

Santiago, 26 de Julio de 2011

Señor  
Fernando Coloma Correa  
Superintendente  
SUPERINTENDENCIA DE VALORES Y SEGUROS  
Presente

Ref.: Informa HECHO ESENCIAL – Reporte de Resultados Segundo Trimestre 2011  
previo a publicación de FECU.

De mi consideración:

De acuerdo con lo establecido en el artículo 9 e inciso segundo del artículo 10 de la Ley No. 18.045 sobre Mercado de Valores, y de lo indicado en la Norma de Carácter General No. 30 de la Superintendencia de Valores y Seguros, encontrándome debidamente facultado, comunico a Ud., en carácter de hecho esencial, lo siguiente:

Con esta fecha, y sin perjuicio del envío de la correspondiente FECU dentro de los plazos aplicables al efecto, el Comité de Directores y el Directorio de LAN Airlines S.A., han aprobado la publicación, en calidad de hecho esencial, de la información financiera adjunta a la presente. Esta corresponde a información financiera resumida del Estado de Resultados y del Balance Consolidado de la compañía, e incorpora además una explicación cualitativa del desempeño operacional del segundo trimestre de 2011.

Se hace presente que LAN Airlines S.A. procede a proporcionar esta información financiera a sus accionistas, inversionistas y mercado en general, con el fin de (i) entregarles información veraz, suficiente y oportuna con anticipación a la entrega de la respectiva FECU conforme los plazos aplicables al efecto; (ii) cumplir con la época de entrega de información financiera al mercado, inversionistas y analistas por parte de LAN Airlines S.A., conforme ha sido su práctica en los últimos años; y (iii) mantener adecuadamente informados a nuestros accionistas, inversionistas y al mercado en general, en vista de la entrega de información financiera de LAN Airlines S.A. bajo IFRS.

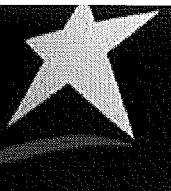


Finalmente, se deja constancia que esta información financiera no reemplaza ni modifica la correspondiente FECU bajo IFRS, la cual será entregada dentro de los plazos previstos en la normativa de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Sin otro particular, le saluda muy atentamente,

Alejandro de la Fuente Goic  
Vicepresidente de Finanzas Corporativo  
Lan Airlines S.A.

CC.: Bolsa de Comercio de Santiago  
Bolsa Electrónica de Chile  
Bolsa de Valores de Valparaíso



## LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$15,9 MILLONES EN EL SEGUNDO TRIMESTRE 2011

Santiago, Chile, 26 de julio de 2011 – LAN Airlines S.A. (Bolsa de Comercio de Santiago: LAN / NYSE: LFL) una de las principales líneas aéreas de pasajeros y carga de América Latina, anunció hoy sus resultados financieros consolidados correspondientes al segundo trimestre terminado el 30 de junio de 2011. "LAN", o "la Compañía" hace referencia a la entidad consolidada que incluye líneas aéreas de pasajeros y de carga en América Latina. Estas cifras fueron preparadas de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera y están expresadas en dólares de Estados Unidos.

### **DESTACADOS**

- LAN reportó una utilidad neta de US\$15,9 millones en el segundo trimestre de 2011, representando un disminución de 73,7% en relación al mismo periodo en el año anterior. Este trimestre los resultados fueron afectados significativamente por efectos por una vez no operacionales, como también impactos operacionales los que incluyen mayores precios de combustibles, la presencia de cenizas volcánicas en algunas rutas y el inicio de las operaciones de LAN en Colombia.
- El resultado operacional del segundo trimestre de 2011 ascendió a US\$55,8 millones, lo que representa una disminución de 50,5% comparado con los US\$112,6 millones alcanzados durante segundo trimestre de 2010. El margen operacional fue de 4,2%, con una disminución de 6,7 puntos comparado con un 10,9% alcanzado durante segundo trimestre 2010.
- El resultado operacional fue impactado por mayores precios de combustible, los cuales aumentaron un 46,3% respecto al segundo trimestre de 2010, generando mayores costos por este concepto por US\$142,9 millones.
- A nivel operacional la Compañía se vio impactada por la pérdida de US\$11 millones relacionada al proceso de inicio de la operación en Colombia como también la presencia de las cenizas volcánicas, que afectaron el tráfico aéreo en parte de la región durante junio impactando en US\$ 18,0 millones en pérdidas.
- Durante el segundo trimestre de 2011 los ingresos consolidados de LAN alcanzaron US\$1.331,5 millones, comparado con los US\$1.033,6 millones obtenidos en el mismo período en 2010, debido a un aumento de 31,8% en los ingresos de pasajeros y de 26,3% en los ingresos de carga. El crecimiento de los ingresos reflejan la continua fortaleza en la demanda a pesar de la baja estacionalidad del trimestre, tanto en el negocio de carga como de pasajeros. Los ingresos de pasajeros y carga representaron respectivamente, el 67,4% y 30,5% del total de los ingresos del trimestre.
- Adicionalmente el resultado no operacional se vio afectado por el pago de US\$66,0 millones por el acuerdo judicial relacionado a la acción civil de clase en el negocio de carga parcialmente compensado por la ganancia de US\$ 45,0 millones obtenida en la venta de Blue Express, siendo ambos efectos por una vez.
- Continuando con la expansión y renovación de flota, durante el segundo trimestre de 2011 se recibió una aeronave Airbus A320. Adicionalmente, LAN anunció el 22 de junio, la firma de un acuerdo por la compra de 20 aeronaves modernas y eco-eficientes de la familia Airbus A320neo, que serán entregadas entre 2017 y 2018.
- En relación al proceso de aprobación de la transacción con TAM, el 26 de mayo de 2011, el Tribunal de Libre Competencia ("TDLC") realizó una audiencia pública en la cual las partes interesadas, incluyendo LAN y TAM, dieron su opinión respecto de la transacción. La resolución del TDLC se espera para agosto.

