



LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$52,1 MILLONES PARA EL TERCER TRIMESTRE DE 2009

Santiago, Chile, 26 de Octubre 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 tercer trimestre terminado el 30 de Septiembre 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\$52,1 millones para el tercer trimestre de 2009. Esto representa una disminución de 37,3% comparado con la utilidad neta de US\$83,0 millones del tercer trimestre de 2008. Excluyendo ítems extraordinarios no operacionales reconocidos durante el tercer trimestre de 2008, la utilidad neta disminuyó 58,3%.
- Durante el tercer trimestre de 2009, los ingresos consolidados decrecieron 19,1%, debido principalmente a caídas en los *yields* de pasajeros y carga. Esto fue parcialmente compensado por una caída de 14,3% en los costos operacionales, principalmente debido a menores costos de combustible.
- El resultado operacional del tercer trimestre de 2009 ascendió a US\$92,4 millones, lo que representa un decrecimiento de 46,1% comparado con los US\$171,3 millones alcanzados durante el tercer trimestre de 2008. El margen operacional alcanzó un 10,1%, comparado con un 15,1% alcanzado durante el mismo período de 2008.
- Los resultados del tercer trimestre continuaron impactados por pérdidas relacionadas a las coberturas de combustible, aunque a un nivel mucho menor que en los trimestres anteriores. La pérdida por cobertura de combustible durante el trimestre ascendió a US\$14,4 millones, comparado con una ganancia de US\$29,2 millones obtenida durante el tercer trimestre de 2008. Excluyendo el efecto de las coberturas de combustible, el margen operacional alcanzó 11,6% durante el tercer trimestre de 2009, comparado con un 12,5% alcanzado en el tercer trimestre de 2008.
- Durante el trimestre, LAN adoptó un conjunto de iniciativas para incrementar el valor de su programa de viajero frecuente LANPASS, el cual actualmente cuenta con 3,1 millones de socios en todo el mundo. Estas iniciativas incluyeron el lanzamiento de un nuevo sistema de canje flexible, como también el lanzamiento de una tarjeta de crédito VISA LANPASS en Ecuador y campañas de co-branding en Argentina, Uruguay y Chile.
- Durante el trimestre, la Compañía completó importantes iniciativas de financiamiento, con el objetivo de asegurar sus planes de crecimiento de largo plazo. LAN concretó el financiamiento de largo plazo para tres aeronaves Boeing 767-300 que serán entregadas entre 2009 y 2010, financiamiento que contará con la garantía de EX-IM Bank. Adicionalmente, LAN está en la etapa final del proceso de obtención de financiamiento para tres motores de repuesto que contarán también con la garantía de EX-IM Bank. Por otro lado, la Compañía negoció un crédito bancario para el financiamiento de PDP's (pagos de pre-entrega) para 15 aeronaves de la familia Airbus A320 que están programadas para ser entregadas en 2010 y 2011. Todas estas iniciativas de financiamiento incluyen atractivas tasas de interés en línea con el costo de deuda promedio de LAN. La sólida posición financiera y amplia liquidez de LAN continúan reflejando su clasificación internacional de grado de inversión BBB (Fitch).
- De forma consistente con su compromiso de expandir su red de destinos y mejorar la conectividad para los pasajeros que viajan dentro de la región, LAN Perú continuó

fortaleciendo sus operaciones regionales desde su *hub* en Lima. Con ese objetivo, LAN Perú lanzó nuevas rutas regionales desde Lima a Cali, Colombia; a Punta Cana, República Dominicana; a Córdoba, Argentina; y a Cancún vía Ciudad de México.

Resultados Tercer Trimestre de 2009

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$52,1 millones para el tercer trimestre de 2009. Durante el tercer trimestre, el resultado operacional cayó 46,1% a US\$92,4 millones, con un margen operacional de 10,1%. El resultado operacional se vio impactado por una pérdida relacionada a la cobertura de combustible que ascendió a US\$14,4 millones. Excluyendo este impacto, el margen operacional alcanzó un 11,6%.

