

FUERZA AÉREA DEL PERÚ ESCUELA DE OFICIALES



TESIS OPERATIVIDAD DE LAS AERONAVES DEL ESCUADRÓN AÉREO N° 334 Y SU RELACIÓN CON LA IDENTIFICACIÓN DE LAS TRIPULACIONES AÉREAS DE LA DIRECCIÓN DE VIGILANCIA Y RECONOCIMIENTO AÉREO, AÑO 2020

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN
Ciencias Aeroespaciales**

**PRESENTADO POR:
Teniente FAP
CARRANZA DIOPPE FRANK PIERO**

**ASESOR:
MG. MARÍA FANNY APARICIO FERNÁNDEZ**

**Para optar el Título Profesional de Licenciado en Ciencias de la
Administración Aeroespacial**

LIMA - 2022

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mis padres que gracias a su apoyo pude terminar mi carrera; así mismo, a mi esposa e hijo, por acompañarme en cada paso de mi vida.

AGRADECIMIENTO

A la Fuerza Aérea del Perú por brindarme la oportunidad de crecer personal y profesionalmente, a mis padres por su cariño y apoyo durante todo este proceso, a mi esposa e hijo por ser mi motivación para seguir creciendo en esta linda carrera.

RESUMEN

El objetivo fundamental de la presente investigación es determinar la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020. El método utilizado tiene un enfoque cuantitativo, de alcance correlacional. El diseño del estudio es no experimental de corte transversal. La población está determinada por personal de tripulaciones aéreas del Escuadrón Aéreo N° 334 de la DIVRA (22 efectivos) y la muestra se determinó de forma no probabilística y censal (22 efectivos). La técnica de recolección de datos fue mediante la encuesta y el análisis se realizó a los resultados estadísticos obtenidos de la misma.

Los resultados hallados en la presente investigación demuestran que la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.

PALABRAS CLAVES: Operatividad, DIVRA, identidad, tripulaciones.

ABSTRACT

The main objective of this research is to determine the relationship between the operation of the aircraft of Air Squadron No. 334 and the identity of the air crews of the Directorate of Air Surveillance and Reconnaissance, 2020. of correlational scope. The study design is non-experimental, cross-sectional. The population is determined by aircrew personnel from the DIVRA Air Squadron No. 334 (22 personnel) and the sample was determined in a non-probabilistic and census manner (22 personnel). The data collection technique was through the survey and the analysis was performed on the statistical results obtained from it.

The results found in the present investigation show that the operation of the aircraft of Air Squadron No. 334 is directly and significantly related to the identity of the air crews of the Directorate of Air Surveillance and Reconnaissance, 2020.

KEY WORDS: operability, DIVRA, identity, crews.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

	Página
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
RESUMEN.....	iv
ABSTRACT.....	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	vi
ÍNDICE DE TABLAS.....	ix
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xi
INTRODUCCIÓN.....	12
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	14
1.1. Descripción de la realidad problemática.....	14
1.2. Formulación del problema.....	18
1.2.1. Problema general.....	18
1.2.2. Problemas Específicos.....	18
1.3. Justificación e importancia del estudio.....	18
1.4. Limitaciones de la investigación.....	19
1.5. Objetivos de la Investigación.....	20
1.5.1. Objetivo General.....	20
1.5.2. Objetivos Específicos.....	20
1.6. Hipótesis.....	20
1.6.1. Hipótesis General.....	20
1.6.2. Hipótesis Específicas.....	21
1.7. Variable de investigación.....	21
1.7.1. Variable 1: Operatividad de aeronaves.....	21

1.7.2.	Variable 2: Identidad	22
1.7.3.	Operacionalización de variable	22
1.7.4.	Matriz de análisis de contenidos.....	23
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....		24
2.1.	Antecedentes del problema.....	24
2.1.1.	Internacionales.....	24
2.1.2.	Trabajos Nacionales	26
2.2.	Bases teóricas	29
2.2.1.	Operatividad de aeronaves.....	29
2.2.2.	Identificación de las tripulaciones	35
2.3.	Definición de términos básicos.....	42
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA.....		44
3.1.	Tipo de investigación.....	44
3.2.	Diseño de la investigación.....	44
3.3.	Universo y Muestra	45
3.3.1.	Universo.....	45
3.3.2.	Muestra	45
3.4.	Técnicas e instrumentos de recolección	45
3.4.1.	Técnicas	45
3.4.2.	Instrumentos	46
3.5.	Técnicas de procesamiento de los datos	46
3.5.1.	Técnicas estadísticas en la aplicación de los instrumentos.....	46
CAPÍTULO IV: ANALISIS Y PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.....		47
4.1.	Validez y confiabilidad de los instrumentos.....	47
4.2.	Presentación, análisis e interpretación de resultados.....	47
4.2.1.	Análisis Univariante	48

4.2.2. Contrastación de hipótesis	66
4.3. Discusión de los resultados.....	73
4.3.1. Operatividad de aeronaves.....	73
4.3.2. Identidad	75
4.3.3. Contrastación de hipótesis	78
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	82
5.1. Conclusiones.....	82
5.2. Recomendaciones	82
REFERENCIAS	84
ANEXOS	88
A.- Matriz de Consistencia	
B.- Instrumentos de investigación	
C.- Validación de instrumentos	
D.- Base de datos y resultados de aplicación estadísticos	

ÍNDICE DE TABLAS

	Página
Tabla 1. Conceptualización de las dimensiones de la variable Operatividad de aeronaves	21
Tabla 2. Conceptualización de las dimensiones de la variable Identidad	22
Tabla 3. Tabla de Operacionalización de las Variables.....	22
Tabla 4. Análisis de contenidos	23
Tabla 5. Tabla de frecuencias de la pregunta 1 Operatividad de aeronaves.....	48
Tabla 6. Estadística descriptiva de la pregunta 1 Operatividad de aeronaves.....	48
Tabla 7. Tabla de frecuencias de la pregunta 2 Operatividad de aeronaves.....	49
Tabla 8. Estadística descriptiva de la pregunta 2 Operatividad de aeronaves.....	49
Tabla 9. Tabla de frecuencias de la pregunta 3 Operatividad de aeronaves.....	50
Tabla 10. Estadística descriptiva de la pregunta 3 Operatividad de aeronaves.....	50
Tabla 11. Tabla de frecuencias de la pregunta 4 Operatividad de aeronaves.....	51
Tabla 12. Estadística descriptiva de la pregunta 4 Operatividad de aeronaves.....	51
Tabla 13. Tabla de frecuencias de la pregunta 5 Operatividad de aeronaves.....	52
Tabla 14. Estadística descriptiva de la pregunta 5 Operatividad de aeronaves.....	52
Tabla 15. Tabla de frecuencias de la pregunta 6 Operatividad de aeronaves.....	53
Tabla 16. Estadística descriptiva de la pregunta 6 Operatividad de aeronaves.....	53
Tabla 17. Tabla de frecuencias de la pregunta 7 Operatividad de aeronaves.....	54
Tabla 18. Estadística descriptiva de la pregunta 7 Operatividad de aeronaves.....	54
Tabla 19. Tabla de frecuencias de la pregunta 8 Operatividad de aeronaves.....	55
Tabla 20. Estadística descriptiva de la pregunta 8 Operatividad de aeronaves.....	55
Tabla 21. Tabla de frecuencias de la pregunta 9 Operatividad de aeronaves.....	56
Tabla 22. Estadística descriptiva de la pregunta 9 Operatividad de aeronaves.....	56
Tabla 23. Tabla de frecuencias de la pregunta 1 Identidad	57

Tabla 24. Estadística descriptiva de la pregunta 1 Identidad	57
Tabla 25. Tabla de frecuencias de la pregunta 2 Identidad	58
Tabla 26. Estadística descriptiva de la pregunta 2 Identidad	58
Tabla 27. Tabla de frecuencias de la pregunta 3 Identidad	59
Tabla 28. Estadística descriptiva de la pregunta 3 Identidad	59
Tabla 29. Tabla de frecuencias de la pregunta 4 Identidad	60
Tabla 30. Estadística descriptiva de la pregunta 4 Identidad	60
Tabla 31. Tabla de frecuencias de la pregunta 5 Identidad	61
Tabla 32. Estadística descriptiva de la pregunta 5 Identidad	61
Tabla 33. Tabla de frecuencias de la pregunta 6 Identidad	62
Tabla 34. Estadística descriptiva de la pregunta 6 Identidad	62
Tabla 35. Tabla de frecuencias de la pregunta 7 Identidad	63
Tabla 36. Estadística descriptiva de la pregunta 7 Identidad	63
Tabla 37. Tabla de frecuencias de la pregunta 8 Identidad	64
Tabla 38. Estadística descriptiva de la pregunta 8 Identidad	64
Tabla 39. Tabla de frecuencias de la pregunta 9 Identidad	65
Tabla 40. Estadística descriptiva de la pregunta 9 Identidad	65
Tabla 41. Relación operatividad de aeronaves – identidad.	66
Tabla 42. Relación operatividad de aeronaves – compromiso.	68
Tabla 43. Relación operatividad – motivación.	70
Tabla 44. Relación operatividad de aeronaves – satisfacción.	71

ÍNDICE DE FIGURAS

	Página
Figura 1. Histograma de la pregunta 1 Operatividad de aeronaves.....	48
Figura 2. Histograma de la pregunta 2 Operatividad de aeronaves.....	49
Figura 3. Histograma de la pregunta 3 Operatividad de aeronaves.....	50
Figura 4. Histograma de la pregunta 4 Operatividad de aeronaves.....	51
Figura 5. Histograma de la pregunta 5 Operatividad de aeronaves.....	52
Figura 6. Histograma de la pregunta 6 Operatividad de aeronaves.....	53
Figura 7. Histograma de la pregunta 7 Operatividad de aeronaves.....	54
Figura 8. Histograma de la pregunta 8 Operatividad de aeronaves.....	55
Figura 9. Histograma de la pregunta 9 Operatividad de aeronaves.....	56
Figura 10. Histograma de la pregunta 1 Identidad	57
Figura 11. Histograma de la pregunta 2 Identidad	58
Figura 12. Histograma de la pregunta 3 Identidad	59
Figura 13. Histograma de la pregunta 4 Identidad	60
Figura 14. Histograma de la pregunta 5 Identidad	61
Figura 15. Histograma de la pregunta 6 Identidad	62
Figura 16. Histograma de la pregunta 7 Identidad	63
Figura 17. Histograma de la pregunta 8 Identidad	64
Figura 18. Histograma de la pregunta 9 Identidad	65
Figura 19. Contrastación de hipótesis general.....	67
Figura 20. Contrastación de hipótesis específica 1.....	68
Figura 21. Contrastación de hipótesis específica 2.....	70
Figura 22. Contrastación de hipótesis específica 3.....	72

INTRODUCCIÓN

La identidad es una característica común dentro del personal de la Fuerza Aérea del Perú, sin embargo, es preciso mantener y fortalecer ciertas acciones que permitan incrementarla. En ese sentido, la operatividad de los sistemas de armas es un aspecto fundamental para lograr lo antes descrito.

La Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo tiene una misión muy importante para la seguridad y defensa nacional, para el desarrollo económico y social del país, así como para la gestión nacional de riesgos de desastres, siendo el Escuadrón Aéreo N° 334 un elemento fundamental para el logro de los objetivos propuestos por el Alto Mando.

El presente estudio presenta cinco capítulos, de los cuales el Capítulo 1 expone la problemática de la investigación, teniendo en consideración la justificación y limitaciones presentadas en la misma.

El Capítulo 2 contiene el Marco Teórico, base fundamental de la presente investigación, pues presenta las bases teóricas que son el fundamento del estudio, así como las investigaciones antecedentes, tanto nacionales como internacionales.

El Capítulo 3 detalla la metodología en general, tipo, método y diseño de investigación, así como la población y muestra.

El Capítulo 4 muestra el análisis y la presentación de resultados obtenidos del instrumento empleado. Los resultados son presentados mediante cuadros y gráficos estadísticos de la encuesta empleada para una mejor comprensión de los mismos.

El Capítulo 5 presenta las conclusiones y recomendaciones, con el objetivo de brindar herramientas que contribuyan a la mejora de la gestión de recursos humanos

institucionales en favor del Estado, a través del mantenimiento de la operatividad del Escuadrón Aéreo N° 334.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

La Fuerza Aérea del Perú (FAP) tiene como misión emplear el poder aeroespacial en la defensa del Perú de sus amenazas y en la protección de sus intereses, en el control del orden interno, en el desarrollo económico y social del país, en la defensa civil y en el apoyo a la política exterior; a fin de contribuir a garantizar su independencia, soberanía e integridad territorial y el bienestar general de la Nación.

En ese sentido, la FAP para cumplir con las Demandas del Estado, busca incrementar sus capacidades tanto humanas como con equipamientos de alta tecnología y sistemas de armas que le permitan convertirse en un elemento valioso tanto para la Seguridad y defensa Nacional como para el Desarrollo Sostenible de la Nación.

Una de las Unidades existentes dentro de la Fuerza Aérea que ejecuta constantemente operaciones y acciones militares en favor del Perú, es la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo (DIVRA), la cual se encuentra equipada con aeronaves y sensores que le permite obtener información de percepción remota con la finalidad de aplicarla con fines de vigilancia y reconocimiento.

En ese sentido, en la actualidad, la DIVRA ejecuta operaciones aéreas de percepción remota con fines de apoyo al desarrollo social y económico del país, brindando información valiosa a Universidades, tales como la Universidad Nacional Autónoma de Tayacaja (con sede en Huancavelica), a Gobiernos Locales, como la Municipalidad de Chiclayo (cartografía), entidades rectoras, como el Instituto Geográfico Nacional (cartografía), a la Comisión Nacional para el Desarrollo y Vida sin Drogas (DEVIDA) para la identificación de cultivos de coca ilegales, entre otros.

Asimismo, apoya al Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, brindando información al Centro Nacional de Operaciones de Emergencia (COEN), a

Gobiernos Regionales, a través de sus Centros Regionales de Operaciones de Emergencia (COER) y a los Gobiernos Locales, con la finalidad que tengan la mayor y mejor información que les brinde una conciencia situacional que permita la mejor toma de decisiones.

En el ámbito de la seguridad y defensa, así como en el control de orden interno, realiza operaciones de vigilancia y reconocimiento de zonas de fronteras, del VRAEM y áreas que la superioridad lo requiera, brindando información crítica para la toma de decisiones.

A nivel Europa, se puede señalar que el Ejército del Aire de España, a través del 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas tiene por misión la ejecución de misiones de vigilancia, reconocimiento, teledetección e inteligencia, para lo cual desarrolla distintas capacidades y competencias dentro del personal que cumplen funciones operativas y de apoyo para el cumplimiento de la misión, siendo sus tripulaciones aéreas un factor fundamental para dicho fin (Ejército del Aire, 2021).

Países como Chile, que cuenta con el Servicio Aerofotogramétrico Nacional, ejecuta operaciones de percepción remota, y está compuesto por profesionales en constante perfeccionamiento, con amplia experiencia en percepción remota, aerofotogrametría y técnicas afines, que ejercen un papel clave en el desarrollo exitoso de nuestros proyectos, con el único propósito de satisfacer las necesidades de sus usuarios y aportar al desarrollo del país. Asimismo, cuentan con plataformas aerotransportadas y sensores especialmente modificados para las labores fotogramétricas, además de ser el distribuidor de las imágenes capturadas por el satélite chileno Fasat-Charlie, capacidades que nos permiten cumplir con una gama de misiones en las diversas regiones del país. Dentro de sus inventarios tienen aeronaves como el Learjet 35A, Twin Otter DHC-6 y el Gulfstream G-IV en condición operativos, lo que les permite continuar con el

entrenamiento de sus tripulaciones, así como ejecutar las operaciones aéreas en el ámbito de su misión (Infodefensa, 2020).

En el caso de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, a pesar de todos los productos que puede brindar en favor de las demandas del Estado y a pesar de contar con capacidades tecnológicas como son los sensores de percepción remota, la realidad muestra que existe una gran demanda de información que no puede cubrir por existir ciertas limitaciones de índole logístico (infraestructura, mantenimiento y abastecimiento) afectando cumplimiento eficiente de las demandas del Estado.

