

LAN AIRLINES REPORTA UTILIDAD NETA DE US\$46,0 MILLONES EXCLUYENDO ITEMS EXTRAORDINARIOS

Santiago, Chile, 26 de abril de 2006 – 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 2006. "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\$79,7 millones para el primer trimestre de 2006. Excluyendo una ganancia no operacional extraordinaria, la utilidad neta para el trimestre alcanzó a US\$46,0 millones, similar al resultado obtenido en el mismo período de 2005.
- El resultado operacional para el trimestre creció 21,4%, desde US\$56,6 millones en 2005, a US\$68,7 millones en 2006, pese a que LAN enfrentó US\$37,4 millones en costos adicionales por los altos precios del combustible.
- El margen operacional aumentó 0,1 puntos porcentuales a 9,4%, en la medida que un incremento de 19,8% en los ingresos operacionales superó el aumento de 19,7% en los costos operacionales
- Los ingresos trimestrales de LAN alcanzaron US\$728,2 millones. Estos crecieron, principalmente, debido a un incremento de un 18,1% en los ingresos de pasajeros y un aumento de 20,9% en los ingresos de carga. Los ingresos de pasajeros y carga representaron un 60% y 35% del total, respectivamente.
- El 17 de marzo, LAN incorporó a su flota un nuevo Boeing 767-300 de pasajeros. Esta nueva aeronave es la primera en operar con las nuevas clases premium business y económica para largo alcance de LAN.
- El 28 de marzo, la Compañía ordenó tres aviones Boeing 767-300 adicionales de pasajeros a ser entregados en 2007-2008. En consecuencia, LAN planea incorporar 12 aeronaves Boeing 767-300 de pasajeros y carga entre el segundo trimestre de 2006 y 2008. Adicionalmente, la Compañía también ejerció la opción de convertir dos órdenes desde la versión de carga a la de pasajeros, producto de lo cual LAN planea ahora incorporar 11 aviones de pasajeros y uno de carga.
- En marzo, el directorio de LAN aceptó la recomendación de la administración y de los auditores externos de la Compañía de modificar su política contable de mantenimiento. El ajuste correspondiente en la provisión de mantenimiento generó una ganancia no operacional extraordinaria de US\$40,3 millones antes de impuestos producto de ajustes en provisiones.
- El 10 de abril, *Fitch Ratings* confirmó la clasificación de riesgo BBB- de la Compañía. Esto vuelve a posicionar a LAN como una de las pocas aerolíneas en el mundo en tener una denominación *investment grade*.

LAN Airlines reportó una utilidad neta de US\$79,7 millones para el primer trimestre de 2006. Excluyendo la ganancia extraordinaria antes de impuestos de US\$40,3 millones anunciada a principios de marzo, la utilidad neta para el trimestre se mantuvo estable con respecto a la obtenida en 2005, alcanzando US\$46,0 millones. La Compañía fue capaz de mantener estos resultados a pesar de los US\$37,4 millones en costos adicionales causados por el alza en los precios del combustible, gracias al crecimiento en ingresos de dos dígitos y una cuidadosa administración de costos. Adicionalmente, la Compañía ha continuado avanzando en proyectos claves orientados a elevar su base de ingresos y optimizar su estructura de costos.

La utilidad neta del primer trimestre mejoró comparado con el ejercicio anterior gracias a una mejoría en el resultado operacional. Este último aumentó 21,4%, de US\$56,6 millones en 2005 a US\$68,7 millones en 2006, fruto de un incremento de 19,8% en los ingresos totales y de un aumento en el margen operacional de 0,1 puntos porcentuales a 9,4%.

El aumento de los ingresos de pasajeros estuvo vinculado al sostenido crecimiento de la demanda que permitió a LAN incrementar la oferta en 7,0% y mejorar los ingresos por ASK en 10,4%. La alza de estos últimos se dio gracias a que un aumento de 12,6% en los yields compensó la baja de 1,5 puntos en el factor de ocupación causada, principalmente, por la ausencia de los feriados de Semana Santa en marzo de este año. Durante el trimestre la Compañía administró activamente su capacidad, transfiriendo capacidad entre sus rutas a fin de optimizar la rentabilidad de su red. En consecuencia, la Compañía programó frecuencias adicionales hacia Europa y el Pacífico Sur utilizando, en parte, capacidad destinada previamente a rutas hacia Estados Unidos y el Caribe. La Compañía también continuó fortaleciendo sus operaciones regionales con nuevos vuelos desde su hub en Lima. La oferta en Chile se incrementó gracias a la incorporación de aeronaves adicionales. Por otro lado, las operaciones domésticas de LAN Argentina fueron similares a las del trimestre anterior. Finalmente, la mejoría en el *yield* obedeció a una mejor segmentación, medidas para traspasar en parte el alza del precio del combustible, la apreciación del peso chileno, y mayores volúmenes en clases premium.