Durante el tercer trimestre de 2009 los ingresos consolidados de LAN disminuyeron 19,1%. Los ingresos de pasajeros bajaron un 9,9% durante el trimestre, impulsados por una caída de 16,3% en los *yields*. Sin embargo, es importante destacar que en el débil entorno económico global y a pesar del impacto que tuvo la gripe A H1N1 en el mercado regional, LAN continuó mostrando importantes niveles de crecimiento en su operación de pasajeros, demostrando su sólido posicionamiento en las rutas que opera. Como resultado de esto, durante este trimestre el crecimiento del tráfico de pasajeros alcanzó 7,6%, con un sólido factor de ocupación de 77,1%. Los ingresos por ASK disminuyeron un 17,5%, lo cual se vio parcialmente compensado por un aumento de 9,1% en la capacidad.

Los *yields* del negocio de pasajeros disminuyeron durante el trimestre como resultado de una disminución en el cargo por combustible, producto de una baja de 47,8% en el precio promedio del combustible durante el trimestre (excluyendo las pérdidas por concepto de cobertura de combustible). La caída de los *yields* durante el trimestre se debió también a menores tarifas nominales producto de promociones implementadas en ciertas rutas. Durante el trimestre, la Compañía gestionó activamente su capacidad para responder al crecimiento en la demanda y a las oportunidades de mercado. El aumento de capacidad estuvo enfocado principalmente en los mercados domésticos así como en rutas largo alcance a Europa, Pacífico Sur y ciertas rutas regionales.

Durante el tercer trimestre de 2009, los ingresos de carga cayeron un 39,7% debido a una disminución de un 4,2% en la capacidad y una baja en los ingresos por unidad de un 37,1% (medido en ingresos por toneladas-kilómetro disponible o "RATK"). El ingreso por unidad bajó principalmente debido a una disminución de 7,5% en el tráfico, que implicó un decrecimiento de 2,4 puntos porcentuales en el factor de ocupación, de 71,2% a 68,7%, así como por una caída de 34,8% en los *yields*. El tráfico en el negocio de carga disminuyó en línea con los decrecimientos experimentados en los mercados de carga a nivel mundial, impactados principalmente por la desaceleración económica global. Adicionalmente, el tráfico se vio afectado durante el trimestre por una disminución en las exportaciones de salmón desde Chile como resultado del virus ISA. Estos efectos han sido parcialmente compensados por la operación en Colombia de la nueva filial carguera colombiana de la Compañía, Línea Aérea Carguera de Colombia S.A., por la operación doméstica en Brasil de la filial brasileña de LAN CARGO, ABSA, así como también por la operación a Europa realizada con los dos nuevos Boeing 777F cargueros.

Con el objetivo de ajustar la capacidad a las actuales condiciones de mercado, LAN CARGO ha disminuido su capacidad ACMI (arriendo de avión, tripulación, mantenimiento y seguros) la cual fue reemplazada en parte por la llegada de dos nuevas aeronaves cargueras Boeing 777F durante el segundo trimestre. Estas aeronaves, las más modernas y eficientes del mundo en su tipo, aportarán una importante ventaja competitiva a LAN CARGO y pondrán a la compañía en una posición única en la región, mediante la cual podrá beneficiarse rápidamente de la recuperación de la industria. En general, a pesar de la situación económica actual, la Compañía continúa operando de manera exitosa el negocio de carga, optimizando la capacidad de carga en los aviones de pasajeros y utilizando la flexibilidad que LAN CARGO tiene para diseñar las rutas de las

operaciones cargueras de acuerdo a la demanda. Esta habilidad para seguir beneficiándose de las sinergias de un modelo de negocios que complementa las operaciones de carga y pasajeros, a pesar de la contracción económica mundial, continúa validando el exitoso modelo de negocios de LAN.