La identidad de una persona con la organización a la que pertenece es un aspecto crítico para la perdurabilidad de dicha organización y permite entender mejor cuáles son las metas que se pretenden alcanzar, así como entregar a la sociedad una carta de presentación. (Alto Nivel, n.d.).

Considerando el mundo cambiante en el cual vivimos, el sentido de pertenencia para toda persona lo hace sentir más seguro frente a los desafíos de la vida. Este sentimiento de pertenencia, mucho más allá del mero hecho de integrar un grupo, implica toda una identificación personal, la generación de vínculos afectivos, la adopción de normas y hábitos compartidos, y un sentimiento de solidaridad para con el resto de los miembros (Herrarte, 2015).

El desarrollo de las organizaciones y sociedades a través del tiempo siempre se ha encontrado ligado al sentimiento de identidad de las personas con las mismas organizaciones y sociedades. Este sentimiento se encuentra a su vez relacionado con el hecho de hacer suyo la misión de la organización, saber que la labor que uno cumple apoyará al cumplimiento de los objetivos propuestos por la organización.

Por otro lado, es importante, para mantener esta identidad, que la motivación sea un factor al cual se le dé una mayor atención. De manera amplia, motivo es aquello que

impulsa a una persona a actuar de determinada manera, por lo menos, que origina una propensión hacia un comportamiento específico (Rabuñal, n.d.).

Es entonces imperante que el personal FAP sienta esa identificación con la institución, que sienta el compromiso de realizar cada acto en beneficio de la institución y del país. Esta actitud sería un factor que beneficiaría también al propio personal en su desarrollo personal y profesional.

Asimismo, al ser la Fuerza Aérea una institución de carácter nacional, existen subculturas dentro de las Unidades determinadas por la ubicación geográfica de las mismas, así como por el sistema de armas que tienen dichas Unidades (Ríos, 2019). En el caso específico de la DIVRA, tiene una gran tradición por ser una Unidad que aporta a la FAP y al país información valiosa para la toma de decisiones.

En los últimos años ha predominado la inoperatividad aérea en la Unidad, esto ha traído ciertos problemas administrativos y funcionales, sumados al deterioro de la infraestructura de la Unidad. Por otro lado, con ciertas altas y bajas el clima laboral se ha visto afectado, a pesar de algunas políticas de motivación relacionadas con el bienestar del personal, siendo una preocupación del Director de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo (DIVRA) reforzar la identidad del personal.

Es importante resaltar que, el efecto de la operatividad de las aeronaves suele ser estudiado desde el punto de vista de mantenimiento de aeronaves, sin embargo, es importante investigar desde el punto de vista del personal que emplea los sistemas de armas, en este caso específico, de las tripulaciones aéreas del Escuadrón Aéreo N° 334, quienes tienen la tarea de realizar las operaciones aéreas de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento propios, conjuntos o en apoyo a otras instituciones, dentro del territorio nacional, en beneficio de la lucha contra el terrorismo, TID y otras que demande la superioridad.

Esta situación, hace necesario determinar la relación que puede existir entre la operatividad de las aeronaves y la identidad de las tripulaciones aéreas de la DIVRA, motivo por el cual, dentro de la línea de investigación de administración aeroespacial, surge el problema de investigación, el cual se plantea para el desarrollo de la presente Tesis de la siguiente manera:

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020?

1.2.2. Problemas Específicos

PE1. ¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y el compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020?

PE2: ¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020?

PE3: ¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020?

1.3. Justificación e importancia del estudio

La presente investigación presentará diversas definiciones y teorías concernientes tanto de la operatividad de aeronaves como de la identidad del personal, teniendo en

consideración los objetivos propuestos en el estudio. Este sustento teórico fortalece al estudio, ya que permitirá conocer de manera más específica la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo. Asimismo, este estudio servirá como información base a otras investigaciones con objetivos similares.

Por otro lado, la metodología utilizada representará un aporte para el conocimiento científico, ya que los instrumentos a utilizar nos permitirán tener un mejor panorama de la situación actual de la operatividad de las aeronaves y de la identidad de las tripulaciones aéreas del Escuadrón Aéreo N° 334 de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, pudiendo esta metodología ser replicada en otros estudios o instituciones con misiones similares.

Asimismo, la presente investigación es importante porque permitirá que la Fuerza Aérea del Perú conozca la situación real desde el punto de vista operacional de una Unidad crítica para la obtención de información como lo es la DIVRA, pudiendo de esta manera adoptar las medidas necesarias para la ejecución de mejoras, haciendo más eficiente su labor en beneficio de la institución y del Estado peruano.

1.4. Limitaciones de la investigación

La presente investigación presenta limitaciones bibliográficas, ya que existe limitación de estudios relacionados a la operatividad de aeronaves, desde el punto de vista de las tripulaciones, en Unidades Aéreas militares, tanto a nivel nacional como internacional. Asimismo, existe una limitación respecto a la operatividad de las aeronaves, puesto que existen periodos en los que las aeronaves se encuentran en situaciones no operativas o disponibles para realizar operaciones aéreas, sin embargo, no

presentaría ningún inconveniente la medición, ya que se ejecutará en el periodo de que las mismas se encuentren operativas.

1.5. Objetivos de la Investigación

1.5.1. Objetivo General

Determinar la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.

1.5.2. Objetivos Específicos

OE1. Establecer la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y el compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.

OE2: Establecer la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.

OE3: Establecer la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.

1.6. Hipótesis

1.6.1. Hipótesis General

La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.

1.6.2. Hipótesis Específicas

HE1: La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona de manera directa y significativa con el compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.

HE2: La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona de manera directa y significativa con la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.

HE3: La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona de manera directa y significativa con la satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.

1.7. Variable de investigación

1.7.1. Variable 1: Operatividad de aeronaves

Situación diaria de la aeronave, en la cual se encuentra la aeronave al momento que se planea realizar una operación aérea, la FAP ha establecido tres situaciones técnicas de una aeronave: operativa, disponible e inoperativa (Fuerza Aérea del Perú, 2015).

Tabla 1. Conceptualización de las dimensiones de la variable Operatividad de aeronaves

Dimensión	Definición	Indicadores
Aeronave operativa	Una aeronave está en condición operativa cuando cumple con todas las condiciones siguientes: se encuentra en condición aeronavegable, todos sus sistemas se encuentran funcionalmente operativos, puede realizar todas las operaciones para la cual ha sido diseñada o modificada, cuenta con certificado de aeronavegabilidad.	Motor Estructura Aviónica
Aeronave disponible	Una aeronave se encuentra en situación disponible cuando estando en condición aeronavegable, alguno de sus sistemas no relacionado a la seguridad de vuelos falla o se encuentra inoperativo, cuenta con certificado de aeronavegabilidad.	Motor Estructura Aviónica
Aeronave inoperativa	Una aeronave está en la situación de inoperativa cuando cumple al menos una de las siguientes condiciones: no se encuentra en condición aeronavegable, un sistema relacionado directamente a la seguridad de vuelos se encuentra inoperativo, no cuenta con certificado de aeronavegabilidad.	Motor Estructura Aviónica

1.7.2. Variable 2: Identidad

Sentimiento de pertenencia a la Unidad, elemento importante y valioso dentro del grupo de trabajo. En general, la sensación de compartir los objetivos personales con los de la institución (Montoya, 2017).

Tabla 2. Conceptualización de las dimensiones de la variable Identidad

Dimensión	Definición	Indicadores
Compromiso	Estado psicológico que caracteriza una relación entre una persona y una organización.	Orgullo Esfuerzo Continuidad
Motivación	Aquellas fuerzas sobre un individuo o en su interior, y originan que se comporte de una manera determinada, dirigida hacia las metas, condicionados por la capacidad del esfuerzo de satisfacer alguna necesidad individual	Línea de carrera Capacitación Bienestar
Satisfacción	Conjunto de sentimientos y emociones favorables o desfavorables con que los empleados ven su trabajo	Idoneidad Libertad Realización

1.7.3. Operacionalización de variable

Tabla 3. Tabla de Operacionalización de las Variables

Variable	Dimensiones	Indicadores	Items
Operatividad de aeronaves	Aeronave operativa	Motor	1
		Estructura	2
		Aviónica	3
	Aeronave disponible	Motor	4
		Estructura	5
		Aviónica	6
	Aeronave inoperativa	Motor	7
		Estructura	8
		Aviónica	9
Identidad	Compromiso	Orgullo	1
		Esfuerzo	2
		Continuidad	3
	Motivación	Línea de carrera	4
		Capacitación	5
		Bienestar	6
	Satisfacción	Idoneidad	7
		Libertad	8
		Realización	9

Fuente: Desarrollo económico adaptado de Torres (2014).

1.7.4. Matriz de análisis de contenidos

Tabla 4. Análisis de contenidos

PREGUNTA GENERAL	PREGUNTAS ESPECÍFICAS	VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE CADA VARIABLE	ASPECTOS O CONCEPTOS CLAVES DEL MARCO TEÓRICO	AUTOR Y TEORÍA O ENFOQUE QUE UTILIZAS PARA EL ANÁLISIS TEÓRICO
¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020?	PE1: ¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y el compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020?	Operatividad de aeronaves	Situación diaria de la aeronave, en la cual se encuentra la aeronave al momento que se planea realizar una operación aérea, la Fuerza Aérea del Perú ha establecido tres situaciones técnicas de una aeronave: operativa, disponible e inoperativa (Fuerza Aérea del Perú, 2015)	<ul style="list-style-type: none"> Operatividad de aeronaves Organización del Mantenimiento FAP Dimensiones de la operatividad de aeronaves 	Fuerza Aérea del Perú (operatividad y mantenimiento de aeronaves)
	PE2: ¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020?				
	PE3: ¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020?	Identidad	Sentimiento de pertenencia a la Unidad, elemento importante y valioso dentro del grupo de trabajo. En general, la sensación de compartir los objetivos personales con los de la institución	<ul style="list-style-type: none"> Identidad Dimensiones de la identidad 	<ul style="list-style-type: none"> Escuela de Organización Industrial, 2015 (Gestión empresarial) Chiavenato, 2002 (Administración) Fuentes, 2011 (Satisfacción laboral) Ríos, 2019 (Identidad) Aldaña, 2013 (Compromiso) Muñoz, 2014 (Motivación)

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes del problema

2.1.1. Internacionales

Pinheiro y Lopes (2019), en su artículo “Cenário de desmatamento na região de influência da rodovia AM-254 por meio de imagens SAR aerotransportado R99-SAR/SIPAM”, publicado en Brasil, tuvo como objetivo cuantificar la deforestación por medio de imágenes de radar aerotransportadas del sensor R99-SAR/SIPAM, a lo largo de la carretera AM-254 en el Estado de Amazonas. La investigación es del tipo aplicada, con un enfoque cuantitativo y alcance descriptivo. La unidad de análisis son las imágenes del área correspondiente a la carretera AM-254 en el Estado de Amazonas. Se presentan el resultado del mapeo de la deforestación por intermedio de imágenes de radar aerotransportado, en la carretera AM-254, localizada en los municipios de Careiro y Autazes, en el Estado de Amazonas. El Embraer R-99 es un avión de teledetección que emplea un radar de apertura sintética y tecnología FLIR (Forward Looking InfraRed), además de un escáner multiespectral. Para el mapeo fue creado un mosaico conteniendo cuatro líneas de imágenes R99-SAR/SIPAM, con resolución espacial de 6m en composición RGB representadas por las polarizaciones HH, VH e HV. Para la creación de los polígonos de las aéreas deforestadas se utilizó la técnica de interpretación visual. El análisis cuantitativo de los polígonos reveló un total de aproximadamente 219,64 km² de área deforestada, lo que corresponde al 22,8% del área de estudio, llegando a la conclusión que el empleo de este sistema de vigilancia y reconocimiento aéreo es fundamental como herramienta para la mejor toma de decisiones para el cuidado del medio ambiente.

Carbajal (2014), en su investigación “Análisis de la identidad organizacional y su influencia en la imagen de la Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá”,

realizada en Colombia, tuvo como objetivo fundamental identificar y analizar la relación entre la identidad organizacional y la imagen de la universidad, a través de un estudio tanto teórico como empírico. El método utilizado fue un enfoque cuantitativo, de alcance descriptivo. El diseño fue no experimental de corte transversal. La población estuvo compuesta por 380 alumnos. La muestra estuvo compuesta por 49 alumnos. La técnica de recolección de datos fue la encuesta y el análisis se dio respecto a ésta. En el análisis realizado se constató que las relaciones teóricas que se establecieron como base del modelo propuesto, se han satisfecho en su totalidad de forma empírica, lo que adicionalmente contribuye con la validez nomológica de la investigación; estableciendo el modelo final y sus cargas factoriales. Como conclusión de la presente investigación se puede afirmar que se demostró la importancia del desarrollo de la identidad organizacional respecto a la mejora de la imagen de una organización.

Brassen (2014), en su investigación “Los factores de la aeronavegabilidad conjunta y su influencia en el incremento de la capacidad operacional en un Teatro de Operaciones”, publicada en Argentina, busca identificar y estudiar los factores que facilitan la operatividad y puesta a disposición de las aeronaves para su utilización en el nivel operacional. En ese sentido, la relación de la estrategia operacional y la Aeronavegabilidad Militar Conjunta es una relación permanente que se basa en los beneficios que esta última aporta a la estrategia operacional, la cual aumenta la eficiencia del mantenimiento aeronáutico maximizando el empleo de los medios en el nivel operativo. Estos beneficios se representan en factores que están gobernados por un sistema de gestión de calidad total que satisface las necesidades y expectativas de toda la organización y dan como resultado que los elementos usados sean de calidad aceptable, que las personas que realizan los trabajos de mantenimiento sean supervisadas, que las acciones correctivas sobre las fallas sean implementadas, que el control periódico de los

equipos utilizados para el mantenimiento sean verificados y que todos los trabajos de mantenimiento queden registrados acorde a lo establecido en el reglamento de aeronavegabilidad. Llegándose a la conclusión que el estudio revela que cualquiera sea el escenario operacional donde se realiza el mantenimiento de las aeronaves, los factores de Aeronavegabilidad Militar Conjunta elevan el rendimiento operacional y mejoran el nivel operativo permitiéndole al comandante operacional disponer de un abanico amplio de medidas para la toma de decisiones y de esta manera brindar nuevas herramientas para la planificación.

2.1.2. Trabajos Nacionales

Ríos (2019) en su investigación “Identidad laboral del personal militar y civil del Grupo Aéreo N° 11, año 2018” realizada en Perú, tuvo como objetivo determinar el nivel de identidad laboral del personal militar y civil que labora en el Grupo Aéreo N° 11, año 2018 considerando los niveles de operatividad de la aeronave SU-25. El método utilizado tiene un enfoque cuantitativo, de alcance descriptivo. El diseño del estudio es no experimental de corte transversal. La población está compuesta por todo el personal que labora en el Grupo Aéreo N° 11 (434 efectivos). La muestra está compuesta por 18 efectivos, entre personal militar y civil. La técnica de recolección de datos está dada por la encuesta y el análisis se realizó a los resultados estadísticos obtenidos de la misma. Los resultados hallados en la presente investigación concluyen que existe un alto nivel de identidad laboral en el personal militar y civil que labora en el Grupo Aéreo N° 11.

Arango (2017) en su investigación “Estilos de dirección, identidad corporativa y gestión en directivos del sector educación de Lima 2016”, realizada en Perú, tiene como objetivo fundamental establecer la relación existente entre los estilos de dirección, identidad corporativa y gestión educativa en directivos del sector educación de Lima

2016. El método utilizado fue el cuantitativo con un nivel de investigación descriptivo correlacional. El diseño fue no experimental. La población y muestra estuvo formada por todos los docentes del centro de capacitación de postgrado de la Universidad Enrique Guzmán y Valle, 64 encuestados válidos. La técnica de recolección de datos fue mediante la encuesta y el análisis se realizó a los resultados estadísticos obtenidos de la misma. El estilo de liderazgo más significativo fue el emotivo libre, liderazgo racional y generativo racional, en identidad corporativa el componente empatía, en gestión directiva el componente planes operativos institucionales fue el más significativo. Al determinarse que mayormente existen diferencias entre los componentes y las dimensiones de las variables estilos de dirección, identidad corporativa y gestión de la dirección, se concluyó que existe relación entre estas variables y se rechaza la hipótesis nula. La investigación tuvo como aporte el hecho de reconocer que el tipo de liderazgo ejercido en una organización influirá en la identidad corporativa o laboral de forma directa.