Los ingresos de carga aumentaron 20,9% comparado a 2005 debido a un incremento de un 11,2% en la capacidad y una expansión en los ingresos por unidad de un 8,7%. El ingreso por unidad creció producto de una mejora de 10,7% en el yield y un factor de ocupación estable. Estas variaciones reflejan el actual desequilibrio entre los flujos de carga desde y hacia la América Latina. Las importaciones a la región han experimentado un crecimiento sostenido gracias al crecimiento económico y el fortalecimiento de las monedas locales. Sin embargo, la actual debilidad de las exportaciones desde Chile y Brasil han limitado el número de viajes completos que son posibles en estos mercados. En consecuencia, LAN ha modificado la rotación de sus aviones con el objetivo de apoyar los vuelos *northbound* con exportaciones provenientes de mercados fuera del Cono Sur. Adicionalmente, LAN se ha beneficiado de la expansión de su red con nuevos servicios a Ámsterdam y el lanzamiento de nuevos servicios directos desde América del Sur a Frankfurt. Los *yields* han continuado mejorando dado que el peso relativo en las importaciones –que presentan una tarifa promedio más alta– se ha incrementado y por las medidas de traspaso del mayor costo de combustible.

Durante el trimestre el manejo cuidadoso en costos también jugó un rol importante en los resultados de la Compañía. Los costos operacionales para el trimestre crecieron 19,7% en relación al año anterior mientras que la capacidad del sistema (medida en ATK) aumentó un 7,7%. Como consecuencia, el costo unitario total* se incrementó en un 10,9%¹. Excluyendo el impacto de los altos precios del combustible, el costo unitario aumentó un 4,3%. La mayoría de esta alza está explicada por la apreciación del peso chileno, el impacto del crecimiento de ingresos en los costos comerciales, y costos asociados al lanzamiento de LAN Argentina. Aislado estos factores, la estructura de costos de LAN ganó competitividad gracias a la implementación de una serie de iniciativas que incluyen la modernización de su flota y una mayor eficiencia en sus operaciones.

El resultado no operacional pasó de una pérdida de US\$1,6 millones en 2005 a una ganancia de US\$28,2 millones en 2006 principalmente debido al ajuste no recurrente en las provisiones de mantenimiento. Este ajuste está relacionado al uso de una política contable más afín al crecimiento que han experimentado la flota y operaciones de LAN y alinea la política contable de mantenimiento de la Compañía con la de otras importantes aerolíneas. El cambio de política se implementó retroactivamente desde el primero de enero de 2006 y generó un beneficio no operacional extraordinario de US\$40,3 millones antes impuesto en el primer trimestre de 2006 debido a la eliminación de provisiones constituidas bajo el método anterior. Excluyendo este beneficio extraordinario, la registró una pérdida no operacional de US\$12,1 millones debido a un aumento en los gastos financieros y a pérdidas por cobertura de combustible.

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\$181 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

¹ (Costos Operacionales + Costos Financieros netos – Otros Ingresos)/ATK

competitivas. Durante el primer trimestre, LAN cerró un nuevo paquete de financiamiento por US\$920 millones que apoyará la adquisición de 32 aviones de la familia Airbus A320 entre 2006 y 2008. Este nuevo crédito, diseñado para ser apoyado por las agencias de fomento a la exportación europeas ("ECAs"), financiará el 85% del valor de cada aeronave a tasas sub-LIBOR y perfiles de pago de 12 años. La sólida posición financiera de LAN y la consistencia de sus resultados llevaron a Fitch Ratings a confirmar el rating de crédito *investment grade* de la Compañía en marzo, así como a mantener la perspectiva positiva de esa clasificación.

