

FOR IMMEDIATE RELEASE

LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$86,1 MILLONES PARA EL PRIMER TRIMESTRE DE 2007

Santiago, Chile, 24 de abril de 2007 – LAN Airlines S.A. (Bolsa de Comercio de Santiago: LAN / NYSE: LFL) una de las principales líneas aéreas de pasajeros y carga de América Latina, anunció hoy sus resultados financieros consolidados correspondientes al primer trimestre terminado el 31 de marzo de 2007. "LAN", o "la Compañía" hace referencia a la entidad consolidada que incluye varias líneas aéreas de pasajeros y de carga en América Latina. Estas cifras fueron preparadas de acuerdo a los principios contables generalmente aceptados en Chile y están expresados en dólares de Estados Unidos.

DESTACADOS

- LAN reportó una utilidad neta de US\$86,1 millones para el primer trimestre de 2007 (1Q07). Excluyendo ítems extraordinarios, la utilidad neta tuvo un incremento de 87,3% comparado con la utilidad neta del mismo período de 2006, que ascendió a US\$46,0 millones. (Durante el primer trimestre de 2006 la compañía reportó una ganancia extraordinaria después de impuestos por un total de US\$33,7 millones).
- El resultado operacional del primer trimestre de 2007 ascendió a US\$123,5 millones, comparado con US\$68,7 millones en el primer trimestre de 2006, con un incremento en el margen operacional de 9,4% a 14,9%. Lo anterior fue resultado del crecimiento de 14,2% en los ingresos, que superó el incremento de 7,3% de los costos operacionales.
- Los ingresos totales para del trimestre ascendieron a US\$831,3 millones comparado con US\$728,2 millones en el primer trimestre de 2006 (1Q06) debido a un 23,0% de incremento en los ingresos de pasajeros, un aumento de 0,1% en los ingresos de carga y un incremento en otros ingresos por 6,3%. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 65% y 31% del total de ingresos, respectivamente, en el primer trimestre de 2007 (1Q07). Este crecimiento en los ingresos del área de pasajeros se debe, principalmente, a la expansión en las operaciones internacionales de la compañía, tanto en las rutas regionales como de largo alcance.
- En marzo de 2007, LAN inició el lanzamiento comercial de su nuevo modelo de negocios para operaciones de corto alcance en todas las rutas domésticas dentro de Chile, con nuevas estructuras tarifarias que se han traducidos en descuento de hasta un 30% en las tarifas más bajas. Estos vuelos comenzaron el 9 de abril de 2007, y han mostrado un incremento promedio en la demanda de aproximadamente 60% en todos los destinos domésticos. Adicionalmente, durante el trimestre, el negocio de pasajeros doméstico logró significativas eficiencias resultantes de distancias de vuelo más largas, una flota Airbus más numerosa y menores costos de distribución como resultado de la disminución en las comisiones a los agentes. El nuevo modelo de corto alcance de LAN para sus operaciones de corto alcance está también siendo implementado en las operaciones domésticas en Perú y Argentina, así como también en ciertas rutas regionales.
- Durante el trimestre, LAN continuó planeando la expansión de su flota. Como apoyo para el crecimiento de sus operaciones de corto alcance, la Compañía completó órdenes de flota por un total de 15 Airbus de la familia A320 a ser recibida entre los años 2009-2011. Adicionalmente, para mejorar el desarrollo del negocio de carga, LAN potencialmente podría rentar cuatro Boeing 777 cargueros a su flota de aviones dedicados a carga entre los años 2009-2011. Adicionalmente, para sus operaciones de pasajeros de largo alcance, LAN potencialmente arrendaría tres aviones de pasajeros Airbus A340 en 2008.
- El 5 de abril de 2007, los accionistas de LAN aprobaron un aumento de capital de 22.090.910 acciones comunes. También se aprobó que un 10% de esta emisión será designada para la implementación de un plan de stock option para los empleados de la Compañía.
- El 9 de abril de 2007, Fitch Ratings elevó el rating de moneda extranjera de LAN a "BBB" de "BBB-", con rating de perspectiva "Estable". Esto confirma la sólida situación financiera de la compañía y su posición como una de las pocas aerolíneas catalogadas como Investment Grade en el mundo.
- El 26 de marzo de 2007, LAN se convirtió en la primera compañía chilena en cumplir exitosamente los requerimientos de la sección 404 de la ley Sarbanes-Oxley relacionada con los controles internos sobre los estados financieros consolidados de la Compañía. Los estados financieros de la Compañía correspondientes al año 2006 se registraron con la Securities and Exchange Commission (SEC) e