Morales (2017), en su investigación de maestría “Factores operacionales y rendimiento operativo en el programa de instrucción de los alumnos pilotos de la Escuela de Formación de Pilotos N° 51- 2017” realizada en Perú, tuvo como objetivo identificar la relación existente entre los factores operacionales y el rendimiento operativo durante el programa de instrucción de los alumnos pilotos de la Escuela de Formación de Pilotos N° 51 en el año 2017, esta investigación tiene un enfoque cuantitativo, siendo el diseño no experimental de corte transversal. El estudio se realizó con la totalidad de alumnos pilotos involucrados, donde participaron todos los alumnos pilotos del Escuadrón Aéreo N° 511, que culminaron su progresión de vuelos en el año 2017, por lo que tiene en este caso una muestra no probabilística del tipo censal, con alcance a la totalidad del personal de alumnos pilotos del mencionado escuadrón. Los resultados de la investigación evidencian que los factores operacionales no se relacionan significativamente con el

rendimiento operativo de los alumnos pilotos. Se concluye, que no existe una correlación entre los factores operacionales y el rendimiento operativo durante el programa de instrucción de los alumnos pilotos de la Escuela de Formación de Pilotos N° 51 en el año 2017.

Cerón (2015), en el estudio “Compromiso organizacional e identidad profesional en docentes de la Red educativa Fe y Alegría, 2015”, realizado en Perú, tuvo como objetivo establecer la relación que existe entre el compromiso organizacional y la identidad profesional en docentes de la red educativa fe y alegría. El método utilizado fue cuantitativo con un nivel de investigación descriptivo correlacional. El diseño fue no experimental. La muestra estuvo conformada por 137 docentes del nivel secundaria. Como instrumento de investigación se utilizó la encuesta y el análisis de los resultados estuvieron basados en dicho instrumento. Como resultado de la investigación se encontró que existe una relación positiva y una correlación moderada entre el compromiso organizacional y la identidad profesional de la Red educativa Fe y Alegría, con un nivel de significancia de .05, Rho de Spearman = 0.717 y $p= 0.000 < 0.05$. Se pudo concluir que la investigación permitió establecer la relación entre el compromiso organizacional y la identidad profesional en docentes, lo que consecuentemente permite obtener estrategias que afiancen las dos variables de estudio en beneficio de los alumnos.

Cieza (2016), en la investigación “La comunicación interna y su relación con la identidad corporativa de los colaboradores de una empresa constructora de la ciudad de Trujillo, 2016”, publicada en Perú, tuvo como objetivo fundamental determinar la relación entre la comunicación interna y la identidad corporativa de los colaboradores de una empresa constructora de la ciudad de Trujillo durante el periodo del primer trimestre del 2016. El método utilizado fue un enfoque cuantitativo, de alcance descriptivo correlacional. El diseño fue no experimental de tipo transversal. La población estuvo

compuesta por 22 colaboradores operativos de una empresa constructora de la ciudad de Trujillo, para analizar la comunicación interna existente en la empresa y la identidad corporativa que perciben acerca de la empresa. La muestra estuvo conformada por la misma población. La técnica de recolección de datos fue la encuesta, utilizándose dos tipos de cuestionarios. El análisis de la investigación estuvo basado en los resultados de las encuestas realizadas. Como conclusión de la investigación se determinó que el nivel de comunicación interna existente es regular, porque no existe un alto grado de identificación y pertenencia de los miembros, ni cooperación entre el personal y la comunicación es ineficiente. Esto genera un servicio y atención deficiente a los clientes, quienes al observar el comportamiento del personal y experimentar el servicio que brindan, perciben una imagen negativa de la empresa. Finalmente se comprobó que existe una correlación significativa regular entre la comunicación interna y la identidad corporativa, en los colaboradores operativos de una empresa constructora.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Operatividad de aeronaves

Con la finalidad de poner en contexto los objetivos de investigación, es preciso tener en cuenta la visión de la operatividad de aeronaves en la Fuerza Aérea del Perú, para lo cual, se desarrollará los puntos más importantes respecto a la logística y el mantenimiento dentro de la institución, de acuerdo con el siguiente detalle:

2.2.1.1. Logística

El Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas (2013), publicó el Manual de Doctrina de Logística Conjunta en el cual, en su Capítulo Operaciones Logísticas, establece las funciones logísticas dentro de las instituciones armadas.

En ese sentido, define al abastecimiento como todas las acciones de cálculo de requerimientos, adquisición, recepción, almacenamiento y distribución del material y equipamiento que es necesitado por las fuerzas operativas para ejecutar el equipamiento y sostenimiento de la fuerza antes, durante y después del combate.

Por otro lado, la Fuerza Aérea del Perú (2002), establece que el abastecimiento es la función logística en la que se ejecuta el proceso de suministrar a la organización FAP de todo el material para su equipamiento, mantenimiento, operación y funcionamiento adecuado. Esta función presenta las siguientes tareas, determinación de necesidades, compra o adquisición, obtención o recepción, almacenamiento, despacho y distribución, control de stock de artículos de todo tipo, disposición final.

Por otro lado, considera al mantenimiento como aquellas acciones respecto a la inspección, prueba, verificación, calibración, reparación, modernización y modificación que se realizan con la finalidad de conservar el material y equipo en condiciones operativas o retornarlas al servicio (Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, 2013).

Para apoyar la estrategia militar, el sistema logístico debe ser eficiente y estar en capacidad de reunir personal, equipamiento, movilidad, atención médica, infraestructura y los requerimientos del sostenimiento de las FFAA, a través de todo el desarrollo de las Operaciones y Acciones Militares Conjuntas.

El Sistema Logístico de Material FAP (Fuerza Aérea del Perú, 2002), se encuentra conformado por la Dirección General de Logística y los Servicios Técnicos, los cuales tienen la responsabilidad de proporcionar la logística para el sostenimiento de las capacidades fundamentales y operacionales de la Fuerza Aérea del Perú, desarrollar actividades de investigación y desarrollo en el campo aeroespacial, así como contribuir en el desarrollo económico y social del país.

Es preciso recalcar que, en la actualidad, la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo no viene cumpliendo eficientemente con las tareas establecidas en el proceso logístico, en lo concerniente a la función de abastecimiento, específicamente en la determinación de necesidades. Asimismo, dentro del Sistema Logístico de la FAP, los órganos y/o servicios técnicos no vienen desarrollando investigación respecto a la mejora de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334.

2.2.1.2. Organización del Mantenimiento FAP

La Fuerza Aérea del Perú (1955), publicó la Ordenanza FAP 66-1, en la cual se establece las normas y procedimientos generales que regulan el Sistema de Mantenimiento de la FAP, determinando la organización de los escalones de mantenimiento como a continuación se detalla:

2.2.1.2.1. Mantenimiento Orgánico

Comprenderá todas las operaciones de mantenimiento preventivo desempeñadas por el personal a cargo de material o equipo orgánico de las Unidades o Dependencias de la FAP. De una manera general consiste en: cuidados apropiados de empleo, limpieza, operación de acuerdo con regulaciones técnicas, preservación de daños, servicio periódico, inspección de acuerdo con las Ordenes Técnicas, reparación menor de que no requiera el desmontaje de conjuntos, equipos, de herramientas mayores no asignadas a este Escalón, personal técnico especializado y abastecimientos no autorizados en las tablas de asignación.

2.2.1.2.2. Mantenimiento de Base

Básicamente comprende todas aquellas operaciones necesarias para realizar el mantenimiento correctivo, que sobrepase al alcance establecido para el mantenimiento orgánico. Este Escalón de Mantenimiento requiere un organismo de servicios especializados tipo ESA o Unidades similares, talleres fijos de reparación o Unidades Móviles con el equipo necesario para realizar el desmontaje y reemplazo de conjuntos y sub-conjuntos, fabricación de piezas menores etc., de acuerdo a las Ordenes Técnicas y otras Directivas aplicable a este Escalón.

2.2.1.2.3. Mantenimiento de Arsenal

Comprende todas aquellas Operaciones para la reparación general del material y equipo de la FAP que hayan alcanzado al límite máximo del trabajo, que sea necesario su revisión total y reparación general por accidente o desgaste natural. Este Escalón requiere personal altamente técnico y especializado, equipo de máquinas para comprobación y chequeo; una variada existencia de abastecimientos y repuestos de acuerdo con el material y equipo disponible. Será regulado como los anteriores a través de Ordenes Técnicas.

Asimismo, establece que el Sistema de Inspección de Aviones proveerá de la información técnica, procedimientos y normas para mantener el más elevado porcentaje de aviones en condiciones operativos.

Adicionalmente, indica que el Sistema de Inspección Técnica deberá ceñirse a las tres formas siguientes: selección del personal técnico, preparación de un programa de trabajo de acuerdo con las órdenes técnicas, exactitud en el cumplimiento del programa.

Actualmente, no se viene cumpliendo adecuadamente con la Ordenanza 66-1, debido a que la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo no cuenta con un sistema logístico robusto que le permita ejecutar con todos los escalones de

mantenimiento referidos en la mencionada Ordenanza, elevando el porcentaje de aeronaves inoperativas.

2.2.1.3. Dimensiones de la operatividad de aeronaves

Existen diferentes tipos de limitaciones que se pueden presentar dentro del empleo de las aeronaves de vigilancia y reconocimiento aéreo, la Orden Técnica FAP 00-20A-1A, de acuerdo con la Fuerza Aérea del Perú (2015), establece que:

Las aeronaves de la FAP durante su explotación pueden encontrarse en diversas situaciones técnico-operativas, algunas de las cuales pueden limitar capacidades relacionadas o no a la seguridad de los vuelos, otras pueden limitar su capacidad para operar. En la FAP se ha establecido tres situaciones técnicas en las que puede encontrarse una aeronave: operativa, disponible e inoperativa, para las dos primeras está permitido las operaciones aéreas. (p. 22).

Por lo mencionado anteriormente, podríamos definir que la operatividad de las aeronaves, también llamada “situación diaria de la aeronave” en la cual se encuentra la aeronave al momento que se planea realizar una operación aérea, la Fuerza Aérea del Perú ha establecido tres situaciones técnicas de una aeronave: operativa, disponible e inoperativa.

2.2.1.3.1. Aeronave Operativa

La Fuerza Aérea del Perú (2015), a través de la Orden Técnica FAP 00-20A-1A, 2015, establece que:

Una aeronave está en condición operativa cuando cumple con todas las condiciones siguientes: se encuentra en condición aeronavegable, todos sus sistemas se encuentran funcionalmente operativos, puede realizar todas las

operaciones para la cual ha sido diseñada o modificada, cuenta con certificado de aeronavegabilidad (p.23).

2.2.1.3.2. Aeronave Disponible

La Fuerza Aérea del Perú (2015), a través de la Orden Técnica FAP 00-20A-1A, 2015, establece que una aeronave se encuentra en situación disponible cuando estando en condición aeronavegable, alguno de sus sistemas no relacionado a la seguridad de vuelos falla o se encuentra inoperativo, cuenta con certificado de aeronavegabilidad.

En ese sentido, el certificado de aeronavegabilidad es un documento muy importante para la ejecución de operaciones aéreas, la Fuerza Aérea del Perú (2015) expresa:

El certificado de aeronavegabilidad puede disponer de restricciones temporales para ciertas operaciones aéreas como consecuencia de la inoperatividad de algún sistema no relacionado a la seguridad de vuelos. En este caso, la aeronave se encontrará en situación disponible con restricciones, aun cuando no pueda cumplir una o varias operaciones para la cual ha sido diseñada (p. 23).

2.2.1.3.3. Aeronave Inoperativa

La Fuerza Aérea del Perú (2015), a través de la Orden Técnica FAP 00-20A-1A, 2015, establece que:

Una aeronave está en la situación de inoperativa cuando cumple al menos una de las siguientes condiciones: no se encuentra en condición aeronavegable, un sistema relacionado directamente a la seguridad de vuelos se encuentra inoperativo, no cuenta con certificado de aeronavegabilidad. (p. 23).

2.2.2. Identificación de las tripulaciones

Para un mejor entendimiento de lo que engloba esta palabra se hace necesario llegar a comprender ciertas definiciones importantes para el cumplimiento de los objetivos del estudio. En ese sentido, temas como identidad laboral son críticos para una mejor comprensión.

Toda organización necesita tener una personalidad propia, esto es, un conjunto de características que las distingan y que permitan reconocerla, diferenciándola de las demás.

La identidad laboral se define como la relación que las personas tienen con el trabajo respecto a cómo el rol ocupacional (el trabajo que desempeñan) tiene que ver con lo que la persona es, o le describe como parte central suya. (Malvezzi, 2001 véase en Herrarte, 2015).

La identidad laboral se puede definir también, como el espacio común compartido entre los sujetos, sus entornos laborales y sociales y las instituciones donde trabajan. Estas identidades se definen en el apego a unos modelos laborales fruto de la interacción entre un proceso de las vivencias y procesos de las relaciones de las personas. En ese sentido, son un modo de definirse y ser definido como poseyendo determinadas características, en parte idénticas a otros y en parte diferentes de otros miembros del grupo ocupacional (Bolívar Botía, Fernández Cruz y Molina Ruiz, 2004 véase en Mórtola, 2006).

Por otro lado, la creación de identidades se relaciona con la historia de las profesiones en que se desempeñan, con las biografías de los individuos que las componen y con las condiciones históricas y sociales que los hacen existir como tales (Mórtola, 2006).

En ese sentido, para Garabito (2005) véase en Valdebenito y Reyes (2014), la identidad es uno de los fenómenos que mejor muestran la compleja relación recíproca entre las estructuras y los sujetos.

Para Iñiguez (2001) véase en Valdebenito y Reyes (2014), “la identidad es un constructo relativo al contexto socio histórico en el que se produce, un constructo problemático en su conceptualización y de muy difícil aprehensión desde nuestras diferentes formas de teorizar la realidad social”.

Es entonces la identidad un proceso que debe ser construido y siempre evaluado, para Dubar (2002) véase en Valdebenito y Reyes (2014),

La identidad es construida y reconstruida cada día en el interior del proceso de socialización. Esta construcción se realiza como producto de dos procesos heterogéneos: el primero de ellos es el proceso de atribución de la identidad por las instituciones y los agentes directamente en interacción con el individuo. El segundo proceso de incorporación de la identidad se ve reflejado en los actos de pertenencia realizados a través de las trayectorias sociales, que expresan la identidad para sí (p. 46).

Respecto a lo mencionado en los párrafos anteriores, esa construcción de identidad puede darse mediante el fortalecimiento del compromiso laboral, de la satisfacción laboral y por acciones motivacionales (motivación) en favor del personal que labora en una institución.

Sisto (2006), afirma que, es por esto que no es posible investigar las construcciones de la identificación laboral independientemente del contexto sociohistórico en el que se sitúa; ya que al producirse cambios en el contexto laboral y en

la forma en cómo se entiende y experimenta el trabajo, inevitablemente producirá modificaciones en la manera que se constituye la identificación.

En relación a lo expresado anteriormente se puede definir a la identificación de las tripulaciones aéreas como aquel fenómeno en el que el personal de pilotos, mecánicos y operadores de los sensores del sistema de armas del Escuadrón Aéreo N° 334 tienen un sentido de pertenencia dentro del entorno en el que se desenvuelven, tanto en tierra como en el aire.

Para los fines de la presente investigación y la mejor comprensión de lo que respecta a la identidad laboral, se hace necesario conocer las principales definiciones y conceptos relacionados a la Gestión de Recursos Humanos, que es uno de los procesos más importantes dentro de una organización, según la Escuela de Organización Industrial (2013), es aplicado al incremento y preservación del esfuerzo, los conocimientos, las habilidades, entre otros, de los miembros de la estructura, en beneficio de un sujeto, de la propia organización y del país en general. Asimismo, se puede afirmar que busca auxiliar a los empleados a alcanzar un nivel laboral, social y personal que cubra sus necesidades y expectativas personales, es decir, promueve el desempeño eficiente del personal que compone una organización.

Las organizaciones pueden lograr ventajas competitivas respecto a sus pares, de acuerdo con lo manifestado por la Escuela de Organización Industrial (2015):

- Mejoran la eficiencia o eficacia de la organización. El valor aumenta cuando los trabajadores encuentran medios para disminuir costos, proporcionar algo único a clientes o usuarios, o alguna combinación de estos puntos.
- Sus habilidades, conocimientos y capacidades no están al alcance de la competencia.

