para el trimestre terminado el			Para los nueve meses terminados el		
	30 de septiembre			30 de septiembre		
	2010	2009	Var. %	2010	2009	Var. %
<b>Sistema</b>						
ATKs (millones)	2.295	1.990	15,3%	6.581	5.682	15,8%
ASKs (millones)	10.960	9.831	11,5%	31.221	28.614	9,1%
RTKs (millones)	1.575	1.351	16,6%	4.514	3.796	18,9%
RPKs (millones)	8.650	7.575	14,2%	24.052	21.825	10,2%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	68,6%	67,9%	0,7 pp	68,6%	66,8%	1,8 pp
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	61,0%	63,2%	-2,1 pp	61,9%	62,9%	-1,0 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	71,3	65,4	8,9%	69,4	65,3	6,2%
Ingresos por ATK (US Centavos)	48,9	44,4	10,1%	47,6	43,6	9,0%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	43,5	41,3	5,3%	42,9	41,1	4,5%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	128,0	114,6	11,8%	368,7	331,2	11,3%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1.909	1.926	-0,9%	1.920	1.945	-1,3%
Número total de empleados	18.201	16.651	9,3%	18.201	16.651	9,3%
<b>Pasajeros</b>						
ASKs (millones)	10.960	9.831	11,5%	31.221	28.614	9,1%
RPKs (millones)	8.650	7.575	14,2%	24.052	21.825	10,2%
RTKs (millones)	778	682	14,2%	2.165	1.964	10,2%
Pasajeros Transportados (miles)	4.532	3.933	15,2%	12.526	11.223	11,6%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	78,9%	77,1%	1,9 pp	77,0%	76,3%	0,8 pp
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	9,2	8,8	4,8%	9,2	8,6	8,0%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	102,7	98,0	4,8%	102,6	95,0	8,0%
Ingresos/ASK (US Centavos)	7,3	6,8	7,4%	7,1	6,5	9,1%
<b>Carga</b>						
ATKs (millones)	1.159	974	19,1%	3.381	2.748	23,0%
RTKs (millones)	796	669	19,0%	2.349	1.832	28,2%
Toneladas Transportadas (miles)	194	167	16,4%	564	458	23,2%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	68,7%	68,7%	0,0 pp	69,5%	66,7%	2,8 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	40,5	32,3	25,6%	38,8	33,5	15,8%
Ingresos/ATK (US Centavos)	27,8	22,2	25,5%	26,9	22,3	20,7%

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

	Al 30 de septiembre de 2010	Al 30 de septiembre de 2009
<b>Total Activos</b>	<b>6.186.533</b>	<b>5.461.093</b>
Total Pasivos	4.973.524	4.445.016
Total Patrimonio (*)	1.213.009	1.016.077
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>6.186.533</b>	<b>5.461.093</b>
<b>Calculo Deuda Neta:</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras corto y largo plazo	2.665.686	2.375.017
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	237.707	303.222
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	310.592	295.870
Caja y valores negociables	-586.788	-638.159
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>2.627.197</b>	<b>2.335.950</b>

(\*) Bajo IFRS el Patrimonio incluye Interés Minoritario, el que alcanzó MUS\$ 8.362 a septiembre de 2010 y MUS\$ 5.967 a septiembre de 2009

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

	Al 30 de septiembre de 2010		Total
	Arrendados	Propios	
<b>Flota Pasajeros</b>			
Airbus A318-100	0	15	15
Airbus A319-100	0	20	20
Airbus A320-200	4	19	23
Boeing 767-300	10	18	28
Airbus A340-300	1	4	5
<b>TOTAL</b>	<b>15</b>	<b>76</b>	<b>91</b>
<b>Flota Carga</b>			
Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	1	8	9
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>11</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>18</b>	<b>84</b>	<b>102</b>

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