incluyeron el certificado emitido por los auditores independientes de LAN, estableciendo que los controles sobre estos estados financieros fueron efectivos en todos los aspectos materiales.

- El 1 de abril de 2007, LAN Argentina y LAN Ecuador se convirtieron en miembros de la alianza **oneworld**. Con esto, todas las aerolíneas que son parte de la alianza LAN son miembros de este prestigioso grupo, recalcando el continuo compromiso de la Compañía con un servicio de excelencia y de operar bajo los más altos estándares de seguridad.

Resultados Primer Trimestre 2007

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$86,1 millones para el primer trimestre de 2007. Este resultado refleja un sólido rendimiento operacional, con una significativa mejora en los márgenes producto de un mayor ingreso por ASK en el negocio de pasajeros así como también por un menor costo por ATK, en cada caso comparado con el primer trimestre de 2006. Mientras los ingresos totales se incrementaron en un 14,2% en el trimestre, el margen operación aumentó de 9,4% a 14,9%. Esto representa un gran logro para la Compañía, en que el crecimiento de los ingresos superó la expansión de 11,2% en la operación (medido en base a ATK sistema). La compañía también se benefició de aproximadamente US\$5,3 millones en menores costos de combustible con resultado de la disminución en el precio del jet fuel, parcialmente compensado por US\$4,5 millones en pérdidas por cobertura de combustible.

Los ingresos de pasajeros aumentaron en un 23,0% debido a un 21,2% de incremento en la capacidad y un 1,5% de aumento en los ingresos por unidad (medido como ingresos de asiento disponible por kilómetro, o RASK). Este último creció debido a un incremento de en el factor de ocupación durante el trimestre, de 74,9% a 78,2% que fue parcialmente compensado por una disminución de 2,8% en los yields durante el trimestre. Durante el primer trimestre, la Compañía administró capacidad para responder al crecimiento en la demanda y las oportunidades de mercado. En consecuencia, la capacidad creció en la mayoría de las rutas de LAN, excepto en segmentos hacia el Caribe, con el mayor crecimiento de la capacidad en las rutas regionales. La capacidad también aumentó en todos los mercados domésticos de la Compañía, es decir Chile, Perú y Argentina. Durante el trimestre, los yields disminuyeron, principalmente como resultado de un decrecimiento en ciertas rutas regionales y domésticas así como también por menores traspasos del costo del fuel derivados de los menores precios del WTI comparados con el primer trimestre del año 2006.

La estrategia de LAN en el negocio de carga busca racionalizar su capacidad de expansión enfocándose sólo en las rutas más rentables, así como también optimizando su flota reemplazando arriendos menos eficientes en modalidad ACMI con sus propios aviones Boeing 767 cargueros. La implementación de esta estrategia durante el primer trimestre de 2007 derivó en una limitada expansión de capacidad y en el crecimiento de los ingresos pero logró al mismo tiempo una significativa mejora en la rentabilidad. Los márgenes del negocio de carga contribuyeron significativamente en la expansión del margen consolidado de LAN en este trimestre.