---

#### **CONTACTOS EN CHILE**

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

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

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

## **RESULTADOS SEGUNDO TRIMESTRE DE 2011**

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$15,9 millones para el segundo trimestre 2011. La utilidad disminuyó en 73,7% en comparación con la alcanzada durante el segundo trimestre 2010. En cuanto al resultado operacional, éste disminuyó en un 50,5%, alcanzando US\$55,8 millones, con un margen operacional de 4,2%. El resultado no operacional se vio impactado por el pago de US\$66,0 millones relacionado a la acción civil de clase por el acuerdo judicial en el negocio de carga parcialmente compensado por la ganancia de US\$ 45,0 millones obtenida en la venta de Blue Express, la filial de courier de la Compañía, siendo ambos efectos por una vez. A nivel operacional la Compañía continúa mostrando fuerte crecimiento en las ventas, incluso siendo estacionalmente este trimestre baja temporada, compensando en parte el impacto de los mayores precios de combustible. Adicionalmente el resultado operacional se vio impactada por la consolidación de US\$11 millones en pérdidas relacionadas proceso de inicio de la operación en Colombia como también la presencia de las cenizas volcánicas, que afectaron el tráfico aéreo en la región durante junio impactando en US\$ 18,0 millones en pérdidas. LAN reconoció US\$ 8 millones en costos asociados a la transacción propuesta con TAM.

Durante el trimestre, en el actual escenario ante el impacto de alzas en los precios del combustible, el que aumento en 46,3% comparado con el segundo trimestre 2010, se generaron mayores costos por este concepto por US\$142,9 millones. Sin embargo, LAN ha sido capaz de compensar parte de este efecto a través de la exitosa implementación en la aplicación de cargos por combustible, tanto en los negocios de carga como en el de pasajeros. Lo que se reflejó en el alza de 10,1% en el *yield* del negocio de pasajeros y 16,3% en el *yield* del negocio de carga. A partir de marzo 2011, los cargos por combustible basados en el precio del WTI (*West Texas Intermediate*) incorporaron el *crack spread* (margen de refinación a partir del petróleo para producir el *jet fuel*, combustible utilizado por las aeronaves), de manera de estar mejor alineados a variaciones en el precio del *jet fuel*. Adicionalmente, la estrategia activa de cobertura generó una ganancia por US\$20,7 millones durante el trimestre. Para el segundo semestre de 2011, LAN tiene cubierto aproximadamente un 56% de su consumo estimado de combustible. La cobertura de combustible está constituida por una combinación de collares, swaps y opciones call en relación al WTI, y recientemente, pero en menor medida, al *heating oil* de modo de ajustarse más adecuadamente a variaciones en el precio del *jet fuel*. En relación a las operaciones, frente a un escenario de mayores precios de combustible, la Compañía ha ajustado su capacidad en ciertas rutas.

Durante el segundo trimestre 2011, los ingresos consolidados de LAN aumentaron 28,8 % comparado con el segundo trimestre 2010. Los ingresos de pasajeros mostraron un alza de 31,8% durante el trimestre, impulsados por un continuo crecimiento del tráfico junto con un aumento de 10,1% en los *yields*. Durante el trimestre, el tráfico de pasajeros aumentó 19,7%, con un alza de 5,0 puntos en el factor de ocupación a 77,6% en relación al mismo periodo en 2010. La capacidad medida en ASK aumentó en 12,0%. Los ingresos por ASK crecieron un 17,6%, debido a mayores factores de ocupación como también al aumento en los *yields*. El alza de los *yields* de pasajeros durante el trimestre se debió principalmente por un incremento en el cargo por combustible de acuerdo a la variación del precio internacional del petróleo WTI y el *crack spread* como también a un escenario en que hay fortaleza en la demanda.

El crecimiento durante el segundo trimestre 2011 tanto en capacidad como tráfico refleja el impacto del terremoto que afectó Chile el 27 de febrero 2010, el cual tuvo secuelas sobre el tráfico hasta mayo 2010 resultando en una base de comparación más baja y la incorporación de las operaciones domésticas como internacionales de AIRES. Durante el mes de junio, la capacidad en el negocio de pasajeros fue afectado por la presencia de ceniza volcánica, proveniente de la erupción del volcán en Puyehue en el sur de Chile, la que afectó el tráfico aéreo en la región. El crecimiento en la capacidad está siendo dirigido a rutas regionales como también de largo alcance hacia Estados Unidos. Asimismo, el crecimiento experimentado durante este trimestre es el resultado de las nuevas rutas en las que LAN y sus compañías afiliadas comenzaron a operar durante el año 2010, entre las que se encuentra Lima – San Francisco en el negocio de largo alcance, Lima – Córdoba y Guayaquil – Galápagos en las operaciones regionales y domésticas respectivamente.