- Los demás no pueden imitar sus capacidades y contribuciones.
- Sus talentos pueden combinarse y desplegarse para trabajar en nuevas tareas en cuanto sea necesario.
- La Gestión del Talento Humano moderna va más allá de la Administración de las Personas, sino que está orientada a la Gestión o Administración con las Personas. Este es el reto: lograr que las personas se sientan y actúen como socias de la organización, participen activamente en un proceso de desarrollo continuo a nivel personal y organizacional y sean los protagonistas del cambio y las mejoras (p. 1.).

Asimismo, se hace crítico el manejo de definiciones como el de clima laboral, que es un factor crítico en toda organización actual, de acuerdo con lo señalado por Chiavenato, (2002), el ambiente entre los miembros de la organización se llama clima organizacional y está estrechamente ligado al grado de motivación de las personas, tomándose en cuenta la comunicación, liderazgo de sus jefes, perspectivas de desarrollo o reconocimiento que reciben.

La percepción del ambiente de la organización por parte de su personal es en resumen el clima organizacional y la influencia de este puede generar buenos o malos desempeños, que, según Marroquín y Pérez, 2011 lo definen de la siguiente manera:

El clima organizacional dentro de una organización, expresa la influencia del ambiente sobre la motivación de los participantes, de tal manera que se puede describir con la cualidad o propiedad del ambiente organizacional que perciben o experimentan sus miembros y que influyen en su conducta, este término se refiere específicamente a las propiedades motivacionales del ambiente organizacional, es decir, a los aspectos de la organización que causan diferentes tipos de motivación

en sus participantes. El clima organizacional es alto y favorable en aquellas situaciones que proporcionan satisfacción de las necesidades, influye sobre el estado motivacional de las personas y a su vez recibe influencia de este: es como si hubiera una retroalimentación recíproca entre el estado motivacional de las personas y el clima organizacional (p. 14).

2.2.2.1. Dimensiones de la identidad

Se puede nombrar como dimensiones de la identidad al compromiso, la motivación y la satisfacción del personal respecto a su organización.

2.2.2.1.1. Compromiso laboral

Conway (2004) véase en Aldaña (2013), la definición de compromiso laboral ha ido cobrando importancia en las organizaciones, debido al interés por comprender qué retiene a los trabajadores en la organización. De la misma manera, se han realizado estudios que asocian el compromiso laboral para predecir al desempeño; así como lo vinculan con bajo ausentismo y altos resultados misionales.

La definición más aceptada de compromiso organizacional, según Aldaña (2013) es, “el compromiso es un estado psicológico que caracteriza una relación entre una persona y una organización.”

A su vez, Aldaña (2013) expresa que el compromiso con la organización muestra la relación del trabajador con la organización y cuáles son las consecuencias en su decisión de seguir formando parte de la misma. Existe mayor probabilidad que los trabajadores comprometidos permanezcan en la organización que los empleados no comprometidos.

En la definición de compromiso laboral se incluyen la aceptación de las metas de la organización, la disposición a realizar esfuerzos en pro de ésta y la expresión del deseo de mantenerse como miembro activo de la misma, dentro de una práctica constante (Aldaña, 2013).

2.2.2.1.2. *Motivación*

El concepto de motivación es difícil definirlo, puesto que se ha manejado en diferentes sentidos, de acuerdo a lo afirmado por Rabuñal (n.d.):

De manera amplia, motivo es aquello que impulsa a una persona a actuar de determinada manera, por lo menos, que origina una propensión hacia un comportamiento específico. Este impulso a actuar puede ser provocado por un estímulo externo (que proviene del ambiente) o puede ser generado internamente en los procesos mentales del individuo. En este aspecto, motivación se asocia con el sistema de cognición del individuo (p. 2).

La motivación se refiere “A aquellas fuerzas sobre un individuo o en su interior, y originan que se comporte de una manera determinada, dirigida hacia las metas, condicionados por la capacidad del esfuerzo de satisfacer alguna necesidad individual” (Amoros, 2007 véase en Muñoz, 2014). En una organización, tener al personal motivado es uno de los factores críticos para que ésta tenga éxito; sin embargo, se tiene la creencia que la motivación sólo proviene de aspectos económicos. En ese sentido, toda organización debe contar con un plan de motivación en donde se prevea contar con ciertos factores que permitan motivar al personal sin necesidad de invertir una gran cantidad de dinero.

Existen diferentes estrategias y métodos que trabajan aspectos motivacionales dentro de una organización, y estas deben ser claras y estar bien enfocados para los

propósitos que buscan, ya que se debe tener en cuenta que a un trabajador se le puede comprar hasta su tiempo, pero su lealtad e identidad con la institución no.

2.2.2.1.3. Satisfacción laboral

Davis y Newstrom (2003), véase en Fuentes (2011), definen que es un conjunto de sentimientos y emociones favorables o desfavorables con que los empleados ven su trabajo. Se trata de una actitud afectiva, un sentimiento de agrado o desagrado relativo hacia algo.

Una organización debe tener en cuenta para la implementación de sus estrategias las causas de la satisfacción laboral, según lo señalado por Fuentes (2011):

La satisfacción laboral depende no solo de los niveles salariales si no del significado que el trabajador le dé a sus tareas laborales. El trabajo puede ser la causa de la felicidad y el bienestar de una persona, o todo lo contrario. La satisfacción profesional puede depender de muchos factores (congruencia con los valores personales, grado de responsabilidad, sentido del éxito profesional, niveles de aspiración, grados de libertad que procura el trabajo, entre otros) Cuanto más elevada sea la calidad de vida profesional más satisfacciones procurará al trabajador y se reducirá el grado de ausentismo. Por otra parte, unos buscan en el trabajo reconocimiento o implicación; en cambio otros buscan socialización y estímulo. Se trata de ayudar a la persona para que consiga del trabajo la mayor satisfacción y significado posible (p. 15).

Por otro lado, también debe considerarse las consecuencias de la satisfacción laboral en una organización y de acuerdo con lo afirmado por Fuentes (2011):

La satisfacción con el trabajo tiene una variedad de consecuencias para el individuo, puede afectar las actitudes ante la vida, ante su familia y ante sí mismo, la salud física y la longitud de su vida. Puede estar relacionada (indirectamente) con la salud mental, y juega un papel causal en el ausentismo y la rotación, bajo ciertas condiciones, puede afectar a otros comportamientos laborales ante la organización. Una de las consecuencias más importantes de la satisfacción laboral es el ausentismo, los factores de riesgos organizacionales puede ser la causa de la insatisfacción laboral (p. 15).

2.3. Definición de términos básicos

a. Cultura Organizacional

Conjunto de valores, creencias y entendimientos que los integrantes de una organización tienen en común. (Montoya, 2017).

b. Comunicación:

La comunicación es la actividad consciente de intercambiar información entre dos o más participantes con el fin de transmitir o recibir significados a través de un sistema compartido de signos y normas semánticas. (Wikipedia, n.d.).

c. Dominio en el ambiente de la información

Habilidad para reunir, controlar, explotar y defender información, mientras se niega a un adversario la posibilidad de hacer lo mismo (Fuerza Aérea del Perú, 2018).

d. Liderazgo

Proceso de influir a otros para cumplir la misión dando un objetivo, una dirección y una motivación (Olid y Cohen, 2006; citados por Castillo, 2016).

e. Percepción remota

Una definición formal y comprehensiva de la percepción remota aplicada es la adquisición y medida de datos y/o información de alguna(s) propiedad(es) de un fenómeno, objeto o material por un instrumento que no se encuentra en contacto íntimo con los rasgos bajo observación. Las técnicas involucran una gran cantidad de ambientes: medición de campos de fuerza, radiación electromagnética, energía acústica utilizando cámaras, láser, receptores de radio, sistemas de radar, sonar, sensores térmicos, sismógrafos, etc. (Díaz, 2017).

f. Toma de decisiones

Decisiones, toma de: selección de un curso de acción entre varias opciones; selección racional de un curso de acción (Sánchez, Prado y Zavala, 2016).

g. Reconocimiento

El reconocimiento se define como una misión emprendida para obtener, por observación visual u otros métodos, la información respecto de las actividades y recursos de un enemigo o potencial enemigo; o para corroborar los datos referidos a las características meteorológicas, hidrográficas o geográficas de un área en particular (Fuerza Aérea del Perú, 2016).

h. Vigilancia

La vigilancia es la observación sistemática del espacio aéreo, la superficie o áreas subterráneas, lugares, personas o cosas, por medios visuales, auditivos, electrónicos, fotográficos u otros (Fuerza Aérea del Perú, 2016).

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. Tipo de investigación

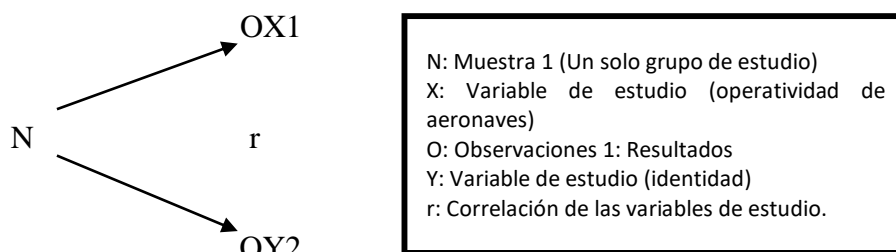
La presente investigación es de tipo aplicada, dado que busca determinar la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo. El estudio recogerá la información mediante la investigación bibliográfica y la aplicación de instrumentos para la extracción de información, con la finalidad de realizar el análisis, sistematización y verificación de resultados, los cuales serán descritos con la finalidad de tener un conocimiento más exacto de la realidad (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

El enfoque de la presente investigación es de carácter cuantitativo y de nivel correlacional, ya que se realizará mediciones, se describirán los resultados y las relaciones existentes entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo. Según Hernández y Mendoza (2018), un estudio cuantitativo “representa un conjunto de procesos organizado de manera secuencial para comprobar ciertas suposiciones” (p. 5). Asimismo, los estudios correlacionales “describen relaciones entre dos o más categorías, conceptos o variables en un momento determinado” (p. 179).

3.2. Diseño de la investigación

Según Hernández y Mendoza (2018), los diseños no experimentales “*son estudios que se realizan sin la manipulación deliberada de variables y en los que solo se observan los fenómenos en su ambiente natural para analizarlos*” (p. 175). El diseño de la investigación es no experimental ya que tiene como objetivo indagar respecto a la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la identidad

de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020, no interviniendo o modificando el comportamiento de las variables. El corte del diseño es transversal, ya que el análisis se desarrollará dentro de un periodo determinado de tiempo. El esquema que representa el diseño aplicado es el siguiente:



3.3. Universo y Muestra

3.3.1. Universo

El Universo estará conformado por personal que componen las tripulaciones aéreas del Escuadrón Aéreo N° 334 de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, siendo la población un total de 22 efectivos.

3.3.2. Muestra

La muestra, por el tipo de investigación que se presenta, ha sido determinada como de forma censal, es decir, la muestra es la misma que la población, 22 efectivos (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección

3.4.1. Técnicas

La técnica empleada será la encuesta, utilizando dos instrumentos seleccionados para recoger los datos que permitan cumplir con los objetivos de estudio.

3.4.2. Instrumentos

Para cumplir con los objetivos de la presente investigación se efectuará una encuesta, de acuerdo al siguiente detalle:

3.4.2.1. Variable 1

“Operatividad de aeronaves”, se tomará en cuenta un cuestionario elaborado para cumplir con los objetivos de la presente investigación, el mismo que presenta tres dimensiones (operativo, disponible e inoperativo), en un total de nueve (09) afirmaciones con una escala de 5 opciones (Totalmente de acuerdo, de acuerdo, indiferente, en desacuerdo, totalmente en desacuerdo).

3.4.2.2. Variable 2

“Identidad”, se tomará en cuenta un cuestionario elaborado para cumplir con los objetivos de la presente investigación, el mismo que presenta tres dimensiones (compromiso, motivación y satisfacción), en un total de nueve (09) afirmaciones con una escala de 5 opciones (Totalmente de acuerdo, de acuerdo, indiferente, en desacuerdo, totalmente en desacuerdo).

3.5. Técnicas de procesamiento de los datos

3.5.1. Técnicas estadísticas en la aplicación de los instrumentos

La revisión y el procesamiento de los datos, así como la aplicación de las técnicas estadísticas se realizaron en programas estadísticos (Minitab y Excel). Asimismo, se utilizaron como métodos estadísticos el chi cuadrado que permitió identificar la existencia de correlación entre las variables y la prueba de correlación de Spearman que permitió determinar el nivel de correlación existente.

CAPÍTULO IV: ANALISIS Y PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

4.1. Validez y confiabilidad de los instrumentos

El instrumento (la encuesta) fue validado mediante la técnica de Juicio de Expertos, siendo los validadores los siguientes: Mag. Fernando Joel Diaz Salinas, Mag. Jorge Gabriel Olivera Santa Cruz y el Mag. Ángel Martín Ríos Moncada.

La confiabilidad del instrumento o validez de constructo, se ejecutó el Alpha de Cronbach para el Indicador Global, teniendo como resultado del instrumento de operatividad de aeronaves un $\alpha = 0.72$ y en el caso del instrumento de la identidad un $\alpha = 0.72$, resultando de esta manera confiables para los fines que tiene la presente investigación.

4.2. Presentación, análisis e interpretación de resultados

El estudio fue realizado entre los meses de noviembre y diciembre del 2021, realizándose las encuestas en la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, a las tripulaciones aéreas del Escuadrón Aéreo N° 334.

A continuación, se presentan los resultados obtenidos, presentándose las tablas y gráficos provenientes de los instrumentos de investigación.

4.2.1. Análisis Univariante

Variable 1: Operatividad de aeronaves

En primer lugar, del ítem P1: “El sistema de armas C-26B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.”

Tabla 5. Tabla de frecuencias de la pregunta 1 Operatividad de aeronaves

El sistema de armas C-26B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.		
1	Totalmente en desacuerdo	5
	En desacuerdo	17
	Indiferente	0
	De acuerdo	0
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 6. Estadística descriptiva de la pregunta 1 Operatividad de aeronaves

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P1	1.7727	0.4289	2

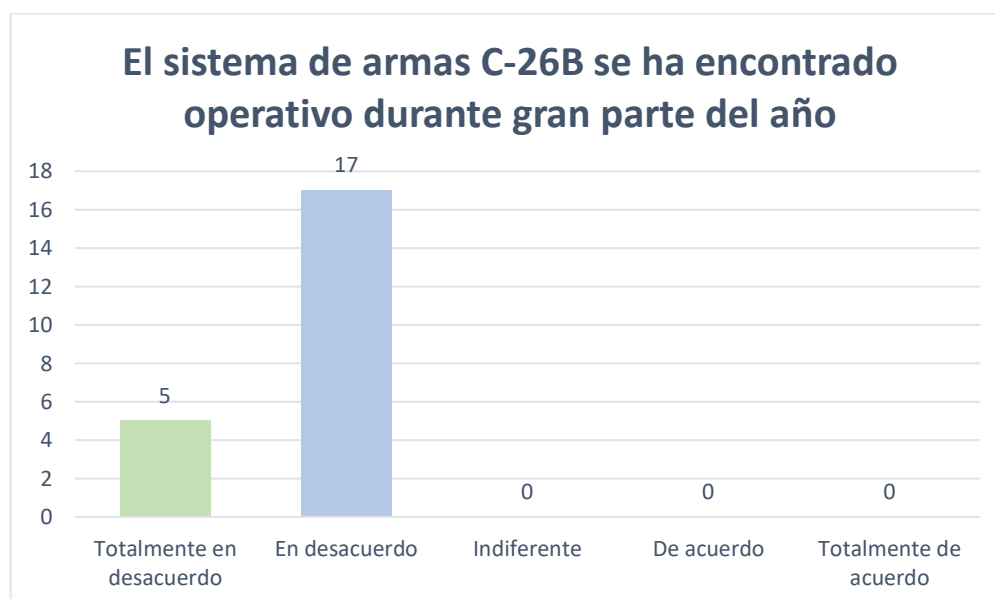


Figura 1. Histograma de la pregunta 1 Operatividad de aeronaves

Del ítem P2: “El sistema de armas TC-690B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.”