Los ingresos de carga aumentaron 0,1% debido a un incremento de un 2,2% en la capacidad y una disminución en los ingresos por unidad de un 2,0% (medido en ingresos por toneladas-kilómetro disponible), o "RATK". El ingreso por unidad disminuyó por un decrecimiento en los yields de 2,3%, parcialmente compensado por un alza de 64,2% a 64,4% en el factor de ocupación. El menor crecimiento en capacidad estuvo en línea con la estrategia antes mencionada, así como capacidad adicional en los aviones de pasajeros y carga de LAN reemplazaron wet leases y acuerdos de *allotments* en aviones de pasajeros u otras aerolíneas. Adicionalmente, durante el trimestre el tráfico de carga fue afectado por un retraso en la iniciación en la temporada de exportación de semillas, un producto estacional que fue contabilizado para principios de marzo en 2006 y a finales de este mes en 2007, afectando las cifras de tráfico en carga y sus yields.

Los costos operacionales aumentaron 7,3% comparado con el primer trimestre de 2006, mientras que la capacidad aumentó un 11,2%. Esto llevó a una baja de 2,8% en el costo total por ATK (el cual incluye el gasto neto de intereses). Excluyendo el impacto del precio más bajo del combustible, que generó ahorros adicionales por US\$5,3 millones durante el trimestre, el costo unitario decreció 2,4%. El costo unitario ex-fuel disminuyendo principalmente como resultado de una baja en las comisiones de carga, menores costos de flota resultante de un menor nivel de arriendo de aviones y arriendos en modalidad ACMI, y un decrecimiento en los gastos en el ítem de remuneraciones y beneficios. Estos factores fueron parcialmente compensados por mayores tarifas aeroportuarias y de handling y un incremento en los costos de servicio a pasajeros resultante del aumento en los pasajeros transportados.

Durante el primer trimestre de 2006 LAN registró una pérdida no operacional de US\$19,7 millones comparado con una ganancia de US\$28,2 millones en 1Q06. El resultado no operacional de 1Q06 fue principalmente impactado por una ganancia extraordinaria pre impuestos de US\$40,3 millones como resultado de un cambio en la política contable del mantenimiento de los aviones. Adicionalmente, la pérdida no operacional de 1Q07 obedeció principalmente como resultado de mayores costos financieros, derivados de una mayor deuda relacionada con el

financiamiento de la flota, así como también de menores ganancias por cobertura de combustible (una pérdida de US\$4,5 millones en 1Q07 comparado con una pérdida de US\$2,9 millones en 1Q06). LAN ha tomado posiciones de cobertura de combustible por 28%, 28% y 29 de sus requerimientos de combustible para 2Q07, 3Q07 y 4Q07, respectivamente.

LAN continúa manteniendo una sólida posición financiera, con posición de liquidez amplia y una sana estructura de financiamiento. Al cierre del trimestre LAN contaba con US\$291 millones en efectivo, efectivo equivalente y líneas de crédito comprometidas. Adicionalmente, la deuda de largo plazo de la Compañía correspondía exclusivamente a créditos para el financiamiento de aviones que tienen perfiles de pago de 12-18 años a tasas de interés muy competitivas.

Durante el trimestre, LAN continuó con su programa de retrofit para reconfigurar todos sus Boeing 767-300 de pasajeros con su nueva clase Premium Business y la renovada clase Económica. Al 31 de marzo de 2007, ocho de los veinte Boeing 767-300 de LAN contaban con esta nueva reconfiguración.

Los positivos resultados y un sólido balance han permitido a LAN continuar avanzando en sus iniciativas de largo plazo. Estos planes, que involucran todos los niveles y unidades de negocios, están orientados a mejorar la posición estratégica de LAN permitiendo a la Compañía aprovechar oportunidades, fortalecer su posición de mercado y aumentar su competitividad.