Durante el segundo trimestre de 2011, los ingresos de carga crecieron un 26,3%, reflejando continuidad en el fuerte crecimiento en los tráficos de LAN Cargo, con los RTK (tráfico de carga) aumentando 8,6%. La capacidad de carga creció 11,8% durante el trimestre, con lo cual el factor de ocupación disminuyó 2,0 puntos en relación al segundo trimestre del año anterior, alcanzando 68,9%. En comparación con el segundo trimestre 2010, el *yield* aumentó 16,3%, afectado parcialmente por ajustes al cargo por combustible y el foco en selección de rutas rentables, con lo cual los ingresos por ATK crecieron 13,0%.

La Compañía ha continuado incrementado selectivamente su capacidad en respuesta a la fuerte demanda en los principales mercados en que opera. El flujo de importaciones hacia América Latina se mantiene sólido, mientras los volúmenes de exportación se han recuperado, parcialmente impulsados por un resurgimiento gradual en las exportaciones de salmón. Este crecimiento en capacidad está siendo sustentado principalmente a través de tres Boeing 767-300F cargueros, recibidos entre noviembre 2010 y enero 2011 con el objetivo de aumentar las rutas desde América Latina hacia Norte América y Europa. Adicionalmente, a través de la filial brasilera ABSA, LAN Cargo se ha beneficiado por la expansión en las operaciones domesticas llevadas a cabo durante el 2010. Además, la Compañía continúa optimizando la capacidad de carga en las bodegas de los aviones de pasajeros, maximizando las sinergias de la integración de las operaciones de ambos negocios. Asimismo, los *yields* aumentaron como resultado de mejoras en las herramientas en la administración de ingresos, optimización de itinerarios y mayores costos traspasados a través de cargos por combustible.

Los costos operacionales crecieron 38,5% comparado con el segundo trimestre 2010, mientras que los costos por ATK (incluyendo el gasto neto de intereses), aumentaron en un 22,6%. Excluyendo el combustible, los costos unitarios aumentaron un 15,9% principalmente por la apreciación de las monedas locales, mayores costos salariales, como también a los mayores gastos por arriendos y mantenimiento asociados a la incorporación de la flota de AIRES. Los mayores precios del petróleo generaron mayores costos de combustible por US\$123,6 millones para el trimestre, incluyendo el impacto neto por cobertura de combustible, considerando los niveles actuales de consumo.

LAN mantiene una sólida posición financiera, con niveles adecuados de liquidez y una sana estructura financiera, lo cual se ve reflejado en el rating BBB internacional asignado por la clasificadora de riesgo internacional Fitch. La Compañía es una de las pocas aerolíneas en el mundo clasificadas como *investment grade* o grado de inversión. Al cierre del trimestre, LAN contaba con US\$375,3 millones en caja, depósitos a plazo y valores negociables, lo que representa un 7,3% de los ingresos percibidos en los últimos doce meses. Al 30 de Junio, 2011, la Compañía tiene un saldo de PDP (depósitos pre entrega de aviones, PDP por sus siglas en inglés) a favor de los fabricantes de aeronaves por US\$977,6 millones, siendo US\$ 514,6 millones pagados con fondos propios. Durante el primer semestre 2011, la compañía mantiene líneas de crédito comprometidas por US\$ 160 millones. Adicionalmente, la compañía prácticamente no tiene deuda de corto plazo, mientras que la deuda de largo plazo está relacionada principalmente al financiamiento de aviones, teniendo perfiles de pago de 12 a 15 años a tasas de interés competitivas. LAN posee una exposición limitada a la fluctuación del tipo de cambio, en vista de que aproximadamente un 85% de sus ingresos y 60% de sus costos están denominados en dólares norteamericanos.

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

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

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

<b>EBITDAR (US\$ millones)</b>	<b>2T11</b>	<b>2T10</b>	<b>% Var.</b>	<b>Jun 11</b>	<b>Jun 10</b>	<b>% Var.</b>
Ingresos	1.331,5	1.033,6	28,8%	2.696,4	2.068,5	30,4%
Costos operacionales	-1.275,8	-921,0	38,5%	-2.487,4	-1.813,0	37,2%
Resultado Operacional	55,8	112,6	-50,5%	209,0	255,5	-18,2%
Depreciación y Amortización	100,4	83,4	20,4%	197,8	166,2	19,0%
EBITDA	156,2	196,0	-20,3%	406,8	421,8	-3,5%
EBITDA Margen	11,7%	19,0%	-7,2 pp.	15,1%	20,4%	-5,3 pp.
Renta de Aviones	44,1	24,0	83,8%	86,6	47,5	82,4%
EBITDAR	200,3	220,0	-9,0%	493,4	469,2	5,2%
EBITDAR Margen	15,0%	21,3%	-6,2 pp.	18,3%	22,7%	-4,4 pp.