Durante el trimestre LAN continuó avanzando en una serie de programas claves orientados a realzar sus ventajas competitivas. En marzo, la Compañía dio a conocer su nuevo producto de largo alcance que incluye un nuevo diseño interior en los aviones, un nuevo sistema de entretenimiento a bordo y nuevos asientos en las clases económica y ejecutiva. La nueva clase ejecutiva ha sido denominada "Premium Business" e incluye asientos con inclinación de 180 grados, pantallas de alta definición de 15 pulgadas en cada asiento y combina elementos de servicio de las antiguas clases primera y ejecutiva.

El primer avión en operar con esta nueva configuración fue el Boeing 767-300 que LAN incorporó a su flota en marzo. Dicha aeronave es la primera de cuatro aeronaves similares que LAN recibirá en 2006. La Compañía también planea recibir un nuevo avión carguero Boeing 767-300F y ocho nuevos Airbus A319 durante el resto del año. En marzo, LAN también hizo una orden de compra por tres aeronaves adicionales Boeing 767-300ER a ser entregados en 2008. Además, la Compañía convirtió dos aviones cargueros Boeing 767-300F programados para ser recibidos en 2007 por aviones de Boeing 767 de pasajeros.

Las ventajas competitivas de LAN le han permitido superar con éxito el impacto de los altos precios del combustible, que generaron costos adicionales por US\$37,4 millones. El crecimiento en múltiples mercados, una sólida preferencia en los clientes, y un cuidadoso manejo de costos, permitieron a LAN superara este desafío, y elevar sus resultados operacionales operando en un entorno altamente competitivo. La Compañía cree que el fortalecimiento continuo de estos atributos críticos le han permitido lograr un desempeño más sustentable. Más importante aún, LAN está actualmente trabajando en una serie de programas orientados a mejorar la rentabilidad a través de la expansión a nuevos mercados, el incremento en la eficiencia, fortalecimiento en las operaciones, aprovechamiento de economías de escala y la reducción en gastos comerciales. LAN cree que estos planes entregarán buenos resultados, y por lo tanto llevarán a seguir creando valor para los accionistas.

Resultados Consolidados para el Primer Trimestre

En el primer trimestre de 2006 la Compañía obtuvo una **utilidad neta** de US\$79,7 millones. Excluyendo una ganancia no operacional extraordinaria pre impuesto de US\$40,3 millones, la utilidad neta del periodo fue de US\$46,0 millones, casi en línea con el resultado alcanzado el mismo período de 2005. El margen neto aumentó 3,3 puntos porcentuales de 7,6% en 2005 a 10,9% en 2006, en tanto que el margen neto comparable decreció 1,3 puntos porcentuales a 6,3%.

El resultado operacional creció 21,4%, de US\$56,6 millones en 2005 a US\$68,7 millones en 2006. **El margen operacional** para el trimestre se incrementó en 0,1 puntos porcentuales a 9,4%

Los ingresos operacionales aumentaron un 19,8% en comparación con el primer trimestre de 2005 alcanzando US\$728,2 millones. Esto reflejó:

- un crecimiento de 18,1% en los **ingresos de pasajeros** a US\$436,9 millones,
- un aumento de 20,9% en los **ingresos de carga** a US\$255,0 millones, y
- un crecimiento de 36,0% en **otros ingresos** a US\$36,3 millones.

Los ingresos de pasajeros y carga representaron, respectivamente, el 60% y 35% del total de los ingresos del trimestre.

Los **ingresos de pasajeros** crecieron producto de un aumento de 4,9% en el tráfico y de 12,6% en los yields. El factor de ocupación decreció 1,5% puntos a 74,9% debido a que el crecimiento del tráfico fue superado por el incremento de 7,0% en la capacidad. Sin embargo, la expansión del *yield* compensó el menor factor de ocupación, permitiendo al ingreso por unidad aumentar 10,3%. El tráfico creció debido a que la disminución de 1,7% que presentó el tráfico doméstico chileno fue compensado por un incremento de 6,1% en el tráfico internacional (incluyendo las operaciones domésticas en Perú y Argentina). El tráfico internacional representó un 85% del total del tráfico durante el trimestre. El *yield* aumentó principalmente por iniciativas de traspaso de costos, una mejor segmentación y un mayor tráfico premium.