Cálculo EBITDAR (1)

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

EBITDAR (en US\$ millones)

	<u>1Q07</u>	<u>1Q06</u>	<u>%Chg</u>
Ingresos	831,3	728,2	14,2%
<u>Costos operacionales</u>	<u>(707,8)</u>	<u>(659,5)</u>	<u>7,3%</u>
Resultado Operacional	123,5	68,7	79,8%
<u>Depreciación y Amortización</u>	<u>36,7</u>	<u>28,8</u>	<u>27,5%</u>
EBITDA	160,2	97,5	64,3%
EBITDA Margen	19,3%	13,4%	
<u>Renta de Aviones</u>	<u>37,9</u>	<u>39,0</u>	<u>-2,8%</u>
EBITDAR	198,1	136,5	45,1%
EBITDAR Margen	23,8%	18,7%	

(1) EBITDA y EBITDAR no son medidas GAAP y no deben ser consideradas aisladamente como substitutos para la utilidad neta calculada de acuerdo a los principios generalmente aceptados en Chile. Adicionalmente, estos cálculos pueden no ser comparables a medidas llamadas de la misma forma por otras compañías

Eventos Recientes

Nuevo Modelo de negocios para la Operación Doméstica / Regional

En marzo de 2007, LAN inició el lanzamiento comercial de su nuevo modelo de negocios para operaciones de corto alcance en todas las rutas domésticas dentro de Chile, con nuevas estructuras tarifarias que se han traducidos en descuento de hasta un 30% en las tarifas más bajas. Estos vuelos comenzaron el 9 de abril de 2007, y han mostrado un incremento promedio en la demanda de aproximadamente 60% en todos los destinos domésticos. Adicionalmente, durante el trimestre, el negocio de pasajeros doméstico logró significativas eficiencias resultantes de distancias de vuelo más largas, una flota Airbus más numerosa y menores costos de distribución como resultado de la disminución en las comisiones a los agentes. El nuevo modelo de corto alcance de LAN para sus operaciones de corto alcance está también siendo implementado en las operaciones domésticas en Perú y Argentina, así como también en ciertas rutas regionales.

Aumento de Capital

El 5 de abril de 2007, la Junta Extraordinaria de Accionistas aprobó una emisión de 22.090.910 acciones comunes, que representan un 6,9% del actual capital de la compañía en una base diluida. Adicionalmente, también fue aprobada en la junta de accionistas que un 10% de esta emisión será designada para la implementación de un plan de *Stock Options* para los empleados de la Compañía, bajo condiciones a ser definidas por el directorio de la Compañía.

Plan de Flota.

Durante el trimestre, LAN continuó planeando la expansión de su flota. Como apoyo para el crecimiento de sus operaciones de corto alcance, la Compañía completó órdenes de flota por un total de 15 Airbus de la familia A320 a ser recibida entre los años 2010-2011, adicionales a los 24 aviones que ya estaban ordenados. Para el desarrollo de su flota de pasajeros de largo alcance, LAN tiene órdenes por 11 Boeing 767 de pasajeros a ser recibidos entre 2007 y 2009. La Compañía también planea el arriendo de cuatro aviones Airbus A340 de pasajeros en 2007-2008. Adicionalmente, para mejorar el desarrollo del negocio de carga, LAN potencialmente podría rentar cuatro Boeing 777 cargueros a su flota de aviones dedicados a carga entre los años 2009-2011. El completo plan de flota y los costos de capital asociados se muestra en la siguiente tabla:

Flota a Final del Año	2006	2007	2008	2009	2010	2011
FLOTA PASAJEROS						
737-	1	3	-	-	-	-
A320 / A319 / A318	3	3	5	5	5	6
767-300 ER	2	2	2	2	2	2
A340-300	4	5	8	8	8	8
TOTAL FLOTA PASAJEROS	7	6	8	8	9	10
FLOTA						
737-200 Carguero	1	1	-	-	-	-
767-300 F Carguero	9	9	9	9	9	9
777-300 F Carguero	-	-	-	2	2	4
TOTAL FLOTA CARGA	1	1	9	1	1	1
TOTAL	8	7	9	9	10	11
Total Capex US\$ millones	68	47	93	26	24	66

Perspectiva

Los proyectos antes mencionados como "eventos recientes" son parte de un amplio conjunto de iniciativas orientadas a fortalecer el rendimiento futuro de LAN. El rendimiento operacional del primer trimestre proporciona una sólida base para el crecimiento y rentabilidad de largo plazo. Como consecuencia, LAN está en posición de planificar una expansión de capacidad en respuesta a las oportunidades de crecimiento, a la vez que trabaja en la optimización de costos. Combinados, estos elementos permitirán a la Compañía consolidar su posición de aerolínea internacional líder de América Latina.