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

## **EVENTOS RECIENTES**

### **Acuerdo con TAM**

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

Actualmente la transacción está pendiente de la aprobación en Chile del Tribunal de Libre Competencia ("TDLC"). El 26 de mayo se realizó la audiencia pública, en la que las partes interesadas dieron su opinión respecto de la combinación de negocios. La resolución del TDLC se espera para agosto.

### **Plan de Flota**

En línea con la expansión de flota de la Compañía, durante el segundo trimestre de 2011, la Compañía recibió un Airbus A320. Incluyendo esta entrega, LAN ha recibido durante el primer semestre de 2011, tres Airbus A319 y siete Airbus A320 de pasajeros destinados a los mercados doméstico y regional, y un Boeing 767-300 carguero destinados a servir el crecimiento de las operaciones en las rutas hacia el norte.

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

Adicionalmente, LAN anunció el 22 de junio, la firma de un acuerdo por la compra de 20 aeronaves modernas y eco-eficientes de la familia Airbus A320neo, que serán entregadas entre 2017 y 2018. El A320neo es una opción dentro de la Familia A320 e incorpora motores más eficientes y los nuevos dispositivos aerodinámicos denominados *sharklets*. Esta combinación ofrecerá hasta un 15% de ahorro de combustible, entre otros beneficios.

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

	2011	2012	2013	2014
<b>FLOTA PASAJEROS</b>				
Dash 8-200/Dash 8-Q400	14	14	14	11
Boeing 737-700	9	6	6	2
A321/A320/A319/A318	76	84	94	109
B767-300 ER	31	36	38	38
B787	-	5	8	12
A340-300	5	5	5	5
<b>TOTAL FLOTA PASAJEROS</b>	<b>135</b>	<b>150</b>	<b>165</b>	<b>177</b>
<b>FLOTA CARGA</b>				
767-300 F	12	12	12	12
777-200 F	2	4	4	4
<b>TOTAL FLOTA CARGA</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>149</b>	<b>166</b>	<b>181</b>	<b>193</b>
<b>Inversión Total Flota (US\$ millones)</b>	<b>841</b>	<b>1.810</b>	<b>1.343</b>	<b>1.119</b>

## **PERSPECTIVAS**

Considerando las condiciones de mercado actuales y los efectos de la nube de cenizas en la operación de pasajeros, la Compañía espera un crecimiento en los ASKs de pasajeros para el 2011 entre 14% y 16%. Tal crecimiento está impulsado principalmente por el aumento en la flota este año con el ingreso neto de 18

aeronaves y el inicio de operaciones en Colombia a través de la adquisición de AIRES. El crecimiento de ATK de carga para 2011 esperado por LAN Cargo se encuentra entre 12% y 14%, el que está siendo impulsado principalmente por la recepción de tres Boeing 767-300F cargueros entre noviembre 2010 y enero 2011.

## **RESULTADOS CONSOLIDADOS PARA EL SEGUNDO TRIMESTRE**

En el segundo trimestre de 2011 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$15,9 millones, comparada con los US\$60,6 millones reportado en el segundo trimestre de 2010. El **margen neto** para el trimestre disminuyó de 5,9% en el segundo trimestre 2010 a 1,2% en el segundo trimestre 2011.

El **resultado operacional** fue de US\$55,8 millones en el segundo trimestre de 2011, comparado con US\$112,6 millones en el segundo trimestre de 2010. El **margen operacional** en el trimestre bajó de 10,9% en 2010 a 4,2% en 2011.

Los **ingresos operacionales** aumentaron un 28,8% en comparación con el segundo trimestre de 2010 alcanzando US\$1.331,5 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 31,8% en los **ingresos de pasajeros** a US\$897,3 millones,
- un aumento de 26,3% en los **ingresos de carga** a US\$406,4 millones, y
- una disminución de 10,1 % en **otros ingresos** a US\$27,8 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron el 67,4% y 30,5% respectivamente del total del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 31,8% durante el trimestre, producto de un aumento de 19,7% en el tráfico combinado con un alza de 10,1% en los *yields*. El factor de ocupación aumentó de 72,6% a 77,6% debido a que el crecimiento de 12,0% de la capacidad fue menor al incremento en el tráfico. El crecimiento durante el segundo trimestre de 2011 tanto en capacidad como tráfico refleja el impacto del terremoto que afectó Chile el 27 de febrero 2010, el cual tuvo secuelas sobre el tráfico hasta mayo 2010 y la incorporación de las operaciones domesticas como internacionales de AIRES. Durante junio 2011, la capacidad en el negocio de pasajeros fue afectada por la presencia de ceniza volcánica proveniente de la erupción del volcán Puyehue en el sur de Chile, la que impacto el tráfico aéreo en la región. Los ingresos por ASK subieron un 17,6%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 19,2% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú, Ecuador y en Colombia), además de un aumento de 20,0% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 69,8% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* subió un 10,1% principalmente producto de mayores cargos por combustible como mayores tarifas debido a un entorno de demanda más fuerte.