Los **ingresos de carga** crecieron debido a un alza de 9,2% en el tráfico y a una mejora de 10,7% en los *yields*. Los *yields* se incrementaron principalmente por el alza de tarifas en rutas *southbound* y el aumento del costo base en tarifas. El crecimiento en el tráfico fue superado por el aumento de la capacidad de 11,2%. Como consecuencia,

los factores de ocupación decrecieron 1,2 puntos porcentuales a 64,3%. Sin embargo, los mayores *yield* generaron un crecimiento de 8,7% en los ingresos medidos en ATK.

Otros ingresos aumentaron 36,0% debido a un incremento en ventas a bordo, handling, e ingresos por concepto de courier.

Los **costos operacionales** aumentaron 19,7% durante el trimestre mientras que la capacidad, medida en sistema ATK, creció 7,7%. Esto llevó a que los costos por unidad (ATK) aumentaran un 10,9%. Aislado el impacto de los altos precios del combustible que generaron costos adicionales por US\$37,4 millones, los costos por unidad aumentaron 4,3%. Las variaciones por ítem fueron las siguientes:

- Las **remuneraciones y beneficios** se incrementaron en un 21,6% por un aumento en la dotación de empleados y la apreciación del peso chileno.
- Los **gastos por combustible** crecieron 34,0% debido a un alza de 26,1% en los precios y a un incremento de 6,0% en el consumo.
- Las **comisiones a agentes** crecieron 21,4%, debido principalmente al aumento de 7,4% en los ingresos de tráfico combinado de pasajeros y carga y por el aumento de 0,8 puntos porcentuales en las comisiones promedio. Mientras que las comisiones promedio de pasajeros disminuyeron, esto fue compensado por un aumento en las comisiones promedio de carga debido a la expansión a nuevas rutas.
- El ítem **depreciación y amortización** creció 52,6% debido principalmente a la incorporación de un nuevo avión Boeing 767 de pasajeros, dos nuevas aeronaves Airbus 319 de pasajeros y dos nuevos aviones cargueros Boeing 767-300. Adicionalmente, la revisión de la política de mantenimiento llevaron a la reclasificación de ciertos procesos así como la incorporación de activos fijos que deben ser subsecuentemente depreciados.
- **Otros arriendos y tasas de aterrizaje** crecieron 6,5% dado que el efecto de una mayor operación fue mitigada por una reducción en los gastos de arriendo de modalidad ACMI.
- El **servicio a pasajeros** decreció 0,6% dado que ajustes en los estándares de *catering* en vuelos de corto alcance compensaron un aumento de 6,8% en el número de pasajeros transportados.
- El **gasto en arriendo** de aviones aumentó 6,6% debido principalmente a la incorporación de nuevas aeronaves Boeing 767, Airbus A320 y Boeing 737.
- El **gasto de mantenimiento** disminuyó 6,5%, debido principalmente a que mejores condiciones de renegociación de los contratos de mantenimiento con terceros, la reclasificación en los gastos de mantención antes mencionado y una flota más joven compensaron el incremento en costos producto del crecimiento en la capacidad.
- Otros **gastos operacionales** aumentaron un 17,4% principalmente porque gastos relacionados a mayores ventas

A **nivel no operacional**, LAN registró una ganancia de US\$28,2 millones en el primer trimestre. Excluyendo una ganancia extraordinaria de US\$40,3 millones por un cambio en la política contable de mantenimiento, el resultado no operacional alcanzó una pérdida de US\$12,1 millones comparado con una pérdida de US\$1,6 millones en 2005. El resultado financiero decreció 29,2% debido a un menor saldo de caja promedio. Los costos financieros aumentaron 33,6% debido al incremento de la deuda de largo plazo promedio producto de la adquisición de nuevos aviones. En el ítem Misceláneos, la Compañía obtuvo una ganancia extraordinaria de US\$40,3 por el mencionado cambio en la política contable de mantenimiento. Adicionalmente, la Compañía registró una pérdida de US\$2,9 millones por cobertura de combustible (comparado con una ganancia de US\$9,0 millones en 2005) así como también una ganancia de US\$0,2 millones por diferencia de cambio (comparado con una ganancia de US\$3,3 millones en 2005).