LAN está embarcada en un significativo programa de expansión de flota, que incluye la incorporación de 11 aviones de pasajeros en 2007 y 25 en 2008. Adicionalmente, el crecimiento en ASK será impulsado por un incremento en la utilización de los aviones así como también en un menor grado por la densificación de su flota actual.

Resultados Consolidados para el Primer Trimestre

En el primer trimestre de 2007 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$86,1 millones en comparación con una utilidad neta de US\$79,7 millones para el mismo período de 2006, registrando un crecimiento de 8,1%. Excluyendo una ganancia extraordinaria que ascendió a US\$33,7 millones el primer trimestre de 2006, la utilidad neta creció 87,3% y el margen neto aumentó de 6,3% en 2006 a 10,4% en 2007.

El resultado operacional ascendió a US\$123,5 millones en 1Q07, comparado con US\$68,7 millones en 1Q06. **El margen operacional** para el trimestre se incrementó de 9,4% a 14,9%

Los ingresos operacionales aumentaron un 14,2% en comparación con el primer trimestre de 2006 alcanzando US\$831,3 millones. Esto reflejó:

- un crecimiento de 23,0% en los **ingresos de pasajeros** a US\$537,4 millones,
- un aumento de 0,1% en los **ingresos de carga** a US\$255,3 millones, y
- un aumento de 6,3% en **otros ingresos** a US\$38,6 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 65% y 31% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron producto de un aumento de 26,5% en el tráfico y de una disminución de 2,8% en los yields. El factor de ocupación aumentó de 74,9% a 78,2% debido a que el crecimiento del tráfico superó el incremento de 21,2% en la capacidad. Los ingresos por ASK crecieron 1,5%. El crecimiento del tráfico se debe a un crecimiento de 29,3% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina) además de un aumento de 10,6% que presentó el tráfico doméstico chileno. El tráfico internacional representó un 87% del total del tráfico durante el trimestre. El yield disminuyó 2,8% debido a menores traspasos del costo del combustible producto de un menor precio del WTI comparado con 1Q06 y disminuciones nominales en las tarifas de rutas regionales y domésticas relacionadas con el nuevo modelo de negocios para operaciones de corto alcance.

Los **ingresos de carga** permanecieron estables debido a un alza de 2,5% en el tráfico y a una disminución de 2,3% en los yields. Los yields decrecieron principalmente por un menor traspaso a tarifa de mayores costos y a un retraso en el inicio de la temporada de exportación de semillas, un producto que estacionalmente se comercializa en marzo y que opera con un yield relativamente alto. El tráfico superó levemente el aumento de la capacidad de 2,2%. Como consecuencia, los factores de ocupación aumentaron de 64,2% a 64,4%. Los ingresos medidos por ATK disminuyeron 2,0% con respecto al 1Q06.

Otros ingresos aumentaron 6,3% debido a un crecimiento en los ingresos por arriendo de aviones y actividades de handling.