Los costos operacionales disminuyeron 14,3% comparado con el tercer trimestre de 2008, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses) disminuyeron en un 15,8% impulsado principalmente por bajas significativas en los costos de combustible. Menores precios del combustible generaron menores costos de combustible por US\$164,1 millones para el trimestre, incluyendo el impacto neto por cobertura de combustible. LAN tiene cubierto un 20% de su consumo estimado para el cuarto trimestre de 2009 y 10% para el primer trimestre de 2010 a través de bandas de precios tomadas durante 2008. Adicionalmente la Compañía ha cubierto un 40% para el cuarto trimestre de este año; 37% para el primer trimestre de 2010, 38% para el segundo trimestre de 2010, así como también un 9% para el tercer y un 14% para el cuarto trimestre de 2010 mediante una combinación de collares y swaps. Excluyendo el combustible, los costos unitarios aumentaron 2,2%, principalmente debido a mayores costos de flota y mantenimiento, compensados parcialmente por menores costos comerciales y por una reducción en el uso de aviones arrendados en modalidad ACMI. El gasto financiero neto aumentó un 41,8%, de US\$21,9 millones a US\$31,0 millones, producto de una mayor deuda relacionada principalmente con el financiamiento de la flota.

LAN mantiene una sólida posición financiera, con amplia liquidez y una sana estructura financiera, lo cual se ve reflejado en el rating BBB internacional que le asignó 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\$638,2 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables, lo que representa un 17,0% de los ingresos percibidos en los últimos doce meses. La Compañía recaudó US\$250 millones durante el primer semestre de 2009, mediante préstamos de la banca chilena, con el propósito de aumentar su liquidez. 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 12-15 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 83% de sus ingresos están denominados en dólares norteamericanos.

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 que sirve. Los positivos resultados y un sólido balance han permitido a la Compañía mejorar su posición estratégica, 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)

	3Q09	3Q08	%Chg	Sep09	Sep08	%Chg
Revenues	917,5	1.133,9	-19,1%	2.584,8	3.168,3	-18,4%
Operating Expenses	-825,1	-962,6	-14,3%	-2.339,4	-2.762,2	-15,3%
Operating Income	92,4	171,3	-46,1%	245,4	406,1	-39,6%
Depreciation and Amortization	78,8	62,2	26,8%	225,6	186,4	21,0%
EBITDA	171,2	233,5	-26,7%	471,0	592,5	-20,5%
EBITDA Margin	18,7%	20,6%	-1,9 pp	18,2%	18,7%	-0,5 pp
Aircraft Rentals	24,1	17,3	39,7%	60,2	53,8	11,9%
EBITDAR	195,3	250,7	-22,1%	531,1	646,3	-17,8%
EBITDAR Margin	21,3%	22,1%	-0,8 pp	20,5%	20,4%	0,1 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 RecientesIniciativas de Financiamiento

Durante el trimestre, la Compañía completó importantes iniciativas de financiamiento, con el objetivo de asegurar sus planes de crecimiento de largo plazo. LAN concretó el financiamiento de largo plazo para tres aeronaves Boeing 767-300 que serán entregadas entre 2009 y 2010, financiamiento que contará con la garantía de EX-IM Bank. Adicionalmente, LAN está en la etapa final del proceso de obtención de financiamiento para tres motores de repuesto que contarán también con la garantía de EX-IM Bank. Por otro lado, la Compañía negoció un crédito bancario para el financiamiento de PDP's (pagos de pre-entrega) para 15 aeronaves de la familia Airbus A320 que están programadas para ser entregadas en 2010 y 2011. Todas estas iniciativas de financiamiento incluyen atractivas tasas de interés en línea con el costo de deuda promedio de LAN. La sólida posición financiera y amplia liquidez de LAN continúan reflejando su clasificación internacional de grado de inversión BBB (Fitch).

LANPASS

Durante el trimestre, LAN adoptó un conjunto de iniciativas para incrementar el valor de su programa de viajero frecuente, LANPASS, el cual actualmente cuenta con 3,1 millones de socios en todo el mundo. En agosto, LANPASS lanzó el nuevo sistema de canje flexible que ofrece más asientos disponibles y diversas alternativas con el fin de que los socios elijan la fecha para viajar en cualquier temporada del año. Con el nuevo Canje Flexible de LANPASS, los miembros del programa acceden a la mayor cantidad de asientos disponibles dependiendo de la cantidad de kilómetros que estén dispuestos a aportar. El nuevo sistema ha sido muy bien recibido por los clientes ya que durante el período agosto-septiembre 2009 los canjes de premios LANPASS han aumentado 20% en relación a igual periodo del año anterior. Adicionalmente, durante el trimestre, la Compañía realizó esfuerzos por fortalecer el programa LANPASS en otros países de la región, dentro de los que se incluyen el lanzamiento de una tarjeta de crédito Visa LANPASS en Ecuador, además de campañas de co-branding en Argentina, Uruguay y Chile.