Tabla 7. Tabla de frecuencias de la pregunta 2 Operatividad de aeronaves

El sistema de armas TC-690B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.		
	Totalmente en desacuerdo	1
2	En desacuerdo	8
	Indiferente	13
	De acuerdo	0
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 8. Estadística descriptiva de la pregunta 2 Operatividad de aeronaves

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P2	2.545	0.596	3

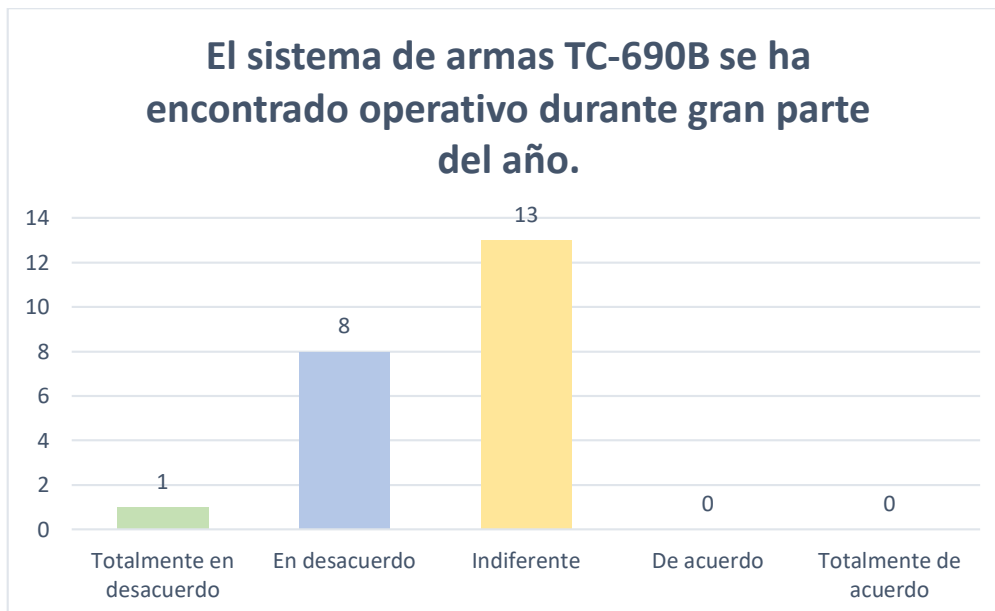


Figura 2. Histograma de la pregunta 2 Operatividad de aeronaves

Del ítem P3: “El sistema de armas PC-6 se ha encontrado operativo durante gran parte del año.”

Tabla 9. Tabla de frecuencias de la pregunta 3 Operatividad de aeronaves

El sistema de armas PC-6 se ha encontrado operativo durante gran parte del año.		
3	Totalmente en desacuerdo	1
	En desacuerdo	2
	Indiferente	10
	De acuerdo	9
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 10. Estadística descriptiva de la pregunta 3 Operatividad de aeronaves

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P3	3.227	0.813	3

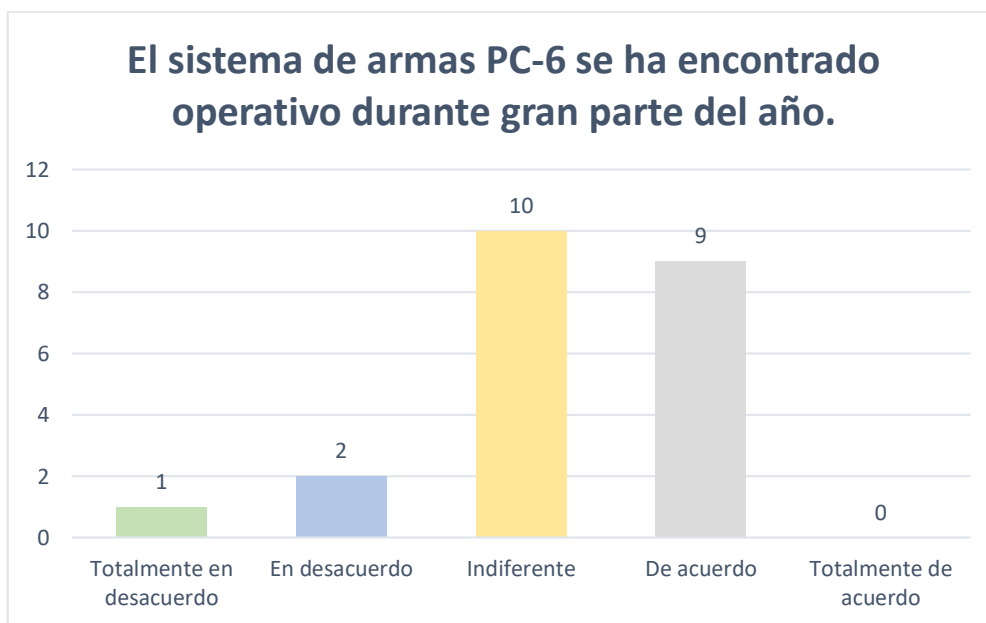


Figura 3. Histograma de la pregunta 3 Operatividad de aeronaves

Del ítem P4: “El sistema de armas C-26B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.”

Tabla 11. Tabla de frecuencias de la pregunta 4 Operatividad de aeronaves

El sistema de armas C-26B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.		
	Totalmente en desacuerdo	0
4	En desacuerdo	6
	Indiferente	14
	De acuerdo	2
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 12. Estadística descriptiva de la pregunta 4 Operatividad de aeronaves

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P4	2.818	0.588	3

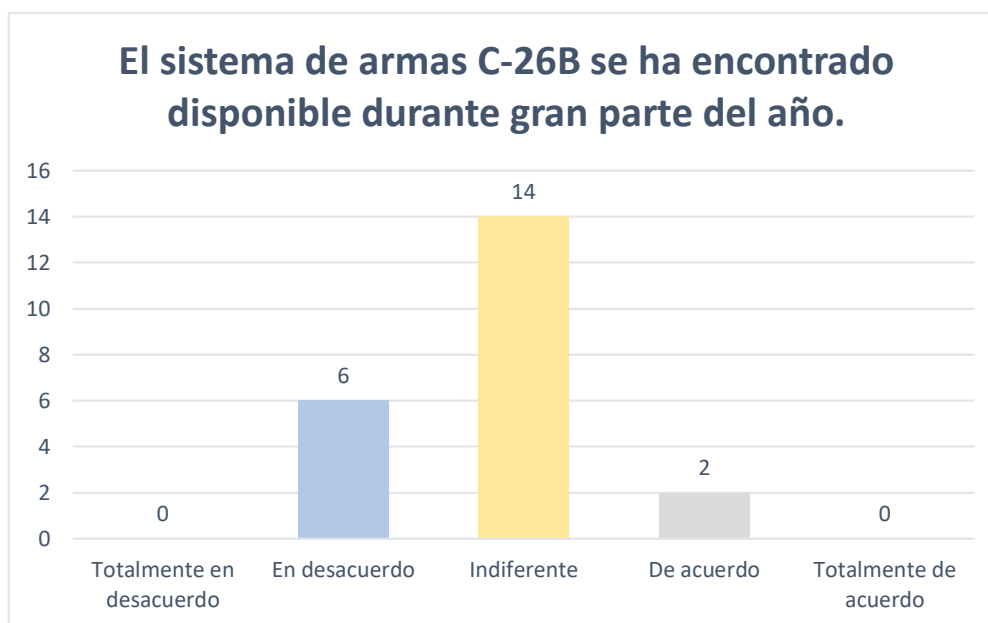


Figura 4. Histograma de la pregunta 4 Operatividad de aeronaves

Del ítem P5: “El sistema de armas TC-690B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.”

Tabla 13. Tabla de frecuencias de la pregunta 5 Operatividad de aeronaves

El sistema de armas TC-690B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.		
5	Totalmente en desacuerdo	0
	En desacuerdo	6
	Indiferente	14
	De acuerdo	2
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 14. Estadística descriptiva de la pregunta 5 Operatividad de aeronaves

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P5	2.909	0.526	3

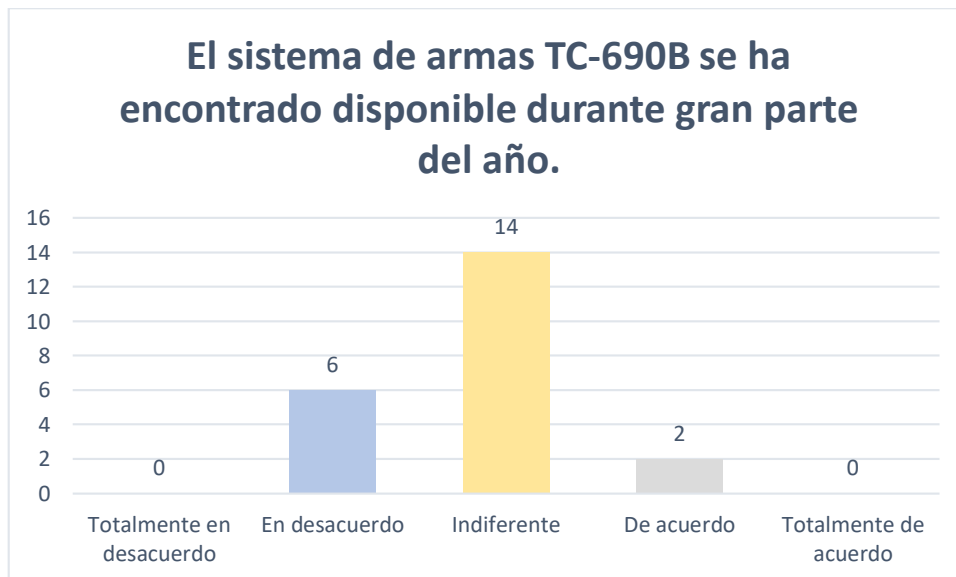


Figura 5. Histograma de la pregunta 5 Operatividad de aeronaves

Del ítem P6: “El sistema de armas PC-6 se ha encontrado disponible durante gran parte del año.”

Tabla 15. Tabla de frecuencias de la pregunta 6 Operatividad de aeronaves

El sistema de armas PC-6 se ha encontrado disponible durante gran parte del año.		
6	Totalmente en desacuerdo	6
	En desacuerdo	9
	Indiferente	5
	De acuerdo	2
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 16. Estadística descriptiva de la pregunta 6 Operatividad de aeronaves

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P6	2.136	0.941	2

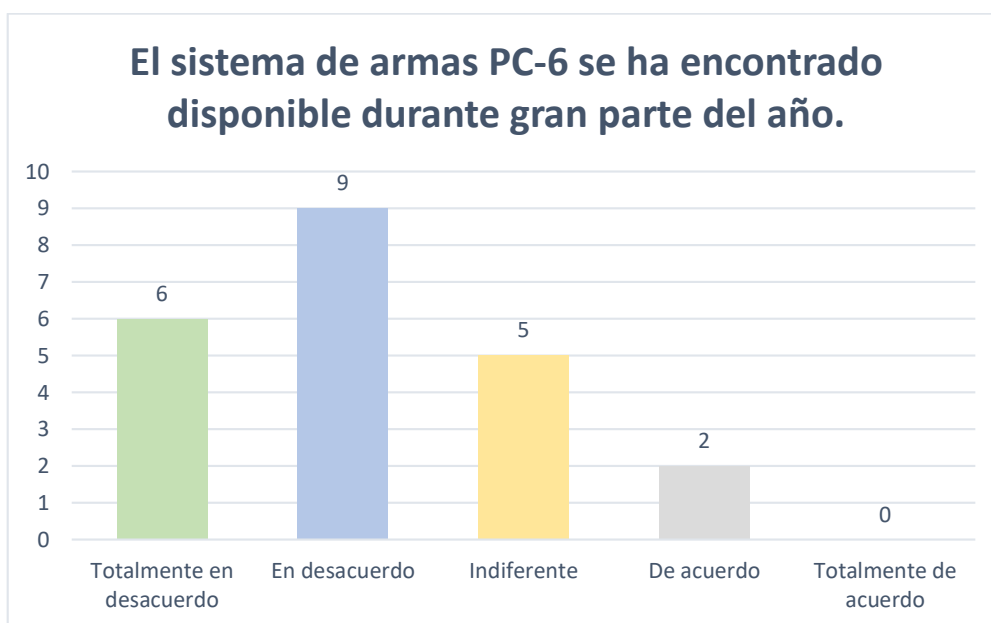


Figura 6. Histograma de la pregunta 6 Operatividad de aeronaves

Del ítem P7: “El sistema de armas C-26B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.”

Tabla 17. Tabla de frecuencias de la pregunta 7 Operatividad de aeronaves

El sistema de armas C-26B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.		
7	Totalmente en desacuerdo	2
	En desacuerdo	1
	Indiferente	15
	De acuerdo	4
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 18. Estadística descriptiva de la pregunta 7 Operatividad de aeronaves

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P7	2.955	0.785	3

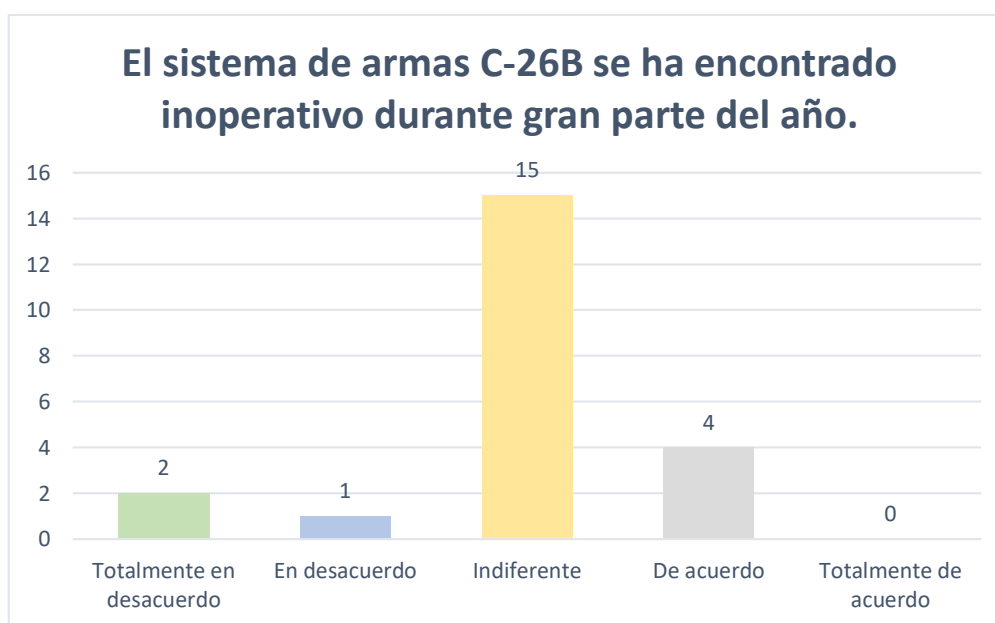


Figura 7. Histograma de la pregunta 7 Operatividad de aeronaves

Del ítem P8: “El sistema de armas TC-690B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.”

Tabla 19. Tabla de frecuencias de la pregunta 8 Operatividad de aeronaves

El sistema de armas TC-690B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.		
8	Totalmente en desacuerdo	2
	En desacuerdo	13
	Indiferente	7
	De acuerdo	0
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 20. Estadística descriptiva de la pregunta 8 Operatividad de aeronaves

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P8	2.227	0.612	2

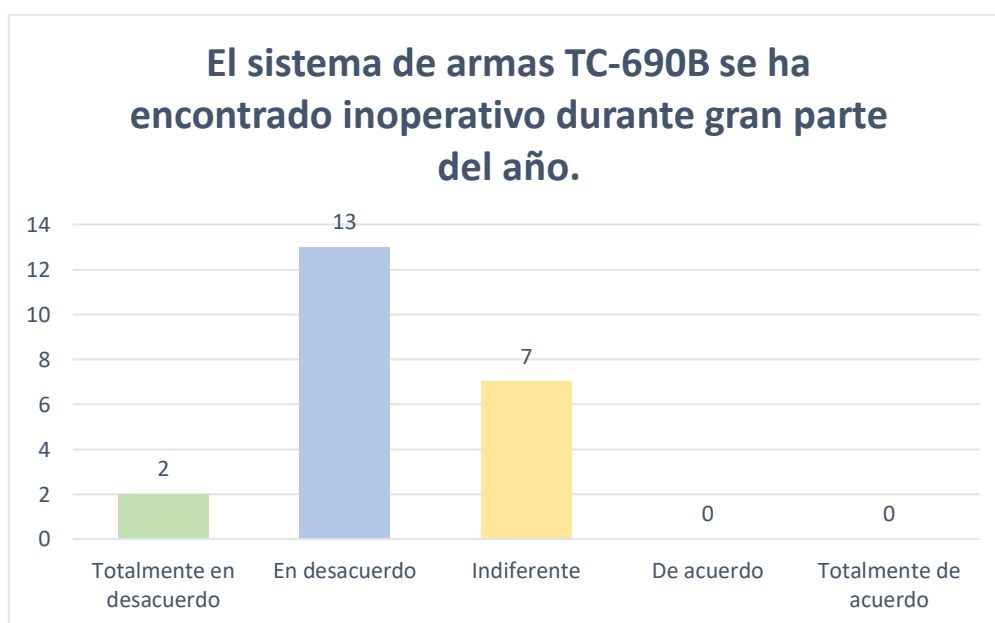


Figura 8. Histograma de la pregunta 8 Operatividad de aeronaves

Del ítem P9: “El sistema de armas PC-6 se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.”