Los **costos operacionales** aumentaron 7,3% durante el trimestre mientras que la capacidad, medida en ATK, creció 11,2%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK), (que incluye los gastos operacionales, los gastos financieros netos), disminuyeran un 2,8%. Menores precios del combustible durante el trimestre generó ahorros adicionales por US\$5,3 millones. El costo unitario exfuel disminuyó 2,4%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** se incrementaron en un 6,9%, debido a la expansión en la operación de la Compañía y un incremento en los salarios variables, compensado en parte por una menor dotación y el impacto en los salarios denominados en pesos de un tipo de cambio más débil del peso chileno.
- Los **gastos por combustible** aumentaron 7,0% debido a que el incremento de 9,9% en el consumo fue compensado tanto por una baja de 2,7% en los precios como por eficiencias en el uso de combustible derivados de flota más nueva.
- Las **comisiones a agentes** decrecieron 4,9%, debido principalmente a que el aumento de 14,6% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga fue compensado por una reducción de 2,5 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Esta reducción se debió principalmente a un cambio en la estructura de comisiones en el negocio de carga.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 27,5% principalmente debido a la incorporación desde 1Q06 de cinco nuevos aviones Boeing 767-300 y ocho nuevas aeronaves Airbus A319.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** aumentaron 5,1%, principalmente como resultado de que el impacto del incremento de las operaciones en tasas de aterrizaje y gastos de handling fueron compensados por un menor promedio de aviones arrendados en modalidad ACMI y la renegociación de los contratos con los restantes, así como también por el término de algunos acuerdos de *allotments*.

- El **servicio a pasajeros** aumentó 22,2%, debido principalmente a que el incremento de 26,2% en el número de pasajeros transportados durante el trimestre fue parcialmente compensado por cambios en el mix de pasajeros y rutas.
- El **gasto en arriendo** de aviones disminuyó 2,8% debido principalmente al decrecimiento en el número promedio de aviones arrendados.
- El **gasto de mantenimiento** aumentó 19,9%, principalmente debido a la expansión en las operaciones, una flota más grande y un incremento en la utilización de la flota.
- Otros **gastos operacionales** aumentaron 16,8% debido al aumento de la operación, que derivó en aumento en los costos de venta y en los costos relacionados con el programa de viajero frecuente de la Compañía, "LanPass".

A **nivel no operacional**, LAN registró una pérdida de US\$19,7 millones en el primer trimestre de 2007, comparado con una ganancia de US\$28,2 millones en el primer trimestre de 2006.

- El **resultado financiero** aumentó 21,9% debido a un mayor saldo de caja promedio.
- Los **costos financieros** aumentaron 47,9% debido al incremento de la deuda de largo plazo promedio relacionado con el financiamiento de la flota.
- En el ítem **Misceláneos**, la Compañía obtuvo una pérdida de US\$4,4 millones en comparación con la ganancia de US\$38,2 millones en 2006. En 1Q06 se incluye una ganancia extraordinaria pre impuesto de US\$40,3 millones relacionada con el cambio en la política contable de mantenimiento de aviones de la Compañía. En el 1Q07 se incluye una pérdida de US\$4,5 millones por cobertura de combustible (comparado con una pérdida de US\$2,9 millones en 2006) así como también una ganancia de US\$0,6 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$0,2 millones en 2006).

	Para el trimestre terminado el		
	2007	2006	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	537.445	436.906	23,0%
Carga	255.297	254.986	0,1%
Otros	38.563	36.265	6,3%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	831.305	728.157	14,2%
COSTOS			
Remuneraciones	(111.340)	(104.176)	6,9%
Combustible	(191.620)	(179.120)	7,0%
Comisiones	(96.785)	(101.724)	-4,9%
Depreciación y Amortización	(36.734)	(28.812)	27,5%
Otros Arriendos y Tasas de Aterrizaje	(86.696)	(82.503)	5,1%
Servicio a Pasajeros	(16.688)	(13.660)	22,2%
Arriendo de Aviones	(37.913)	(39.021)	-2,8%
Mantenimiento	(39.609)	(33.027)	19,9%
Otros Costos Operacionales	(90.449)	(77.437)	16,8%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(707.834)	(659.480)	7,3%
RESULTADO OPERACIONAL	123.471	68.677	79,8%
<i>Margen Operacional</i>	<i>14,9%</i>	<i>9,4%</i>	
INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES			
Ingresos Financieros	2.926	2.401	21,9%
Gastos Financieros	(18.223)	(12.323)	47,9%
Misceláneos-Neto	(4.429)	38.167	-111,6%
RESULTADO NO OPERACIONAL	(19.726)	28.245	-169,8%
RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO	103.745	96.922	7,0%
Interés Minoritario	(24)	(1.525)	-98,4%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	103.721	95.397	8,7%
Impuestos	(17.632)	(15.742)	12,0%
UTILIDAD NETA	86.089	79.655	8,1%
<i>Margen Neto</i>	<i>10,4%</i>	<i>10,9%</i>	
UTILIDAD NETA EXCLUYENDO ITEMS EXTRAORDINARIOS	86.089	45.968	87,3%
<i>Margen Neto</i>	<i>10,4%</i>	<i>6,3%</i>	
Total de Acciones	318.909.090	318.909.090	
Utilidad Neta por Acción	0,27	0,25	8,1%
Utilidad Neta por ADR	1,35	1,25	8,1%