Proyecto Winglets

En línea con la renovación de la flota y su compromiso con la eficiencia operacional y protección del medioambiente, la Compañía continuó avanzando en la instalación de los winglets en toda su flota Boeing 767-300 de largo alcance. La Compañía está instalando este dispositivo en un total de 37 aeronaves Boeing 767-300 (nueve cargueros y 28 de pasajeros). Este proyecto involucra una inversión de US\$70 millones y se espera que concluya en agosto de 2010. Actualmente hay 12 aeronaves de este tipo operando con este dispositivo de avanzada tecnología que permite disminuir el consumo de combustible y, por ende, reducir de forma importante las emisiones de CO2.

Plan de Flota

Durante el trimestre, finalizó el contrato de arriendo de un Boeing 767-300ER arrendado. En lo que resta del año, LAN espera la entrega de dos Boeing 767-300 de pasajeros, operando así un total de 27 aeronaves Boeing 767-300 de pasajeros a fines de 2009.

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

<u>Año Finalizado en</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>
FLOTA PASAJEROS				
A320/A319/A318	53	59	68	68
B767-300 ER	27	28	30	33
A340-300	5	5	5	5
TOTAL FLOTA PASAJEROS	85	92	103	106
FLOTA CARGA				
767-300 F	9	9	10	10
777-200 F	2	2	2	3
TOTAL FLOTA CARGA	11	11	12	13
TOTAL FLOTA	96	103	115	119
Total Capex US\$ millones	356	332	625	441

Perspectiva

Considerando las condiciones de mercado actuales, la Compañía espera un aumento de aproximadamente 10% en los ASK (capacidad) de pasajeros en 2009, y para 2010 espera un aumento aproximado de 10% de la capacidad. Adicionalmente, bajo el escenario macroeconómico actual, LAN espera una disminución en los ATK de carga entre 7% y 8% en 2009, y un crecimiento de ATK aproximado para 2010 entre 16% y 18%.

Durante el cuarto trimestre de 2009, LAN espera la llegada de dos aviones Boeing 767-300 de pasajeros de largo alcance, así como también la llegada de seis aeronaves Airbus 320 y un Boeing 767-300 de pasajeros durante 2010.

Resultados Consolidados para el Tercer Trimestre

En el tercer trimestre de 2009 la compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$52,1 millones, comparada con los US\$83,0 millones reportados en el tercer trimestre de 2008, lo que representa una caída de 37,3%. El **margen neto** para el trimestre disminuyó de 7,3% en 2008 a 5,7% en 2009. Excluyendo ítems extraordinarios no operacionales reconocidos durante el tercer trimestre

de 2008, la utilidad neta disminuyó 58,3%. Adicionalmente, los resultados se vieron impactados por el reconocimiento durante el trimestre de una pérdida por cobertura de combustible de US\$14,4 millones, mientras que los resultados del tercer trimestre de 2008 incluyeron una ganancia de US\$29,2 millones por el mismo concepto.

El resultado operacional disminuyó a US\$92,4 millones en el tercer trimestre de 2009, comparado con US\$171,3 millones en el tercer trimestre de 2008. **El margen operacional** para el trimestre cayó de 15,1% a 10,1%. Excluyendo el impacto de la cobertura de combustible, el resultado operacional de LAN del tercer trimestre de 2009 ascendió a US\$106,8 millones, una caída de 24,8% comparados con los US\$142,1 millones alcanzados en el tercer trimestre de 2008. Adicionalmente el margen operacional, excluyendo la pérdida por cobertura de combustible, alcanzó un 11,6% en el tercer trimestre de 2009, comparado con un 12,5% alcanzado en el mismo periodo de 2008.