Los **ingresos de carga** crecieron un 26,3% en el trimestre, producto de un aumento de 8,6% en el tráfico combinado con un aumento de 16,3% en los *yields*, reflejando el continuo crecimiento en la demanda por carga, mejores prácticas en la gestión de ingresos y optimización de itinerarios. La capacidad aumentó 11,8% durante el trimestre, como consecuencia, el factor de ocupación se redujo en 2,0 puntos a 68,9%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 13,0% con respecto al segundo trimestre de 2010.

**Otros ingresos** disminuyeron 10,1% debido a la exclusión de ingresos provenientes de Blue Express, la subsidiaria en el negocio de logística y courier que fue vendida a inicios de abril 2011. Esto siendo parcialmente compensado por mayores ingresos percibidos por servicios de turismo.

Los **costos operacionales** aumentaron 38,5% durante el trimestre, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 22,6% en comparación con el segundo trimestre de 2010. Mayores precios del combustible durante el trimestre generaron un aumento de costos por US\$123,6 millones (neto de cobertura de combustible), considerando los niveles actuales de consumo de combustible. El costo unitario excluyendo el combustible también aumentó 15,9% principalmente debido a la apreciación de las monedas locales, a mayores costos salariales, como también a los mayores gastos por arriendos y mantenimiento asociados a la incorporación de la flota. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 38,0%, debido al aumento de dotación promedio en el trimestre, en línea con el crecimiento planificado de la Compañía en las operaciones y la incorporación de los empleados de AIRES como también a la apreciación de las monedas locales en América Latina.
- Los **gastos por combustible aumentaron** 55,4% debido a un alza de 46,3% en los precios, combinado con un aumento de 10,8% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una utilidad de US\$20,7 millones por cobertura de combustible, comparada con US\$1,3 millones durante el segundo trimestre de 2010.

- Las **comisiones** aumentaron 19,1%, debido al aumento de 30,0% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, levemente compensado por una disminución en las comisiones promedio de 0,3 puntos porcentuales. Esta reducción se debe principalmente a menores comisiones en el negocio de carga.
- El **ítem depreciación y amortización** creció 20,4% principalmente debido a la incorporación de 3 nuevos Airbus A319 entre enero y febrero 2011 como también 12 Airbus A320 entre julio 2010 y Mayo 2011.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 24,9%, principalmente debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de *handling*, en línea con el crecimiento en las operaciones.
- El **gasto de servicio a pasajeros** aumentó 24,4%, debido principalmente a un aumento de 30,1% en el número de pasajeros transportados y a mayores compensaciones pagadas a pasajeros durante el trimestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 83,8% principalmente debido a los 2 Airbus A320 incorporados en septiembre 2010, a 1 Airbus A320 incorporado en enero 2011 y a los 3 Boeing 767-300F cargueros incorporados a la flota en noviembre y diciembre 2010 y enero 2011. Además, este aumento considera la incorporación de la flota de AIRES, la que incluye 9 Boeing 737-700, 11 Dash 8-200 y 4 Dash 8-Q400.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 48,4% por el aumento de la flota, incluyendo la incorporación de la flota de AIRES.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 26,1% debido a mayores gastos comerciales y mayores gastos en el sistema de distribución en línea con el crecimiento de las ventas. Adicionalmente, se reconocieron gastos asociados a la transacción con TAM.

### Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** aumentaron de US\$1,8 millones en el segundo trimestre 2010 a US\$3,0 millones, principalmente debido a un leve aumento en la tasas de interés promedio durante el trimestre parcialmente compensado por un caja promedio más baja durante el trimestre.
- Los **costos financieros** disminuyeron 15,8% ya que el aumento promedio en la deuda a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota, fue compensado por el reconocimiento de intereses relacionados con el financiamiento de PDP (depósitos pre entrega de aviones, PDP por sus siglas en inglés), en línea con las políticas contables de la compañía que se sustentan en las normas internacionales de contabilidad (IFRS).
- En el ítem **otros ingresos/costos**, la Compañía registró una pérdida de US\$11,9 millones, la que incorpora la pérdida originada por el acuerdo judicial en el negocio de carga de US\$ 66 millones, la que fue parcialmente compensada por la ganancia registrada por Blue Express de US\$ 45 millones como también ganancias por efecto de tipo de cambio especialmente relacionadas a la apreciación del tipo de cambio colombiano.

### RESULTADOS CONSOLIDADOS PARA EL PRIMER SEMESTRE

En el primer semestre de 2011 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$113,2 millones, comparada con los US\$148,9 millones reportado en el primer semestre de 2010. El **margen neto** para el semestre disminuyó de 7,2% en el primer semestre 2010 a 4,2% en el primer semestre 2011.

El **resultado operacional** fue de US\$209,0 millones en el primer semestre de 2011, comparado con US\$255,5 millones en el primer semestre de 2010. El **margen operacional** en el semestre bajó de 12,4% en 2010 a 7,8% en 2011.