LAN Airlines S.A.
Estadísticas Operacionales

	Para el trimestre terminado el		
	31 de marzo		
	2007	2006	Var. %
Estadísticas Operacionales			
Sistema			
ATKs (millones)	1.726,6	1.552,0	11,2%
ASKs (millones)	7.761,1	6.402,9	21,2%
RTKs (millones)	1.188,4	1.058,2	12,3%
RPKs (millones)	6.067,4	4.794,7	26,5%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	68,8%	68,2%	-
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	59,4%	62,4%	-
Yield basado en RTKs (US Centavos)	66,7	65,4	2,0%
Ingresos por ATK (US Centavos)	45,9	44,6	3,0%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	39,6	40,8	-2,8%
Galones de Combustible Utilizados (Miles)	99,1	90,2	9,9%
Pasajeros			
ASKs (millones)	7.761,1	6.402,9	21,2%
RPKs (millones)	6.067,4	4.794,7	26,5%
RTKs (millones)	546,1	431,5	26,5%
Pasajeros Transportados (miles)	2.677,8	2.122,0	26,2%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	78,2%	74,9%	-
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	8,9	9,1	-2,8%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	98,4	101,2	-2,8%
Ingresos/ASK (US Centavos)	6,9	6,8	1,5%
Carga			
ATKs (miles)	997,7	976,5	2,2%
RTKs (miles)	642,4	626,7	2,5%
Toneladas Transportadas (miles)	144,4	135,6	6,5%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	64,4%	64,2%	-
Yield basado en RTKs (US Centavos)	39,7	40,7	-2,3%
Ingresos/ATK (US Centavos)	25,6	26,1	-2,0%

	Al 31 de marzo de 2007		
	Arrendados	Propios	Total
Pasajeros			
Boeing 737-200	10	4	14
Airbus A319-100	5	10	15
Airbus A320-200	11	4	15
Boeing 767-300	13	7	20
Airbus A340-300	4	0	4
TOTAL	43	25	68
Carga*			
Boeing 737-200C	0	1	1
Boeing 767-300F	1	8	9
TOTAL	1	9	10
TOTAL FLOTA	44	34	78

*Durante el primer trimestre, LAN operó entre uno y dos aviones Boeing 747 y un DC-10 cargueros bajo arriendos en modalidad ACMI

Nota: tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a AeroMéxico.

	Para el trimestre terminado el	
	31 de marzo	
	2007	2006
Recaudación de deudores por venta	823.903	489.006
Ingresos financieros percibidos	2.341	2.358
Otros ingresos percibidos	2.311	5.926
Pago a proveedores y personal	(691.435)	(432.908)
Intereses pagados	(18.182)	(12.066)
Impuesto a la renta pagado	(4.394)	(422)
Otros gastos pagados	(5.307)	(5.908)
IVA y otros similares pagados	(9.458)	(8.986)
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE LA OPERACIÓN	99.779	37.000
Colocación de acciones de pago	-	20
Obtención de préstamos	42.752	107.627
Otros desembolsos por financiamiento	(2.916)	(3.366)
Obtención de otros préstamos de empresas relacionadas	-	-
Pago de dividendos	(67.727)	(35.000)
Pago de préstamos	(18.332)	(34.749)
Otros	-	(6)
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE FINANCIAMIENTO	(46.223)	34.526
Incorporación de activos fijos	(113.956)	(108.257)
Ventas de activo fijo	1.415	5.851
Ventas de inversiones permanentes y otras inversiones	4.751	17.066
Inversiones permanentes	-	-
Inversiones en instrumentos financieros	-	-
Otros	(1.000)	-
FLUJO NETO ORIGINADO POR ACTIVIDADES DE INVERSIÓN	(108.790)	(85.340)
Flujo Neto Total del Período	(55.234)	(13.814)
Efecto de la inflación sobre el efectivo y efectivo equivalente	(83)	(10)
Variación neta del efectivo y efectivo equivalente	(55.317)	(13.824)
Saldo Inicial del Efectivo y Efectivo Equivalente	199.496	111.271
Saldo Final del Efectivo y Efectivo Equivalente	144.179	97.447