Los ingresos operacionales cayeron un 19,1% en comparación con el tercer trimestre de 2008 alcanzando US\$917,5 millones. Esto reflejó:

- una disminución de 9,9% en los **ingresos de pasajeros** a US\$668,0 millones,
- una disminución de 39,7% en los **ingresos de carga** a US\$215,9 millones, y
- una disminución de 1,7% en **otros ingresos** a US\$33,5 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 73% y 24% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** cayeron un 9,9% durante el trimestre, producto de una caída de 16,3% en los *yields*, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento de 7,6% en el tráfico. El factor de ocupación decreció de 78,2% a 77,1% debido a que el crecimiento del tráfico fue menor al incremento de 9,1% en la capacidad. Los ingresos por ASK cayeron un 17,4%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 15,6% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 4,5% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 71% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* cayó un 16,3% principalmente como resultado de la disminución del cargo por combustible y menores tarifas nominales, debido a promociones implementadas en ciertas rutas.

Los **ingresos de carga** cayeron un 39,7% en el trimestre, producto de una disminución de 34,8% en los *yields* y a una caída de 7,5% en el tráfico. El tráfico de carga se vio impactado principalmente por la desaceleración económica global y por una caída en las exportaciones de salmón desde Chile como resultado del virus ISA. La capacidad disminuyó 4,2% durante el trimestre, como consecuencia, el factor de ocupación disminuyó de 71,1% a 68,7%. Los ingresos medidos por ATK disminuyeron 37,1% con respecto al tercer trimestre de 2008.

Otros ingresos decrecieron 1,7% principalmente debido a menores ingresos por arriendos de aviones a terceros, lo cual fue parcialmente compensado por mayores ingresos provenientes de la venta de paquetes turísticos.

Los **costos operacionales** disminuyeron 14,3% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) disminuyeron 15,8% en comparación con el tercer trimestre de 2008. Menores precios del combustible durante el trimestre generaron una disminución de costos por combustible por US\$164,1 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario excluyendo el combustible aumentó 2,2%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 4,3%, debido principalmente a un aumento en la dotación promedio durante el trimestre, lo cual fue parcialmente compensado por la depreciación de las monedas locales.

- Los **gastos por combustible** disminuyeron 39,2% debido a un 47,8% de disminución en los precios, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento de 2,0% en el consumo en línea con las operaciones de LAN durante el trimestre. Adicionalmente la compañía reconoció una pérdida de US\$14,4 millones por cobertura de combustible, comparada con una ganancia de US\$29,2 millones durante el tercer trimestre de 2008.
- Las **comisiones** disminuyeron 29,7%, debido principalmente a la caída de 19,6% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, sumado a una reducción de 0,6 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de pasajeros, debido a una mayor penetración de ventas por Internet, así como también a un mayor porcentaje de pasajeros viajando en Clase Económica.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 26,8% principalmente debido a la incorporación de dos nuevos aviones Boeing 767, cinco Airbus A319 y dos Airbus A318
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 15,7%, principalmente debido a la reducción en el uso de aviones arrendados en modalidad ACMI en el negocio de carga de la compañía.
- El **gasto de servicio a pasajeros** aumentó 4,2%, debido a un aumento de 12,1% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 39,7% debido al aumento en el costo promedio de arriendo dado la llegada de 2 Boeing 777 cargueros durante el segundo trimestre de 2008.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 33,8%, debido al crecimiento de la flota y a un escalamiento en los contratos de mantenimiento.
- Otros **gastos operacionales** crecieron 19,7% debido a mayores gastos de marketing y ventas, mayores gastos relacionados a los sistemas de reserva, y mayores gastos bancarios e impuestos.

Resultados no operacionales

- los **ingresos financieros** disminuyeron de US\$10,2 millones en el tercer trimestre de 2008 a US\$6,3 millones en el mismo periodo de 2009, principalmente debido a menores tasas de interés, lo que fue parcialmente compensado por un mayor nivel de caja.
- Los **costos financieros** aumentaron 16,1% producto del aumento en la deuda promedio a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota.
- En el ítem **Otros Ingresos/Costos**, la compañía registró una ganancia de US\$158 mil en comparación con una pérdida de US\$52,1 millones en el tercer trimestre de 2008, debido a la provisión de US\$50 millones reconocida en el tercer trimestre de 2008 asociada a la investigación global que llevó a cabo el Departamento de Justicia de Estados Unidos en el mercado de carga aérea.