Los **ingresos operacionales** aumentaron un 30,4% en comparación con el primer semestre de 2010 alcanzando US\$2.696,4 millones. Esto reflejó:

- un aumento de 31,9% en los **ingresos de pasajeros** a US\$1.875,1 millones,
- un aumento de 28,0% en los **ingresos de carga** a US\$752,9 millones, y
- un aumento de 16,1 % en **otros ingresos** a US\$68,4 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente el 69,5% y 27,9% del total de los ingresos del semestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron un 31,9% durante el semestre, producto de un aumento de 20,2% en el tráfico combinado con un alza de 9,8% en los *yields*. El factor de ocupación aumentó de 76,0% a 79,3% debido a que el crecimiento de 15,1% de la capacidad fue menor al incremento en el tráfico. El crecimiento durante el primer semestre 2011 tanto en capacidad como tráfico refleja el impacto del terremoto que afectó Chile el 27 de febrero 2010, el cual tuvo secuelas sobre el tráfico hasta mayo 2010 y la incorporación de las operaciones domesticas como internacionales de AIRES. Durante el mes de junio, la capacidad en el negocio de pasajeros y en menor medida el trafico fueron afectados por la presencia de ceniza volcánica, la que afectó el tráfico aéreo



en la región. Los ingresos por ASK subieron un 14,5%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 23,7% en el tráfico doméstico (incluyendo las operaciones domésticas de LAN y sus filiales en Chile, Argentina, Perú, Ecuador y en Colombia a través de Aires), además de un aumento de 18,6% en el tráfico internacional. El tráfico internacional representó un 68,8% del total del tráfico durante el semestre. El *yield* subió un 9,8% por mayores cargos por combustible producto de mayores tarifas nominales como también debido a un entorno de demanda más fuerte.

Los **ingresos de carga** crecieron un 28,0% en el semestre, producto de un aumento de 12,3% en el tráfico combinado con un aumento de 14,0% en los *yields*, reflejando el continuo crecimiento en la demanda por carga y mayores cargos por combustible como también mejores prácticas en la gestión de ingresos y optimización de itinerarios. La capacidad aumentó 14,7% durante el semestre, como consecuencia, el factor de ocupación se redujo en 1,5 puntos a 68,4%. Los ingresos medidos por ATK aumentaron 11,6% con respecto al primer semestre de 2010.

**Otros ingresos** aumentaron 16,1% principalmente debido a mayores ingresos percibidos por servicios de turismo, parcialmente compensado por la exclusión de ingresos provenientes de Blue Express, la subsidiaria en el negocio de logística y courier que fue vendida a inicios de abril 2011.

Los **costos operacionales** aumentaron 37,2% durante el semestre, mientras los costos por unidad (ATK) aumentaron 18,1% en comparación con el primer semestre de 2010. Mayores precios del combustible durante el semestre generaron un aumento de costos por combustible por US\$198,8 millones (neto de cobertura de combustible). El costo unitario excluyendo el combustible también aumentó 13,0% principalmente debido a la apreciación en las monedas locales, mayores costos salariales, como también a los mayores gastos por arriendos y mantenimiento asociados a la incorporación de la flota de Aires. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** aumentaron un 36,4%, debido al aumento de dotación promedio en el semestre, en línea con el crecimiento planificado por la Compañía en las operaciones y la incorporación de los empleados de Aires y a la apreciación de las monedas locales en América Latina.
- Los **gastos por combustible aumentaron** 49,5% debido a un alza de 39,2% en los precios, combinado con un aumento de 13,3% en el consumo. Adicionalmente la Compañía reconoció una utilidad de US\$42,7 millones por cobertura de combustible, comparada con una pérdida de US\$1,3 millones durante el primer semestre de 2010.
- Las **comisiones** aumentaron 23,5%, debido al aumento de 30,8% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga, parcialmente compensado por una reducción de 0,2 puntos en las comisiones promedio.
- El **ítem depreciación y amortización** creció 19,0% principalmente debido a la incorporación de 3 nuevos aviones Airbus A319 entre enero y febrero 2011 como también 12 Airbus A320 entre julio 2010 y mayo 2011.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 23,8%, principalmente debido a un aumento en gastos de tasas aeronáuticas y de *handling*, en línea con el crecimiento en las operaciones.
- El **gasto de servicio a pasajeros** aumentó 32,2%, debido principalmente a un aumento de 32,9% en el número de pasajeros transportados y a mayores compensaciones pagadas a pasajeros durante el semestre.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 82,4% principalmente debido a los dos Airbus A320 incorporados en septiembre 2010, a un Airbus A320 incorporado en enero 2011 y a los tres Boeing 767-300 cargueros arrendados e incorporados a la flota en noviembre y diciembre 2010 y enero 2011. Adicionalmente, este aumento considera la incorporación de la flota de Aires, la que incluye nueve Boeing 737-700, once Dash 8-200 y cuatro Dash 8-Q400.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 49,2% por el aumento de la flota, incluyendo la incorporación de la flota de Aires.
- **Otros gastos operacionales** crecieron 31,3% debido a mayores gastos comerciales y costos en el sistema de distribución en línea con el crecimiento de la operación. Adicionalmente, se reconocieron gastos asociados a los procesos de TAM y AIRES.