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

	Para el trimestre terminado el		
	31 de marzo		
	2006	2005	Var. %
INGRESOS			
Pasajeros	436.906	370.076	18,1%
Carga	254.986	210.948	20,9%
Otros	36.265	26.668	36,0%
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	728.157	607.692	19,8%
COSTOS			
Remuneraciones	(104.176)	(85.697)	21,6%
Combustible	(179.120)	(133.681)	34,0%
Comisiones	(101.724)	(83.787)	21,4%
Depreciación y Amortización	(28.812)	(18.884)	52,6%
Otros Arrendos y Tasas de Aterrizaje	(82.503)	(77.438)	6,5%
Servicio a Pasajeros	(13.660)	(13.741)	-0,6%
Arriendo de Aviones	(39.021)	(36.605)	6,6%
Mantenimiento	(33.027)	(35.339)	-6,5%
Otros Costos Operacionales	(77.437)	(65.947)	17,4%
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	(659.480)	(551.119)	19,7%
RESULTADO OPERACIONAL	68.677	56.573	21,4%
<i>Margen Operacional</i>	<i>9,4%</i>	<i>9,3%</i>	<i>0,1 pp,</i>
INGRESOS/COSTOS NO OPERACIONALES			
Ingresos Financieros	2.401	3.389	-29,2%
Gastos Financieros	(12.323)	(9.225)	33,6%
Misceláneos-Neto	38.166	4.223	803,8%
RESULTADO NO OPERACIONAL	28.245	(1.613)	####
RESULTADO ANTES DE INTERÉS MINORITARIO	96.922	54.960	76,4%
Interés Minoritario	(1.525)	792	-292,6%
UTILIDAD ANTES DE IMPUESTOS	95.397	55.752	71,1%
Impuestos	(15.742)	(9.404)	67,4%
UTILIDAD NETA	79.655	46.348	71,9%
<i>Margen Neto</i>	<i>10,9%</i>	<i>7,6%</i>	<i>3,3 pp,</i>
NET INCOME (LOSS) EXCLUDING EXTRAORDINARY ITEMS	45.968	46.348	-0,8%
<i>NET MARGIN EXCLUDING EXTRAORDINARY ITEMS</i>	<i>6,3%</i>	<i>7,6%</i>	<i>- 1,3 pp,</i>
Total de Acciones	318.909.090	318.909.090	
Utilidad Neta por Acción	0,25	0,15	66,7%
Utilidad Neta por ADR	1,25	0,75	66,7%
Shares Outstanding	318.909.090	318.909.090	
Earnings per share excluding items	0,14	0,15	-0,8%
Earnings per ADR excluding items	0,72	0,75	-0,8%

LAN Airlines S.A.
Estadísticas Operacionales

**Para el trimestre terminado el
31 de marzo**

	2006	2005	Var. %
Estadísticas Operacionales			
Sistema			
ATKs (millones)	1.552,0	1.441,5	7,7%
ASKs (millones)	6.402,9	5.983,8	7,0%
RTKs (millones)	1.058,2	985,3	7,4%
RPKs (millones)	4.794,7	4.571,3	4,9%
Factor de Ocupación (basado en ATKs)%	68,2%	68,4%	-0,2 pp,
Factor de Ocupación de Equilibrio (basado en ATK)%	62,4%	62,4%	0,0 pp,
Yield basado en RTKs (US Centavos)	65,38	58,97	10,9%
Ingresos por ATK (US Centavos)	44,58	40,31	10,6%
Costos Operacionales por ATK (US Centavos)	40,79	36,79	10,9%
Galones de Combustible Utilizados (Millones)	90,3	85,2	6,0%
Pasajeros			
ASKs (millones)	6.402,9	5.983,8	7,0%
RPKs (millones)	4.794,7	4.571,3	4,9%
RTKs (millones)	431,5	411,4	4,9%
Pasajeros Transportados (miles)	2.122,0	1.988,0	6,7%
Factor de Ocupación (basado en ASKs) %	74,9%	76,4%	-1,5 pp,
Yield (basado en RPKs, US Centavos)	9,11	8,10	12,6%
Yield (basado en RTKs, US Centavos)	101,25	89,95	12,6%
Ingresos/ASK (US Centavos)	6,82	6,18	10,4%
Carga			
ATKs (miles)	975,0	876,8	11,2%
RTKs (miles)	626,7	573,9	9,2%
Toneladas Transportadas (miles)	135,6	128,6	5,4%
Factor de Ocupación (basado en ATKs) %	64,3%	65,5%	-1,2 pp,
Yield basado en RTKs (US Centavos)	40,69	36,76	10,7%
Ingresos/ATK (US Centavos)	26,15	24,06	8,7%

LAN Airlines S.A.