Nota: La Compañía considera todos sus inversiones de corto plazo en valores de alta liquidez con maduración igual o inferior a tres meses, como efectivo equivalente para propósito del estado financiero de flujo de caja. Valores con una maduración mayor de tres meses no son considerados como efectivo equivalente, los que ascendieron a un valor de US\$87,9 millones al 30 de junio de 2005, US\$26,0 millones al 30 de junio de 2006, US\$83,7 millones al 30 de septiembre de 2005, US\$22,8 millones al 30 de septiembre de 2006, US\$ 48,0 millones al 31 de diciembre de 2005, US\$20,4 millones al 31 de diciembre de 2006, US\$30,7 millones al 31 de marzo de 2006 y US\$15,5 millones al 31 de marzo de 2007

LAN Airlines S.A.

Balance Consolidado (en miles de US\$)

	Al 31 de marzo de,	
	2007	2006
ACTIVOS		
ACTIVOS CIRCULANTES		
Disponible	7.760	9.310
Depósitos a Plazo	68.754	13.342
Valores Negociables	83.210	105.482
Documentos y Cuentas por Cobrar	392.345	356.749
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	6.460	926
Inventarios	53.515	40.709
Impuestos por Recuperar	38.244	24.187
Gastos Pagados por Anticipado	23.257	22.640
Impuestos Diferidos	7.974	5.193
Otros activos circulantes	23.978	18.493
Total Activos Circulantes	705.497	597.031
ACTIVO FIJO (neto)		
Aviones	1.602.377	1.060.306
Otros	262.865	239.802
Total Activo Fijo	1.865.242	1.300.108
OTROS ACTIVOS		
Inversiones	3.393	3.546
Menor Valor Inversiones	42.615	43.921
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	78	4.365
Deudores a Largo Plazo	5.276	10.788
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	338.130	202.229
Total Otros Activos	389.492	264.849
Total Activos	2.960.231	2.161.988
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS CIRCULANTES		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	28.960	13.978
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto Plazo	74.261	59.966
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	72.080	45.722
Dividendos por Pagar	112	0
Cuentas por Pagar	253.997	210.641
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	74	40
Acreedores Varios	0	552
Ingresos Percibidos por Adelantado	229.183	156.212
Otros Pasivos Circulantes	155.783	117.637
Total Pasivos Circulantes	814.450	604.748
PASIVOS A LARGO PLAZO		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	927.569	585.743
Acreedores Varios	523	16.830
Provisiones	50.974	83.569
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	0	115
Ingresos Percibidos por Adelantado	16.454	28.633
Impuestos Diferidos	136.736	98.342
Obligaciones por Leasing de Capital	273.649	153.079
Otros Pasivos a Largo Plazo	23.148	3.700
Total Pasivos a Largo Plazo	1.429.053	970.011
INTERÉS MINORITARIO	4.319	4.861
PATRIMONIO		
Capital Pagado	134.303	134.303
Reservas	2.620	2.620
Dividendos Provisorios	-115.850	-71.451
Utilidades Acumuladas	691.336	516.896
Total Patrimonio	712.409	582.368
Total Pasivos y Patrimonio	2.960.231	2.161.988