## Resultados no operacionales

- Los **ingresos financieros** aumentaron de US\$5,1 millón a US\$8,6 millones en el primer semestre 2011, principalmente debido a un leve aumento en la tasas de interés promedio durante el trimestre parcialmente compensado por un caja promedio más baja durante el trimestre.
- Los **costos financieros** disminuyeron 10,6% ya que el aumento promedio en la deuda a largo plazo, relacionada al financiamiento de flota, fue compensado por el reconocimiento de intereses relacionados con el financiamiento de PDP (depósitos pre entrega de aviones, PDP por sus siglas en inglés) en línea con las políticas contables de la compañía que se sustentan en las normas internacionales de contabilidad (IFRS).

- En el ítem **otros ingresos/costos**, la Compañía registró una pérdida de US\$17,3 millones, la que incorpora la pérdida originada por el acuerdo judicial en el negocio de carga de US\$ 66 millones, siendo parcialmente compensada por la ganancia registrada por la venta de Blue Express de US\$ 45 millones y ganancias por tipo de cambio especialmente relacionadas a la apreciación del tipo de cambio colombiano.

\*\*\*\*\*

#### Acerca de LAN

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

Actualmente LAN Airlines y sus filiales operan 125 aviones de pasajeros mientras LAN CARGO y sus filiales cuentan con 14 aeronaves de carga, con una de las flotas más modernas del mundo, lo que ha significado mayor eficiencia y una significativa reducción de las emisiones de 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 LAN integra desde hace 10 años y que reúne a las mejores compañías a nivel mundial. Para más información visite [www.lan.com](http://www.lan.com) o [www.oneworldalliance.com](http://www.oneworldalliance.com).

\*\*\*\*\*

#### Nota sobre las declaraciones de expectativas futuras

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

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

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

	Para el trimestre terminado el			Para los seis meses terminados el		
	30 de junio	2011	2010	30 de junio	2011	2010
			Var. %			Var. %
<b>INGRESOS</b>						
Pasajeros	897.313	680.880	31,8%	1.875.136	1.421.669	31,9%
Carga	406.448	321.852	26,3%	752.883	587.964	28,0%
Otros	27.780	30.890	-10,1%	68.396	58.888	16,1%
<b>TOTAL INGRESOS OPERACIONALES</b>	<b>1.331.541</b>	<b>1.033.622</b>	<b>28,8%</b>	<b>2.696.415</b>	<b>2.068.521</b>	<b>30,4%</b>
<b>COSTOS</b>						
Remuneraciones	-255.295	-184.959	38,0%	-493.536	-361.911	36,4%
Combustible	-430.877	-277.353	55,4%	-820.781	-549.118	49,5%
Comisiones	-45.665	-38.329	19,1%	-98.280	-79.581	23,5%
Depreciación y Amortización	-100.417	-83.404	20,4%	-197.777	-166.232	19,0%
Otros Arrendos y Tasas de Aterrizaje	-168.919	-135.222	24,9%	-329.882	-266.433	23,8%
Servicio a Pasajeros	-30.982	-24.904	24,4%	-67.942	-51.376	32,2%
Arrendo de Aviones	-44.112	-24.000	83,8%	-86.597	-47.480	82,4%
Mantenimiento	-45.373	-30.571	48,4%	-88.805	-59.518	49,2%
Otros Costos Operacionales	-154.145	-122.258	26,1%	-303.769	-231.343	31,3%
<b>TOTAL COSTOS OPERACIONALES</b>	<b>-1.275.785</b>	<b>-921.000</b>	<b>38,5%</b>	<b>-2.487.369</b>	<b>-1.812.992</b>	<b>37,2%</b>
<b>RESULTADO OPERACIONAL</b>	<b>55.756</b>	<b>112.622</b>	<b>-50,5%</b>	<b>209.046</b>	<b>255.529</b>	<b>-18,2%</b>
<i>Margen Operacional</i>	<i>4,2%</i>	<i>10,9%</i>	<i>-6,7 pp</i>	<i>7,8%</i>	<i>12,4%</i>	<i>-4,6 pp</i>
Ingresos Financieros	3.017	1.796	68,0%	8.624	5.106	68,9%
Gastos Financieros	-34.300	-40.737	-15,8%	-70.212	-78.500	-10,6%
Otros Ingresos / Costos	-11.869	-2.589	358,4%	-17.261	-4.686	268,4%
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS E INTERES MINORITARIO</b>	<b>12.604</b>	<b>71.092</b>	<b>-82,3%</b>	<b>130.197</b>	<b>177.449</b>	<b>-26,6%</b>
Impuestos	-3.049	-11.980	-74,5%	-23.280	-30.070	-22,6%
<b>UTILIDAD ANTES DE INTERES MINORITARIO</b>	<b>9.555</b>	<b>59.112</b>	<b>-83,8%</b>	<b>106.917</b>	<b>147.379</b>	<b>-27,5%</b>
Atribuible a: Inversionistas de la matriz Interes minoritario	15.949 -6.394	60.630 -1.518	-73,7% 321,2%	113.184 -6.267	148.930 -1.551	-24,0% 304,1%
<b>UTILIDAD NETA</b>	<b>15.949</b>	<b>60.630</b>	<b>-73,7%</b>	<b>113.184</b>	<b>148.930</b>	<b>-24,0%</b>
<i>Margen Neto</i>	<i>1,2%</i>	<i>5,9%</i>	<i>-4,7 pp</i>	<i>4,2%</i>	<i>7,2%</i>	<i>-3,0 pp</i>
Tasa efectiva de impuestos	16,0%	16,5%		17,1%	16,8%	
Total de acciones	339.334.209	338.790.909		339.334.209	338.790.909	
Utilidad neta por acción (US\$)	0,05	0,18	-73,7%	0,33	0,44	-24,1%