Balance Consolidado (en miles de US\$)

	Al 31 de marzo de,	
	2006	2005
ACTIVOS		
ACTIVOS CIRCULANTES		
Disponible	9.310	9.886
Depósitos a Plazo	13.342	160.445
Valores Negociables	105.482	132.763
Documentos y Cuentas por Cobrar	356.749	282.841
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	926	3.166
Inventarios	40.709	37.305
Impuestos por Recuperar	24.187	14.301
Gastos Pagados por Anticipado	22.640	20.481
Impuestos Diferidos	5.193	9.953
Otros activos circulantes	18.493	38.288
Total Activos Circulantes	597.031	709.429
ACTIVO FIJO (neto)		
Aviones	#####	755.793
Otros	239.801	214.710
Total Activo Fijo	#####	970.503
OTROS ACTIVOS		
Inversiones	3.546	2.771
Menor Valor Inversiones	43.921	41.718
Documentos y Cuentas por Cobrar a Empresas Relacionadas	4.365	6.519
Deudores a Largo Plazo	10.788	9.870
Impuestos Diferidos a Largo Plazo	0	0
Depósitos y Otros	202.229	132.538
Total Otros Activos	264.849	193.416
Total Activos	#####	#####
PASIVOS Y PATRIMONIO		
PASIVOS CIRCULANTES		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	13.978	0
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras Largo Plazo, porción Corto	59.966	34.377
Obligaciones Largo Plazo con Vencimiento dentro de un año	45.722	51.535
Dividendos por Pagar	0	59
Cuentas por Pagar	210.641	210.013
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	40	102
Acreedores Varios	552	73
Ingresos Percibidos por Adelantado	152.312	115.664
Otros Pasivos Circulantes	121.537	163.499
Total Pasivos Circulantes	604.748	575.322
PASIVOS A LARGO PLAZO		
Obligaciones con Bancos e Instituciones Financieras	585.743	311.783
Acreedores Varios	16.830	82.095
Provisiones	83.569	107.082
Documentos y Cuentas por Pagar a Empresas Relacionadas	115	0
Ingresos Percibidos por Adelantado	28.633	40.000
Impuestos Diferidos	98.342	79.908
Obligaciones por Leasing de Capital	153.079	184.685
Otros Pasivos a Largo Plazo	3.700	9.623
Total Pasivos a Largo Plazo	970.011	815.176
INTERÉS MINORITARIO	4.861	1.945
PATRIMONIO		
Capital Pagado	134.303	134.303
Reservas	2.620	2.620
Dividendos Provisorios	-71.451	-74.783
Utilidades Acumuladas	516.896	418.765
Total Patrimonio	582.368	480.905
Total Pasivos y Patrimonio	#####	#####

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

	Al 31 de Marzo		
	Arrendados	Propios	Total
Pasajeros			
Boeing 737-200	14	10	24
Airbus A319-100	5	2	7
Airbus A320-200	11	4	15
Boeing 767-300	13	4	17
Airbus A340-300	4	0	4
TOTAL	47	20	67
Carga*			
Boeing 737-200C	0	1	1
Boeing 767-300F	1	7	8
TOTAL	1	8	9
TOTAL FLOTA	48	28	76

*Durante el primer trimestre, LAN operó entre 3 y 6 aviones Boeing 747 y/o DC-10 bajo arriendos en modalidad ACMI
Nota: tabla no incluye un avión Boeing 767-200 arrendado a AeroMéxico.

Entregas Comprometidas

	2006	2007	2008
<i>Pasajeros</i>			
Boeing 737-200	-	-	-
Airbus A318-100	-	10	10
Airbus A319-100	8	-	-
Airbus A320-200	-	-	4
Boeing 767-300ER	3	3	5
Airbus A340-300	-	-	2
TOTAL	11	13	21
<i>Carga</i>			
Boeing 767-300F	1	-	-
TOTAL	1	-	-

* Incluye sólo compromisos de arriendo o compra a firme