Resultados Consolidados para los primeros nueve meses de 2009

Para los primeros nueve meses de 2009, la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$121,3 millones, comparada con US\$243,2 millones reportados en el mismo período de 2008, lo que representa una disminución de 50,1%. El **margen neto** disminuyó de 7,7% en 2008 a 4,7% en 2009. Excluyendo ítems extraordinarios no operacionales reconocidos durante el tercer trimestre de 2008, la utilidad neta para el período enero – septiembre disminuyó 57,4%. Adicionalmente, los resultados en 2009 se vieron impactados por el reconocimiento de una pérdida por cobertura de combustible de US\$125,0 millones, mientras que en el mismo período de 2008 los resultados incluyeron una ganancia de US\$59,9 millones por este concepto.

El resultado operacional en los primeros nueve meses de 2009 fue de US\$245,4 millones en comparación con US\$406,1 millones de los primeros nueve meses de 2008. **El margen operacional** para el período cayó de 12,8% a 9,5%. Excluyendo el impacto de la cobertura de

combustible, el resultado operacional de LAN durante los primeros 9 meses de 2009 ascendió a US\$370,4 millones, un aumento de 7,0% comparados con los US\$346,2 millones alcanzados en el mismo período de 2008. Adicionalmente el margen operacional, excluyendo la pérdida por cobertura de combustible, alcanzó un 14,3% comparado con un 10,9% alcanzado durante los primeros nueve meses de 2008.

Los ingresos operacionales cayeron un 18,4% en comparación con los primeros nueve meses de 2008 alcanzando US\$2.584,8 millones. Esto reflejó:

- una disminución de 9,0% en los **ingresos de pasajeros** a US\$1.866,5 millones,
- una disminución de 38,9% en los **ingresos de carga** a US\$613,4 millones, y
- una disminución de 7,3% en **otros ingresos** a US\$104,9 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 72% y 24% del total de los ingresos del período.

Los **ingresos de pasajeros** cayeron un 9,0% durante los primeros nueve meses, producto de una caída de 17,1% en los *yields*, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento de 9,8% en el tráfico. El factor de ocupación se ha mantenido, registrando una leve caída de 76,9% a 76,3% debido a que el crecimiento del tráfico fue menor al incremento de 10,7% en la capacidad. Los ingresos por ASK cayeron un 17,8%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 25,3% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú y Ecuador), además de un aumento de 4,3% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 70% del total del tráfico durante el período. El *yield* cayó un 17,1% principalmente como resultado de la disminución del cargo por combustible y menores tarifas nominales, debido a promociones implementadas en ciertas rutas.

Los **ingresos de carga** cayeron un 38,9%, producto de una disminución de 27,4% en los *yields* y a una caída de 15,9% en el tráfico. El tráfico de carga se vio impactado principalmente por la desaceleración económica global así como por una débil temporada de semillas y una caída en las exportaciones de salmón desde Chile como resultado del virus ISA. La capacidad disminuyó 9,4% durante el período, como consecuencia, el factor de ocupación disminuyó de 71,8% a 66,7%. Los ingresos medidos por ATK disminuyeron 32,6% con respecto al mismo período de 2008.

Otros ingresos disminuyeron 7,3% 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 durante los primeros nueve meses de 2008 la línea Otros Ingresos incluía una compensación por US\$5,8 millones recibida de Airbus, relacionada con un cambio en el programa de entrega de ciertos aviones A318.

Los **costos operacionales** disminuyeron 15,3% durante los primeros nueve meses de 2009, mientras los costos por unidad (ATK) disminuyeron 14,3% en comparación con el mismo período de 2008. Menores precios del combustible durante el período generaron una disminución de costos por combustible por US\$394,9 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario excluyendo el combustible aumentó 0,1%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** disminuyeron un 0,7%, debido principalmente a la depreciación de las monedas locales, lo cual fue parcialmente compensado por un aumento en la dotación promedio durante los primeros nueve meses de 2009.
- Los **gastos por combustible** disminuyeron 35,9% debido a un 50,4% de disminución en los precios, compensados por un aumento de 0,5% en el consumo en línea con las operaciones de LAN durante el período. Adicionalmente, durante los primeros nueve meses de 2009 la Compañía reconoció una pérdida de US\$125,0 millones por cobertura de combustible, comparada con una ganancia de US\$59,9 millones durante el mismo período de 2008.