Tabla 21. Tabla de frecuencias de la pregunta 9 Operatividad de aeronaves

El sistema de armas PC-6 se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.		
9	Totalmente en desacuerdo	14
	En desacuerdo	6
	Indiferente	2
	De acuerdo	0
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 22. Estadística descriptiva de la pregunta 9 Operatividad de aeronaves

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P8	1.455	0.671	1

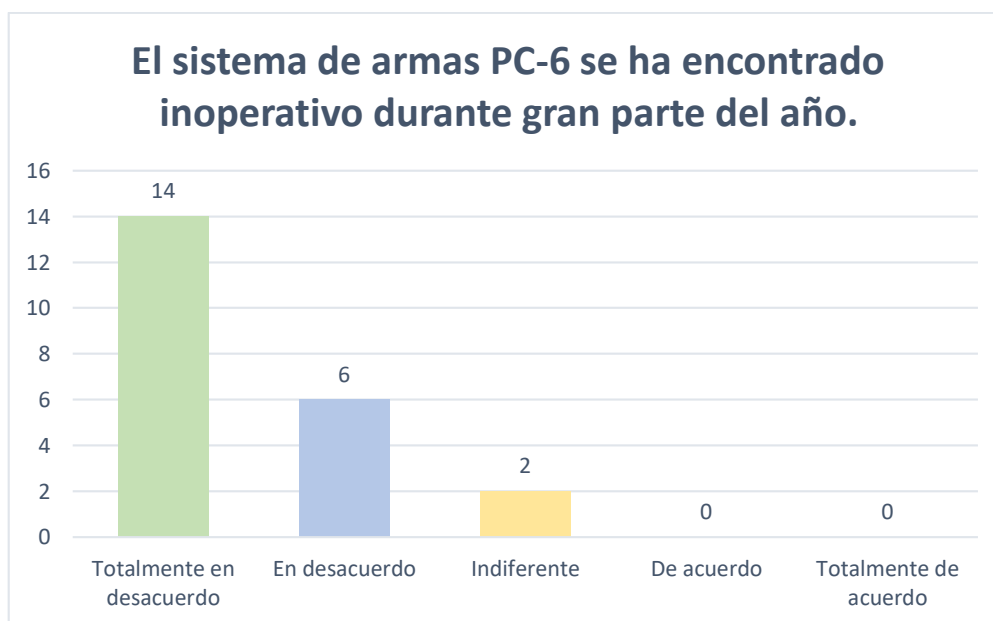


Figura 9. Histograma de la pregunta 9 Operatividad de aeronaves

Variable 2: Identidad

En primer lugar, del ítem P1: “Me siento orgulloso de la labor que realizo.”

Tabla 23. Tabla de frecuencias de la pregunta 1 Identidad

Me siento orgulloso de la labor que realizo.		
1	Totalmente en desacuerdo	1
	En desacuerdo	7
	Indiferente	11
	De acuerdo	3
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 24. Estadística descriptiva de la pregunta 1 Identidad

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P1	2.727	0.767	3

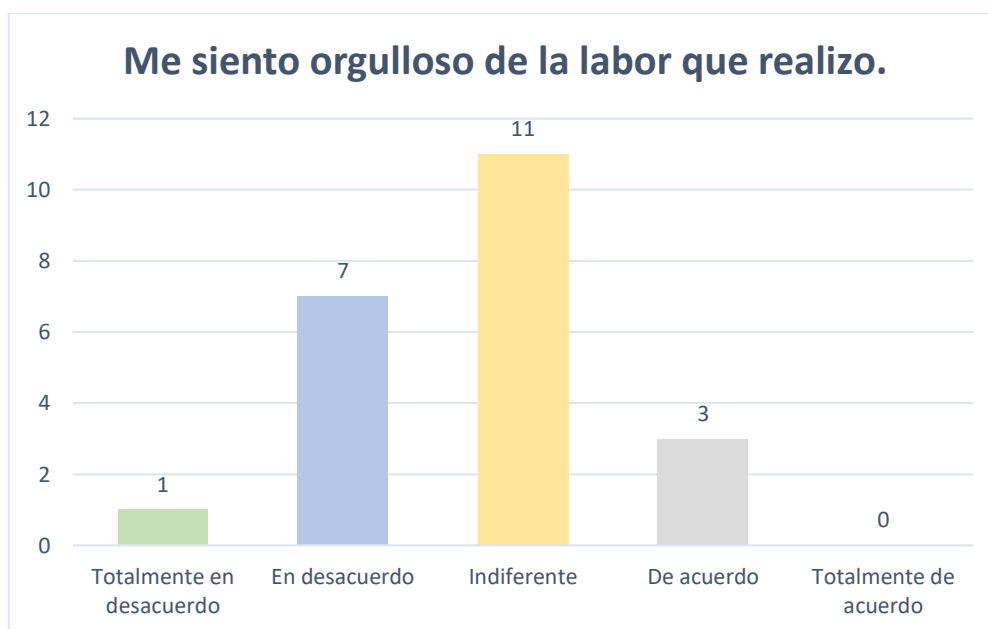


Figura 10. Histograma de la pregunta 1 Identidad

Del ítem P2: “Siento la responsabilidad de esforzarme para apoyar al logro de la misión de mi Unidad.”

Tabla 25. Tabla de frecuencias de la pregunta 2 Identidad

Siento la responsabilidad de esforzarme para apoyar al logro de la misión de mi Unidad.		
	Totalmente en desacuerdo	1
2	En desacuerdo	5
	Indiferente	16
	De acuerdo	0
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 26. Estadística descriptiva de la pregunta 2 Identidad

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P2	2.682	0.568	3



Figura 11. Histograma de la pregunta 2 Identidad

Del ítem P3: “En la actualidad, deseo continuar trabajando en mi Unidad.”

Tabla 27. Tabla de frecuencias de la pregunta 3 Identidad

En la actualidad, deseo continuar trabajando en mi Unidad.		
3	Totalmente en desacuerdo	2
	En desacuerdo	12
	Indiferente	8
	De acuerdo	0
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 28. Estadística descriptiva de la pregunta 3 Identidad

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P3	2.273	0.631	2

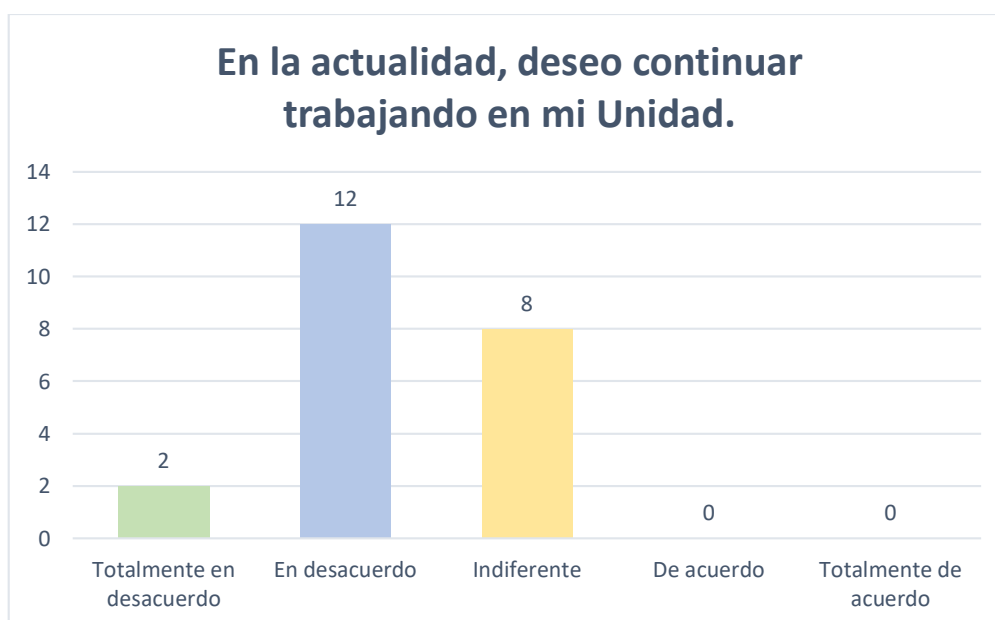


Figura 12. Histograma de la pregunta 3 Identidad

Del ítem P4: “Dentro de labor que realizo tengo oportunidad de seguir creciendo profesionalmente (línea de carrera).”

Tabla 29. Tabla de frecuencias de la pregunta 4 Identidad

Dentro de labor que realizo tengo oportunidad de seguir creciendo profesionalmente (línea de carrera).		
	Totalmente en desacuerdo	1
4	En desacuerdo	7
	Indiferente	13
	De acuerdo	1
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 30. Estadística descriptiva de la pregunta 4 Identidad

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P4	2.636	0.658	3



Figura 13. Histograma de la pregunta 4 Identidad

Del ítem P5: “Existen diferentes medios y oportunidades de capacitación en mi Unidad.”

Tabla 31. Tabla de frecuencias de la pregunta 5 Identidad

Existen diferentes medios y oportunidades de capacitación en mi Unidad.		
5	Totalmente en desacuerdo	1
	En desacuerdo	7
	Indiferente	12
	De acuerdo	2
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 32. Estadística descriptiva de la pregunta 5 Identidad

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P5	2.682	0.716	3

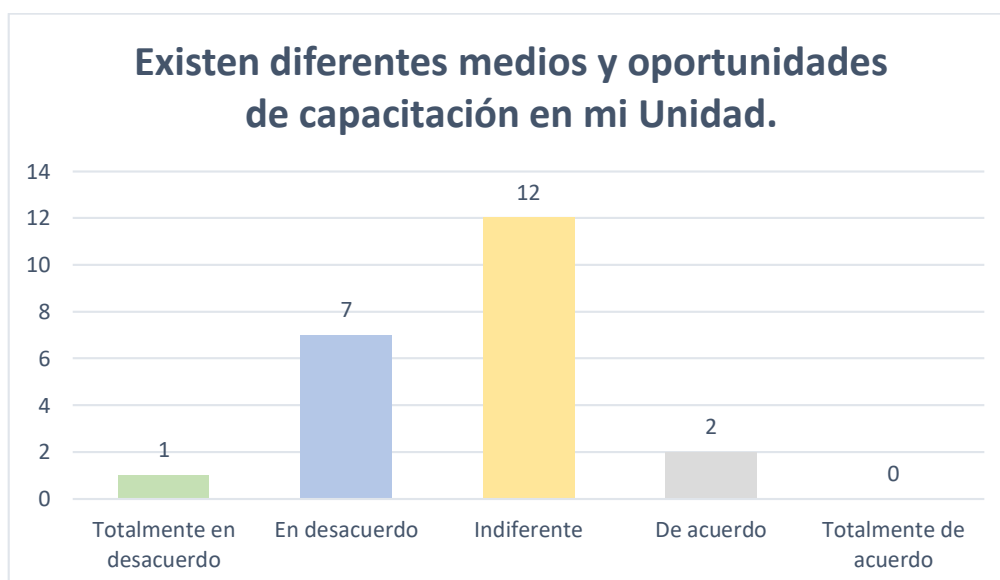


Figura 14. Histograma de la pregunta 5 Identidad

Del ítem P6: “Tengo la oportunidad de brindar un buen nivel de calidad de vida a mi familia.”

Tabla 33. Tabla de frecuencias de la pregunta 6 Identidad

Tengo la oportunidad de brindar un buen nivel de calidad de vida a mi familia.		
6	Totalmente en desacuerdo	6
	En desacuerdo	4
	Indiferente	12
	De acuerdo	0
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 34. Estadística descriptiva de la pregunta 6 Identidad

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P6	2.273	0.883	3

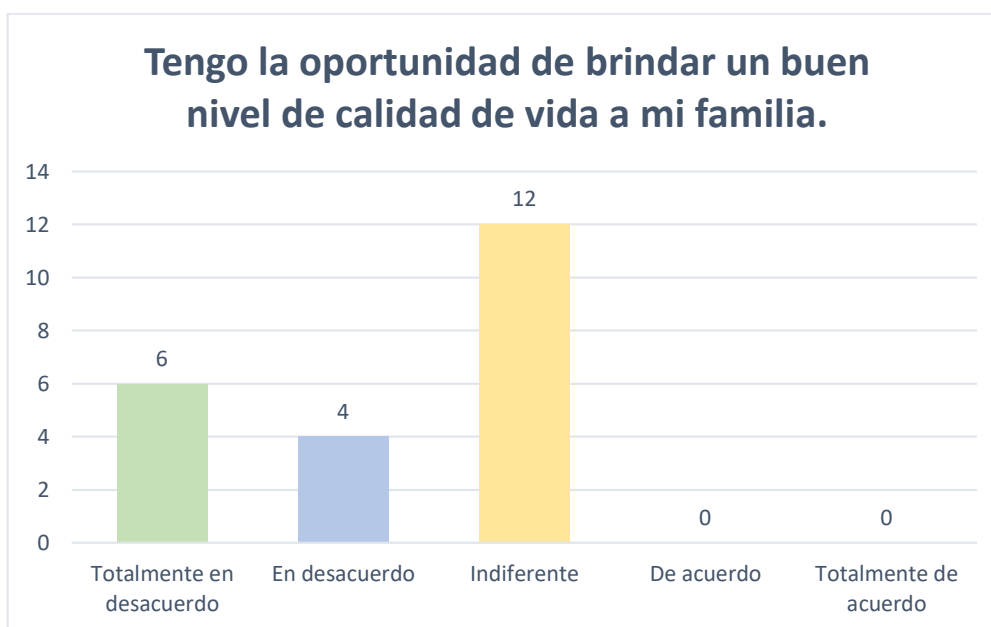


Figura 15. Histograma de la pregunta 6 Identidad

Del ítem P7: “El trabajo que desempeño se encuentra relacionado respecto a mi especialidad y experiencia.”

Tabla 35. Tabla de frecuencias de la pregunta 7 Identidad

El trabajo que desempeño se encuentra relacionado respecto a mi especialidad y experiencia.		
7	Totalmente en desacuerdo	2
	En desacuerdo	9
	Indiferente	10
	De acuerdo	1
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 36. Estadística descriptiva de la pregunta 7 Identidad

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P7	2.455	0.739	2.5



Figura 16. Histograma de la pregunta 7 Identidad

Del ítem P8: “Tengo la libertad necesaria para realizar mi trabajo de la mejor manera.”