# LAN Airlines S.A. Estadísticas Operacionales Consolidadas

	Para el trimestre terminado el			Para los seis meses terminados el		
	30 de junio	2010	Var. %	30 de junio	2010	Var. %
2011	2011	2010	Var. %	2011	2010	Var. %
<b>Sistema</b>						
ATKs (millones)	2,440	2,171	12,4%	4,925	4,286	14,9%
ASKs (millones)	11,236	10,029	12,0%	23,330	20,261	15,1%
RTKs (millones)	1,685	1,478	14,0%	3,415	2,939	16,2%
RPKs (millones)	8,722	7,283	19,7%	18,508	15,402	20,2%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	69,1%	68,1%	1,0 pp	69,4%	68,6%	0,8 pp
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	67,8%	63,1%	4,7 pp	65,5%	62,4%	3,1 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	77,4	67,9	14,0%	76,9	68,4	12,5%
Ingresos por ATK (US Centavos)	53,4	46,2	15,7%	53,4	46,9	13,8%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	52,4	42,8	22,6%	50,4	42,6	18,1%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	133,4	120,4	10,8%	272,5	240,6	13,3%
Distancia Ruta Promedio (miles de km)	1,716	1,864	-7,9%	1,742	1,927	-9,6%
Número total de empleados	20,808	17,679	17,7%	20,808	17,679	17,7%
<b>Pasajeros</b>						
ASKs (millones)	11,236	10,029	12,0%	23,330	20,261	15,1%
RPKs (millones)	8,722	7,283	19,7%	18,508	15,402	20,2%
RTKs (millones)	792	656	20,8%	1,671	1,386	20,5%
Pasajeros Transportados (miles)	5,082	3,907	30,1%	10,621	7,994	32,9%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	77,6%	72,6%	5,0 pp	79,3%	76,0%	3,3 pp
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	10,3	9,3	10,1%	10,1	9,2	9,8%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	113,3	103,9	9,1%	112,2	102,6	9,4%
Ingresos/ASK (US Centavos)	8,0	6,8	17,6%	8,0	7,0	14,5%
<b>Carga</b>						
ATKs (millones)	1,296	1,159	11,8%	2,549	2,222	14,7%
RTKs (millones)	893	822	8,6%	1,744	1,553	12,3%
Toneladas Transportadas (miles)	216	197	10,1%	422	371	13,8%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	68,9%	70,9%	-2,0 pp	68,4%	69,9%	-1,5 pp
Yield basado en RTKs (US Centavos)	45,5	39,1	16,3%	43,2	37,9	14,0%
Ingresos/ATK (US Centavos)	31,4	27,8	13,0%	29,5	26,5	11,6%

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

	Al 30 de junio de 2011	Al 31 de diciembre de 2010
<b>Total Activos</b>	<b>7.053.668</b>	<b>6.785.897</b>
Total Pasivos	5.718.320	5.485.837
Total Patrimonio (*)	1.335.348	1.300.060
<b>Total Pasivos &amp; Patrimonio</b>	<b>7.053.668</b>	<b>6.785.897</b>
<b>Cálculo Deuda Neta:</b>		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras corto y largo plazo	2.890.901	2.717.722
Obligaciones por leasing de capital corto y largo plazo	349.960	227.571
Otros pasivos corto plazo y largo plazo	322.171	314.372
Caja y valores negociables	-375.270	-737.093
<b>Deuda Neta Total</b>	<b>3.187.762</b>	<b>2.522.572</b>

(\*) Bajo IFRS el Patrimonio incluye Interés Minoritario, el que alcanzó MUS\$ -3.183 a junio de 2011 y MUS\$ 3.246 a diciembre de 2010

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

	Arrendados	Al 30 de junio de 2011 Propios	Total
<b>Flota Pasajeros</b>			
Dash 8-200	11	0	11
Dash 8-Q400	4	0	4
Boeing 737-700	9	0	9
Airbus A318-100	0	12	12
Airbus A319-100	0	23	23
Airbus A320-200	5	28	33
Boeing 767-300	10	18	28
Airbus A340-300	1	4	5
<b>TOTAL</b>	<b>40</b>	<b>85</b>	<b>125</b>
<b>Flota Carga</b>			
Boeing 777-200F	2	0	2
Boeing 767-300F	4	8	12
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>14</b>
<b>TOTAL FLOTA</b>	<b>46</b>	<b>93</b>	<b>139</b>

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