- Las **comisiones** disminuyeron 26,0%, debido principalmente a la caída de 18,8% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, sumado a una reducción de 0,4 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a menores comisiones en el negocio de pasajeros.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 21,0% principalmente debido a la incorporación de dos nuevos aviones Boeing 767, cinco Airbus A319 y dos Airbus A318. **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** disminuyeron 11,7%, principalmente debido a la reducción en el uso de aviones arrendados en modalidad ACMI en el negocio de carga de la Compañía.
- **El gasto en servicio a pasajeros** aumentó 4,9%, debido principalmente a un incremento de 17,6% en el número de pasajeros transportados durante los primeros nueve meses de 2009. Esto fue parcialmente compensado por la renegociación de contratos con proveedores externos, así como por eficiencias logísticas en el proceso de aprovisionamiento a bordo.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 11,9% debido a un aumento en los costos de arriendo promedio, debido a la llegada de 2 Boeing 777F en el segundo trimestre de 2009.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 15,5%, debido al crecimiento de la flota y a un escalamiento en los contratos de mantenimiento.
- Otros **gastos operacionales** disminuyeron 2,5% en línea con una disminución en las ventas a bordo, menores viáticos y una reducción en gastos generales.

Resultados no operacionales

- los **ingresos financieros** se mantuvieron sin variación, debido a que el mayor nivel de caja fue compensado por menores tasas de interés.
- Los **costos financieros** aumentaron 34,8% producto del aumento en la deuda promedio a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota.
- En el ítem **Otros Ingresos/Costos**, la Compañía registró una ganancia de US\$1,9 millones en comparación con una pérdida de US\$46,6 millones durante los primeros nueve meses de 2008. Esta pérdida incluye una provisión de US\$50 millones asociada a la investigación global que llevó a cabo el Departamento de Justicia de Estados Unidos en el mercado de carga aérea.

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 83 aviones de pasajeros y su filial LAN CARGO opera 11 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 30 de septiembre		Para los primeros nueve meses terminados el 30 de septiembre		
	2009	2008	2009	2008	
				Var. %	
INGRESOS					
Pasajeros	668.011	741.591	1.866.522	2.051.682	-9,0%
Carga	215.948	358.176	613.385	1.003.508	-38,9%
Otros	33.533	34.118	104.898	113.141	-7,3%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	917.492	1.133.885	2.584.805	3.168.331	-18,4%
COSTOS					
Remuneraciones	-162.560	-155.922	-460.285	-463.542	-0,7%
Combustible	-242.212	-398.244	-695.655	-1.085.514	-35,9%
Comisiones	-35.945	-51.136	-103.618	-139.957	-26,0%
Depreciación y Amortización	-78.807	-62.166	-225.579	-186.358	21,0%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	-121.968	-144.673	-359.098	-406.532	-11,7%
Servicio a Pasajeros	-23.138	-22.202	-66.560	-63.476	4,9%
Arriendo de Aviones	-24.122	-17.273	-60.181	-53.803	11,9%
Mantenimiento	-32.978	-24.654	-92.650	-80.198	15,5%
Otros Costos Operacionales	-103.368	-86.320	-275.805	-282.818	-2,5%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	-825.098	-962.590	-2.339.431	-2.762.198	-15,3%
RESULTADO OPERACIONAL	92.394	171.295	245.374	406.133	-39,6%
<i>Margen Operacional</i>	10,1%	15,1%	9,5%	12,8%	-3,3 pp.
Ingresos Financieros	6.274	10.238	13.853	13.847	0,0%
Gastos Financieros	-37.278	-32.102	-115.382	-85.620	34,8%
Otros Ingresos / Costos	158	-52.148	1.895	-46.610	-104,1%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO	61.548	97.283	145.740	287.750	-49,4%
Impuestos	-9.791	-15.938	-23.618	-45.379	-48,0%
UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO	51.757	81.345	122.122	242.371	-49,6%
Atribuye a:					
Inversionistas de la matriz	52.096	83.041	121.339	243.159	-50,1%
Interes minoritario	-339	-1.696	783	-788	-199,4%
UTILIDAD NETA	52.096	83.041	121.339	243.159	-50,1%
<i>Margen Neto</i>	5,7%	7,3%	4,7%	7,7%	-3,0 pp.
UTILIDAD NETA EXCLUYENDO ITEMS EXTRAORDINARIOS	52.096	124.791	121.339	284.909	-57,4%
<i>Margen Neto</i>	5,7%	11,0%	4,7%	9,0%	-4,3 pp.
Tasa efectiva impuestos	-15,8%	-16,1%	-16,3%	-15,7%	
Total de Acciones	338.790.909	338.790.909	338.790.909	338.790.909	
Utilidad Neta por Acción (US\$)	0,15	0,25	0,36	0,72	-50,1%