Tabla 37. Tabla de frecuencias de la pregunta 8 Identidad

Tengo la libertad necesaria para realizar mi trabajo de la mejor manera.		
8	Totalmente en desacuerdo	2
	En desacuerdo	15
	Indiferente	5
	De acuerdo	0
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 38. Estadística descriptiva de la pregunta 8 Identidad

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P8	2.136	0.56	2

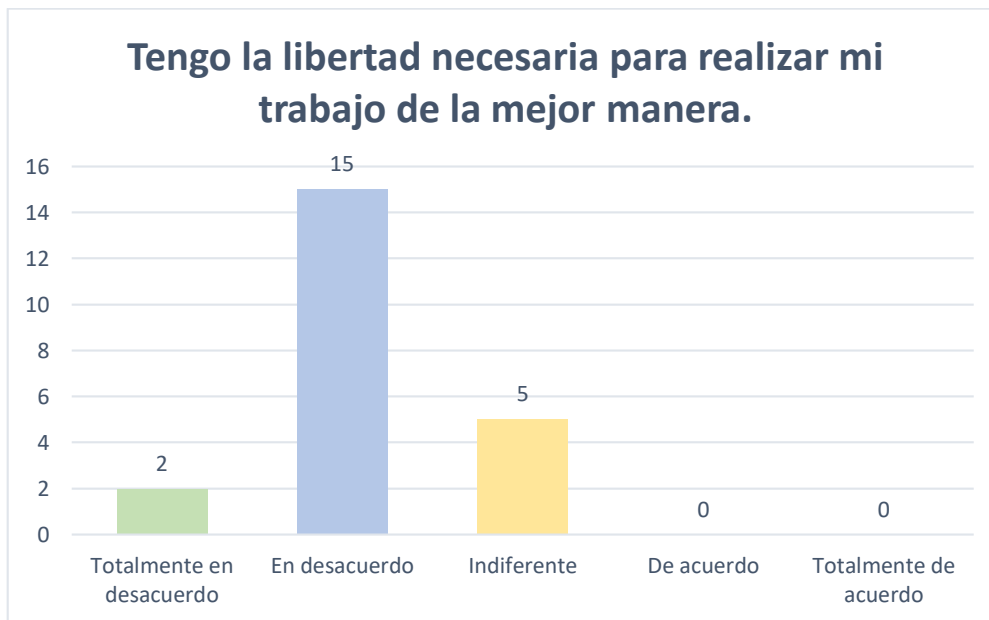


Figura 17. Histograma de la pregunta 8 Identidad

Del ítem P9: “El trabajo que desempeño me hace sentir realizado profesionalmente.”

Tabla 39. Tabla de frecuencias de la pregunta 9 Identidad

El trabajo que desempeño me hace sentir realizado profesionalmente.		
9	Totalmente en desacuerdo	7
	En desacuerdo	9
	Indiferente	6
	De acuerdo	0
	Totalmente de acuerdo	0

Tabla 40. Estadística descriptiva de la pregunta 9 Identidad

Variable	Media	Desv.Est.	Mediana
P9	1.955	0.785	2



Figura 18. Histograma de la pregunta 9 Identidad

4.2.2. Contrastación de hipótesis

4.2.2.1. Hipótesis general

H0; “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 no se relaciona directa y significativa con la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

Ha; “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

Tabla 41. Relación operatividad de aeronaves – identidad.

		OPERATIVIDAD DE AERONAVES					Total
		Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	
IDENTIDAD	Muy buena						0
	Buena		7				7
	Regular		1	13			14
	Mala						0
	Muy mala				1		1
Total		0	8	13	1	0	22
$\chi^2 = 33.829$		$gl = 6$		$p = 7.2569E-06$		Spearman = 8.47	

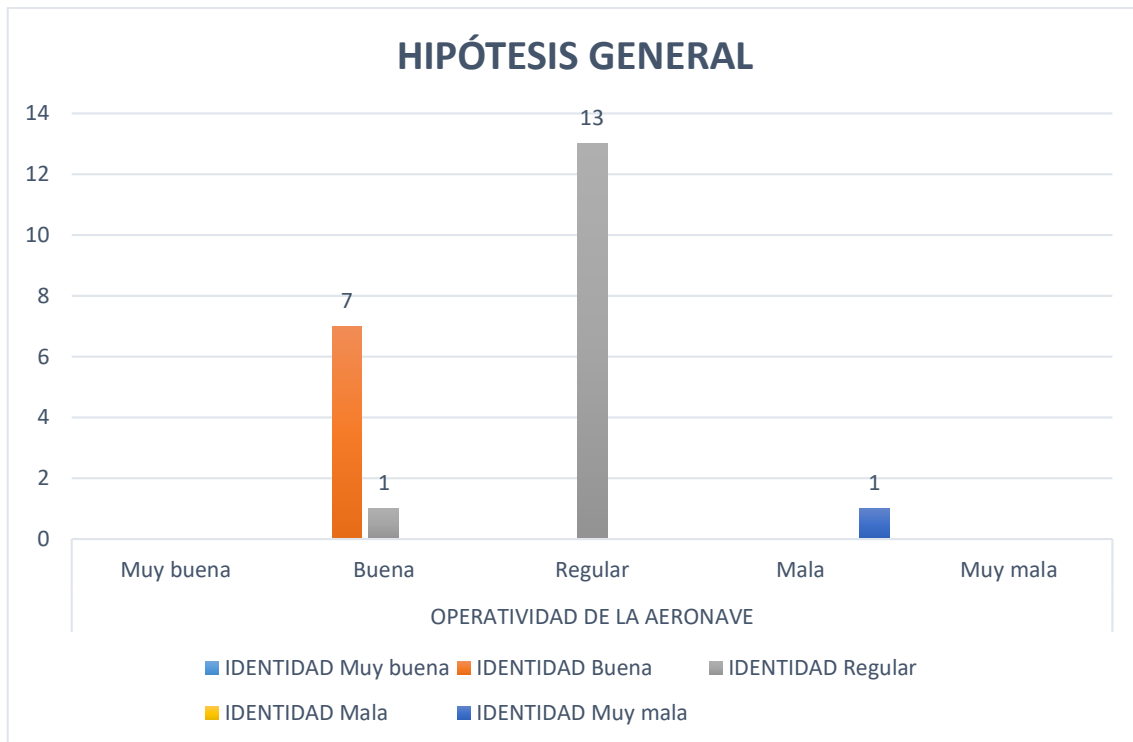


Figura 19. Contrastación de hipótesis general

De la Figura 19, se puede observar que de los resultados en el grupo que opina que la operatividad de aeronaves es buena, 7 consideran que la identidad es buena y 1 considera que la identidad es regular; del grupo que opina que la operatividad es regular, 13 consideran que la identidad es regular; del grupo que opina que la operatividad es mala, 1 considera que la identidad es muy mala.

Como se muestra en la Tabla 41, operatividad de aeronaves – identidad, según la prueba del Chi-cuadrado, el estadístico es igual a 33.829 (p valor $7.2569E-06 < 0,05$) rechazándose la hipótesis nula, así también el valor del estadístico obtenido con el coeficiente Rho de Spearman = 0.847 representando una correlación directa muy alta, por lo tanto, ambas variables estudiadas son dependientes, existiendo relación entre ellas y se concluye que “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

4.2.2.2. Hipótesis específicas

4.2.2.2.1. Hipótesis Especifica 1

H0; “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 no se relaciona de manera directa y significativa con el compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

Ha; “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona de manera directa y significativa con el compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

Tabla 42. Relación operatividad de aeronaves – ccompromiso.

		OPERATIVIDAD DE LA AERONAVE					Total
		Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	
COMPROMISO	Muy bueno						0
	Bueno		8	9			17
	Regular			4			4
	Malo				1		0
	Muy malo					1	1
	Total		0	8	13	1	0

$\chi^2 = 21.821$ $g1 = 6$ $p = 0.0013$ Spearman = 0.583

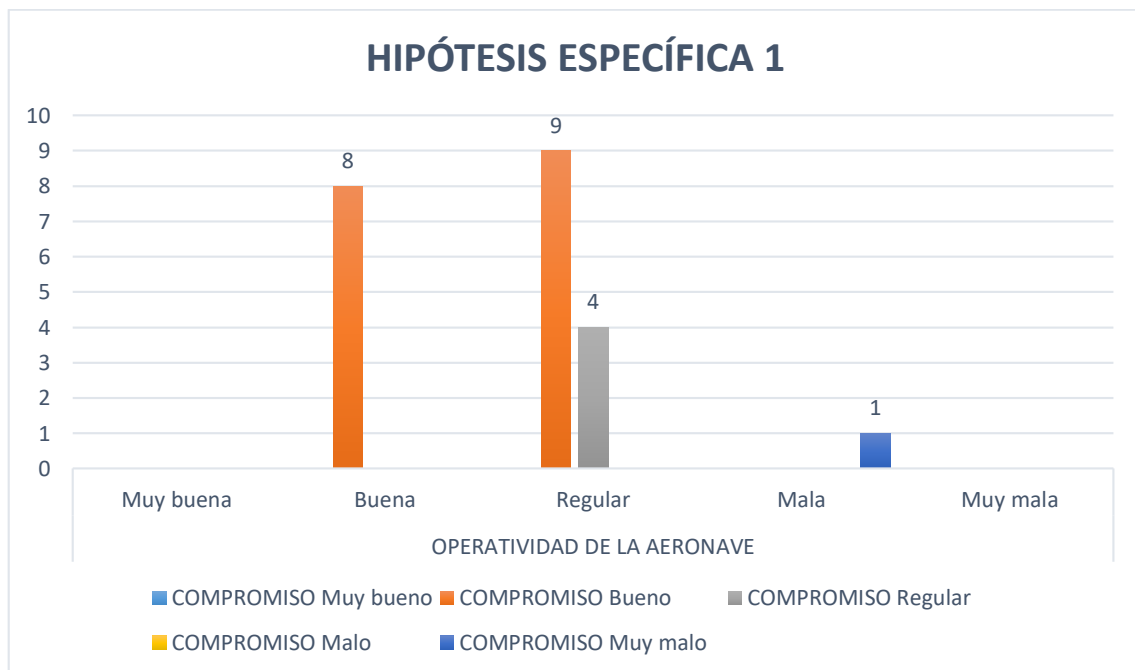


Figura 20. Contrastación de hipótesis específica 1

De la Figura 20, se puede observar que de los resultados en el grupo que opina que la operatividad de aeronaves es buena, 8 consideran que el compromiso es bueno; del grupo que opina que la operatividad es regular, 9 consideran que el compromiso es regular y 4 consideran que el compromiso es regular; del grupo que opina que la operatividad es mala, 1 considera que el compromiso es muy malo.

Como se muestra en la Tabla 42, operatividad de aeronaves – compromiso, según la prueba del Chi-cuadrado, el estadístico es igual a 21.821 (p valor $0.0013 < 0,05$) rechazándose la hipótesis nula, así también el valor del estadístico obtenido con el coeficiente Rho de Spearman = 0.583 representando una correlación directa moderada, por lo tanto, ambas variables estudiadas son dependientes, existiendo relación entre ellas y se concluye que “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con el compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

4.2.2.2.2. *Hipótesis Especifica 2*

H₀; “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 no se relaciona de manera directa y significativa con la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

H_a; “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona de manera directa y significativa con la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

Tabla 43. Relación operatividad – motivación.

		OPERATIVIDAD DE AERONAVES					Total
		Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	
MOTIVACIÓN	Muy buena						0
	Buena		8	3			11
	Regular			10			10
	Mala						0
	Muy mala				1		1
Total		0	8	13	1	0	22

$\chi^2 = 28.762$ $gl = 6$ $p = 6.74741E-05$ Spearman = 0.708

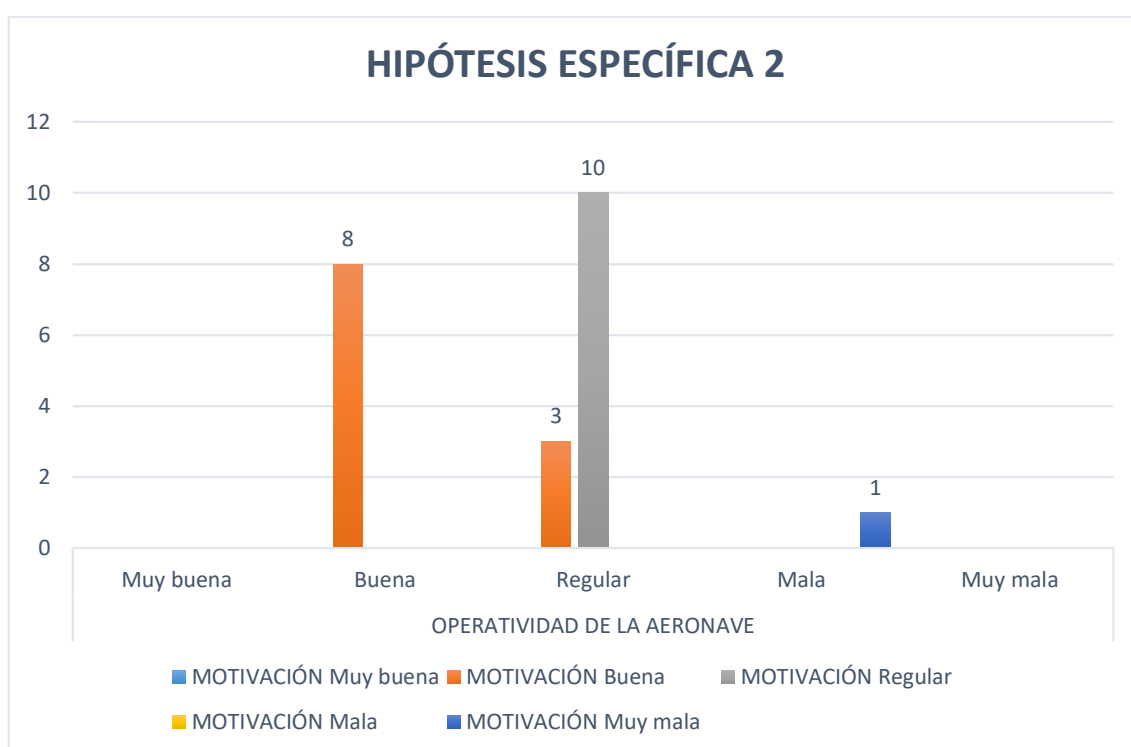


Figura 21. Contrastación de hipótesis específica 2

De la Figura 21, se puede observar que de los resultados en el grupo que opina que la operatividad de aeronaves es buena, 8 consideran que la motivación es buena; del grupo que opina que la operatividad es regular, 3 consideran que la motivación es buena y 10 consideran que la motivación es regular; del grupo que opina que la operatividad es mala, 1 considera que la motivación es muy mala.

Como se muestra en la Tabla 43, operatividad de aeronaves – motivación, según la prueba del Chi-cuadrado, el estadístico es igual a 28.762 (p valor $6.74741E-05 < 0,05$)

rechazándose la hipótesis nula, así también el valor del estadístico obtenido con el coeficiente Rho de Spearman = 0.708 representando una correlación directa alta, por lo tanto, ambas variables estudiadas son dependientes, existiendo relación entre ellas y se concluye que “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

4.2.2.2.3. Hipótesis Especifica 3

H0; “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 no se relaciona de manera directa y significativa con la satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

Ha; “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona de manera directa y significativa con la satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

Tabla 44. Relación operatividad de aeronaves – satisfacción.