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

	Para el trimestre terminado el		Para los primeros nueve meses terminados		
	30 de septiembre 2009	2008	30 de septiembre 2009	2008	
		Var. %		Var. %	
Estadísticas Operacionales					
Sistema					
ATKs (millones)	1.990,3	1.935,1	5.682,3	5.671,0	0,2%
ASKs (millones)	9.830,5	9.009,0	28.614,3	25.842,7	10,7%
RTKs (millones)	1.350,9	1.357,0	3.796,1	3.966,1	-4,3%
RPKs (millones)	7.575,0	7.042,8	21.825,0	19.879,1	9,8%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	67,9%	70,1%	66,8%	69,9%	-3,1 pp.
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	63,2%	60,6%	62,9%	62,3%	0,6 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	65,4	81,0	65,3	77,0	-15,2%
Ingresos por ATK (US Centavos)	44,4	56,8	43,6	53,9	-19,0%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	41,3	49,1	41,1	48,0	-14,3%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	114,6	112,3	331,2	329,7	0,5%
Distancia Ruta Promedio	1.926	2.007	1.945	2.083	-6,7%
Pasajeros					
ASKs (millones)	9.830,5	9.009,0	28.614,3	25.842,7	10,7%
RPKs (millones)	7.575,0	7.042,8	21.825,0	19.879,1	9,8%
RTKs (millones)	681,7	633,9	1.964,3	1.789,1	9,8%
Pasajeros Transportados (miles)	3.933	3.509	11.223	9.542	17,6%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	77,1%	78,2%	76,3%	76,9%	-0,7 pp.
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	8,8	10,5	8,6	10,3	-17,1%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	98,0	117,0	95,0	114,7	-17,1%
Ingresos/ASK (US Centavos)	6,8	8,2	6,5	7,9	-17,8%
Carga					
ATKs (millones)	973,8	1.016,5	2.748,2	3.031,7	-9,4%
RTKs (millones)	669,1	723,2	1.831,8	2.177,0	-15,9%
Toneladas Transportadas (miles)	166,6	165,7	458,0	489,2	-6,4%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	68,7%	71,1%	66,7%	71,8%	-5,2 pp.
Yield basado en RTKs (US Centavos)	32,3	49,5	33,5	46,1	-27,4%
Ingresos/ATK (US Centavos)	22,2	35,2	22,3	33,1	-32,6%

LAN Airlines S.A.

Información resumida de Balance (en miles de US\$)

	Al 30 de Septiembre de 2009	Al 31 de diciembre de 2008
Total Activos		
Total Pasivos	5.461.093	5.196.866
Total Patrimonio (*)	4.445.016	4.428.262
Total Pasivos & Patrimonio	5.461.093	5.196.866
Calculo Deuda Neta:		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras corto y largo plazo	2.375.017	2.118.316
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	303.222	246.819
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	295.870	292.065
Caja y valores negociables	-638.159	-411.037
Deuda Neta Total	2.335.950	2.246.163

(*) Bajo IFRS el Patrimonio incluye el Interés Minoritario, el que alcanzó MUS\$6.829 a diciembre de 2008 y MUS\$ 5.967 a septiembre de 2009

LAN Airlines S.A.

Flota Consolidada

	Al 30 de Septiembre de 2009		Total
	Arrendados	Propios	
Pasajeros			
Airbus A318-100	0	15	15
Airbus A319-100	0	20	20
Airbus A320-200	2	16	18
Boeing 767-300	10	15	25
Airbus A340-300	1	4	5
TOTAL	13	70	83

Carga

Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	1	8	9
TOTAL	3	8	11

TOTAL FLOTA

16 78 94

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