		OPERATIVIDAD DE AERONAVES					Total
		Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	
SATISFACCIÓN	Muy buena						0
	Buena		5				5
	Regular		3	12			15
	Mala						0
	Muy mala				2		2
	Total	0	8	12	2	0	22
$\chi^2 = 26.636$		$gl = 6$	$p = 0.0001$	$Spearman = 0.675$			

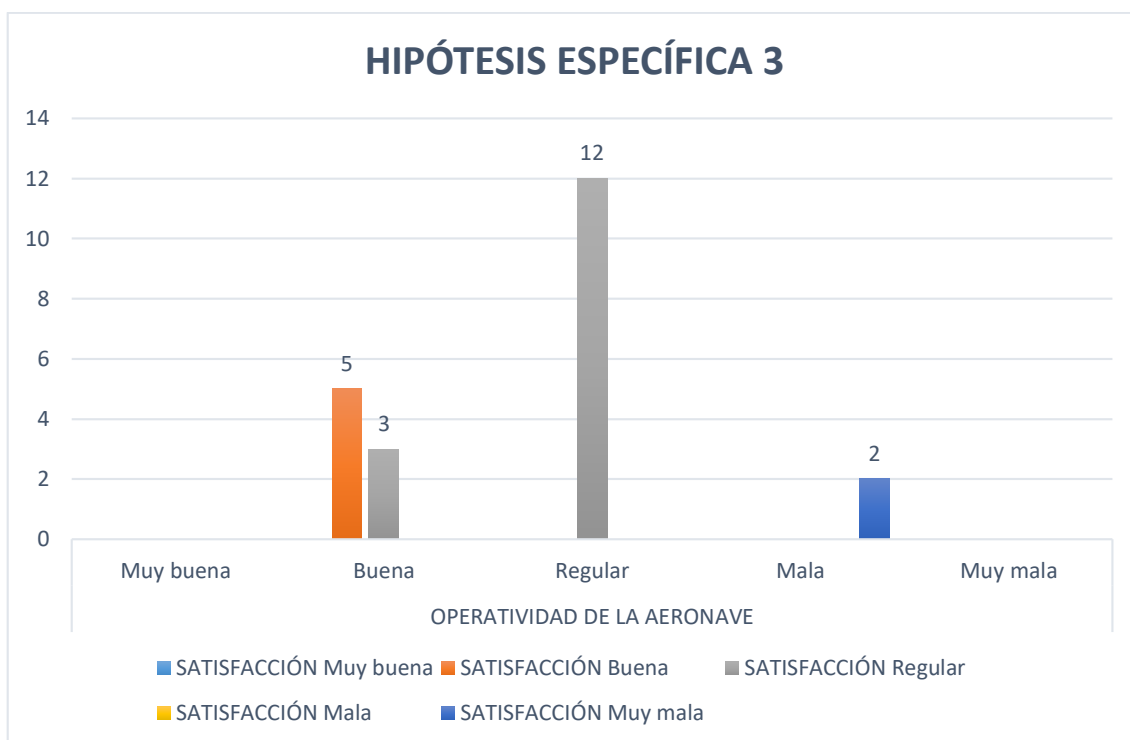


Figura 22. Contrastación de hipótesis específica 3

De la Figura 22, se puede observar que de los resultados en el grupo que opina que la operatividad de aeronaves es buena, 5 consideran que la satisfacción es buena y 3 consideran que la satisfacción es regular; del grupo que opina que la operatividad es regular, 12 consideran que la satisfacción es regular; del grupo que opina que la operatividad es mala, 1 considera que la satisfacción es muy mala.

Como se muestra en la Tabla 44, operatividad de aeronaves – satisfacción, según la prueba del Chi-cuadrado, el estadístico es igual a 26.636 (p valor $0.0001 < 0,05$) rechazándose la hipótesis nula, así también el valor del estadístico obtenido con el coeficiente Rho de Spearman = 0.675 representando una correlación directa alta, por lo tanto, ambas variables estudiadas son dependientes, existiendo relación entre ellas y se concluye que “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con la satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.”

4.3. Discusión de los resultados

Para la discusión de resultados, se discutirá los resultados de las estadísticas de cada variable y sus dimensiones con la finalidad de determinar la relación existente entre la operatividad de aeronaves y la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020, de acuerdo con el siguiente detalle:

4.3.1. Operatividad de aeronaves

Del ítem P1: Podemos encontrar que la media es 1.7727 lo que representa la no aceptabilidad por parte del personal respecto a la afirmación antes mencionada, equilibrándose en la opción desacuerdo. Por otro lado, la desviación estándar es 0.4289 lo que representa que esta media puede variar en 0.4289 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre totalmente en desacuerdo con 1.3438. La mediana es 2, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra en desacuerdo, lo que demostraría la no aceptabilidad de dicha afirmación.

Del ítem P2: Podemos encontrar que la media es 2.545 lo que representa la indecisión por parte del personal respecto a la afirmación antes mencionada, equilibrándose en la opción indiferente. Por otro lado, la desviación estándar es 0.596 lo que representa que esta media puede variar en 0.596 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 1.949. La mediana es 3, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra indiferente lo que demostraría la duda de dicha afirmación.

Del ítem P3: Podemos encontrar que la media es 3.227 lo que representa la indecisión por parte del personal respecto a la afirmación antes mencionada, equilibrándose en la opción indiferente. Por otro lado, la desviación estándar es 0.813 lo que representa que esta media puede variar en 0.813 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo

llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 2.414. La mediana es 3, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra indiferente lo que demostraría la duda de dicha afirmación.

Del ítem P4: Podemos encontrar que la media es 2.818 lo que representa la indecisión por parte del personal respecto a la afirmación antes mencionada, equilibrándose en la opción indiferente. Por otro lado, la desviación estándar es 0.588 lo que representa que esta media puede variar en 0.588 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 2.23. La mediana es 3, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra indiferente lo que demostraría la duda de dicha afirmación.

Del ítem P5: Podemos encontrar que la media es 2.909 lo que representa la indecisión por parte del personal respecto a la afirmación antes mencionada, equilibrándose en la opción indiferente. Por otro lado, la desviación estándar es 0.526 lo que representa que esta media puede variar en 0.526 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 2.383. La mediana es 3, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra indiferente con dicha afirmación.

Del ítem P6: Podemos encontrar que la media es 2.136 lo que representa la aceptabilidad negatividad de los encuestados respecto a dicha afirmación, equilibrándose en la opción en desacuerdo. Por otro lado, la desviación estándar es 0.941 lo que representa que esta media puede variar en 0.941 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre totalmente en desacuerdo con 1.195. La mediana es 2, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra en desacuerdo con la afirmación antes mencionada.

Del ítem P7: Podemos encontrar que la media es 2.955 lo que representa la indecisión por parte del personal de afirmación antes mencionada, equilibrándose en la opción indiferente. Por otro lado, la desviación estándar es 0.785 lo que representa que esta media puede variar en 0.785 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 2.17. La mediana es 3, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra indiferente con dicha afirmación.

Del ítem P8: Podemos encontrar que la media es 2.227 lo que representa la negatividad de la afirmación, equilibrándose en la opción en desacuerdo. Por otro lado, la desviación estándar es 0.612 lo que representa que esta media puede variar en 0.612 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 1.615. La mediana es 2, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra en desacuerdo con de dicha afirmación.

Del ítem P9: Podemos encontrar que la media es 1.455 lo que representa la negatividad de la afirmación, equilibrándose en la opción totalmente en desacuerdo. Por otro lado, la desviación estándar es 0.671 lo que representa que esta media puede variar en 0.671 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 0.784. La mediana es 1, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra totalmente en desacuerdo con de dicha afirmación.

4.3.2. Identidad

Del ítem P1: Podemos encontrar que la media es 2.727 lo que representa la indecisión por parte del personal respecto a la afirmación antes mencionada, equilibrándose en la opción indiferente. Por otro lado, la desviación estándar es 0.767 lo que representa que esta media puede variar en 0.767 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 1.96. La mediana es 3, lo

que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra indiferente con dicha afirmación.

Del ítem P2: Podemos encontrar que la media es 2.682 lo que representa la indecisión por parte del personal respecto a la afirmación antes mencionada, equilibrándose en la opción indiferente. Por otro lado, la desviación estándar es 0.568 lo que representa que esta media puede variar en 0.568 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 2.114. La mediana es 3, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra indiferente con la afirmación antes mencionada.

Del ítem P3: Podemos encontrar que la media es 2.273 lo que representa la negatividad por parte del personal respecto a la afirmación antes mencionada, equilibrándose en la opción en desacuerdo. Por otro lado, la desviación estándar es 0.631 lo que representa que esta media puede variar en 0.631 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 1.642. La mediana es 2, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra en desacuerdo con la afirmación expresada.

Del ítem P4: Podemos encontrar que la media es 2.636 lo que representa la indecisión por parte del personal respecto a la afirmación antes mencionada, equilibrándose en la opción indiferente. Por otro lado, la desviación estándar es 0.658 lo que representa que esta media puede variar en 0.658 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 1.978. La mediana es 3, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra indiferente con la afirmación antes mencionada.

Del ítem P5: Podemos encontrar que la media es 2.682 lo que representa la indecisión por parte del personal respecto a la afirmación antes mencionada, equilibrándose en la opción indiferente. Por otro lado, la desviación estándar es 0.716 lo que representa que esta media puede variar en 0.716 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo 1.966. La mediana es 3, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra indiferente con dicha afirmación.

Del ítem P6: Podemos encontrar que la media es 2.273 lo que representa la negatividad respecto a dicha afirmación, equilibrándose en la opción en desacuerdo. Por otro lado, la desviación estándar es 0.883 lo que representa que esta media puede variar en 0.883 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre totalmente en desacuerdo con 1.39. La mediana es 3, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra indiferente respecto a la afirmación antes mencionada.

Del ítem P7: Podemos encontrar que la media es 2.455 lo que representa la negatividad respecto a dicha afirmación, equilibrándose en la opción en desacuerdo. Por otro lado, la desviación estándar es 0.739 lo que representa que esta media puede variar en 0.739 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 1.716. La mediana es 2.5, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra indiferente respecto a la afirmación antes mencionada.

Del ítem P8: Podemos encontrar que la media es 2.136 lo que representa la negatividad respecto a dicha afirmación, equilibrándose en la opción en desacuerdo. Por otro lado, la desviación estándar es 0.56 lo que representa que esta media puede variar en 0.56 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre en desacuerdo con 1.576. La mediana es 2, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra en desacuerdo respecto a la afirmación antes mencionada.

Del ítem P9: Podemos encontrar que la media es 1.955 lo que representa la negatividad respecto a dicha afirmación, equilibrándose en la opción en desacuerdo. Por otro lado, la desviación estándar es 0.785 lo que representa que esta media puede variar en 0.785 hacia arriba o hacia abajo, pudiendo llegar quizás a que esta media se encuentre totalmente en desacuerdo con 1.17. La mediana es 2, lo que representa que la mayor cantidad de personas se encuentra en desacuerdo respecto a la afirmación antes mencionada.

4.3.3. Contrastación de hipótesis

De la hipótesis general podemos afirmar que “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020”, debido a que lo expresan así los resultados de las pruebas estadísticas como el Chi-cuadrado: 33.829, el valor de p $7.2569E-06 < 0.05$ y el coeficiente Rho de Spearman = 0.847.

Estos resultados demuestran la importancia de la operatividad de las aeronaves del Escuadrón N° 334 en la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, teniendo en consideración el misionamiento de dicha Unidad FAP en beneficio de la sociedad y el país en general, siendo su relación directa.

Considerando que los encuestados corresponden a personal que integran las mismas tripulaciones que ejecutan las operaciones con las aeronaves del Escuadrón N° 334, se puede apreciar que los resultados se encuentran ajustados a la realidad.

De la hipótesis específica 1 podemos afirmar que “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con el

compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020”, debido a que lo expresan así los resultados de las pruebas estadísticas como el Chi-cuadrado: 21.821, el valor de p $0.0013 < 0.05$ y el coeficiente Rho de Spearman = 0.583.

Estos resultados demuestran la importancia de la operatividad de las aeronaves del Escuadrón N° 334 en el compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, teniendo en consideración el misionamiento de dicha Unidad FAP en beneficio de la sociedad y el país en general, siendo su relación directa.

Considerando que los encuestados corresponden a personal que integran las mismas tripulaciones que ejecutan las operaciones con las aeronaves del Escuadrón N° 334, se puede apreciar que los resultados se encuentran ajustados a la realidad.

De la hipótesis específica 2 podemos afirmar que “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020”, debido a que lo expresan así los resultados de las pruebas estadísticas como el Chi-cuadrado: 28.762, el valor de p $6.74741E-05 < 0.05$ y el coeficiente Rho de Spearman = 0.708.

Estos resultados demuestran la importancia de la operatividad de las aeronaves del Escuadrón N° 334 en la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, teniendo en consideración el misionamiento de dicha Unidad FAP en beneficio de la sociedad y el país en general, siendo su relación directa.

Considerando que los encuestados corresponden a personal que integran las mismas tripulaciones que ejecutan las operaciones con las aeronaves del Escuadrón N° 334, se puede apreciar que los resultados se encuentran ajustados a la realidad.

De la hipótesis específica 3 podemos afirmar que “La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con la satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020”, debido a que lo expresan así los resultados de las pruebas estadísticas como el Chi-cuadrado: 26.636, el valor de p $0.0001 < 0.05$ y el coeficiente Rho de Spearman = 0.675.

Estos resultados demuestran la importancia de la operatividad de las aeronaves del Escuadrón N° 334 en la satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, teniendo en consideración el misionamiento de dicha Unidad FAP en beneficio de la sociedad y el país en general, siendo su relación directa.

Considerando que los encuestados corresponden a personal que integran las mismas tripulaciones que ejecutan las operaciones con las aeronaves del Escuadrón N° 334, se puede apreciar que los resultados se encuentran ajustados a la realidad.

Realizando la comparación con los resultados de las investigaciones antecedentes que sirvieron como base al presente estudio, podemos encontrar coincidencias con Pinheiro y Lopes (2019) respecto a la importancia de las misiones de reconocimiento aéreo; con Carbajal (2014), Ríos (2019), Arango (2017), Cerón (2015) y Cieza (2016) respecto a la importancia de la identidad en el misionamiento de una organización; con Brassens (2014) y Morales (2017) respecto a la importancia de contar con aeronaves operativas para el desarrollo de capacidades militares.

En ese sentido, se puede afirmar que los instrumentos utilizados han cumplido de forma eficiente para determinar la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

- a. La operatividad de aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.
- b. La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 es baja, siendo preciso elaborar y poner en práctica estrategias que permitan incrementar la operatividad de dichas aeronaves, en beneficio de la misión de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo.
- c. El compromiso dentro del personal militar es un valor que es característicos en los mismos, siendo necesario elaborar las estrategias que permitan su fortalecimiento en beneficio de la institución.
- d. Es preciso realizar la evaluación de las actividades operativas que permitirían a la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo apoyar de forma efectiva a la motivación de las tripulaciones.
- e. Es importante que la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo fortalezca la satisfacción de sus tripulaciones aéreas planificando y ejecutando actividades afines a las operaciones aéreas.

5.2. Recomendaciones

- a. Que la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo realice las gestiones necesarias para incrementar la operatividad de sus diferentes Escuadrones Aéreos en favor de un mejor desempeño apoyado en una identidad elevada.

- b. Que la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo elabore y ponga en práctica estrategias que permitan incrementar la operatividad de dichas aeronaves, en beneficio de la misión de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo.
- c. Que la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo elabore las estrategias que permitan el fortalecimiento del compromiso dentro del personal militar, siendo necesario apoyarse en la operatividad de la Unidad.
- d. Que la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo elabore las estrategias que permitan el fortalecimiento de la motivación dentro del personal militar, siendo necesario apoyarse en la operatividad de la Unidad.
- e. Que la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo elabore las estrategias que permitan el fortalecimiento de la satisfacción dentro del personal militar, siendo necesario apoyarse en la operatividad de la Unidad.

REFERENCIAS

- Aldaña, J. (2013). *Compromiso laboral de los trabajadores del área central de una institución bancaria que opera en la ciudad de Guatemala, según sexo* (Tesis presentada para optar el título de Licenciado). Universidad Rafael Landívar. México.
- Alto Nivel. (n.d.). *La importancia de crear identidad*. Recuperado de: <https://www.altonivel.com.mx/4689-la-importancia-de-crear-identidad/>.
- Arango, N. (2016). *Estilos de dirección, identidad corporativa y gestión en directivos del sector educación de Lima 2016* (Tesis presentada para optar el grado de Doctor). Universidad César Vallejo. Perú.
- Brassen, J. (2014). *Los factores de la aeronavegabilidad conjunta y su influencia en el incremento de la capacidad operacional en un Teatro de Operaciones* (Trabajo integrador). Escuela Superior de Guerra Conjunta de las Fuerzas Armadas. Argentina.
- Carbajal, L. (2014). *Análisis de la identidad organizacional y su influencia en la imagen de la Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá* (Tesis presentada para optar el título de Magíster). Universidad Nacional de Colombia. Colombia.
- Carbajal, L. (2014). *Análisis de la identidad organizacional y su influencia en la imagen de la Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá* (Tesis presentada para optar el título de Magíster). Universidad Nacional de Colombia. Colombia.
- Castaño, F.; Burchardt, S. (2011). *Análisis de la identidad corporativa de la Universidad Tecnológica de Pereira y su repercusión en sus públicos internos* (Tesis presentada para optar el título de Magister). Universidad Tecnológica de Pereira. Colombia.

- Castillo, J. (2016). *El liderazgo militar del Ejército Nacional de Colombia, ¿más allá de las unidades militares?* (Ensayo para optar el título de especialista en Alta Gerencia). Universidad Militar Nueva Granada. Colombia.
- Cerón, M. (2015). *Compromiso organizacional e identidad profesional en docentes de la Red educativa Fe y Alegría, 2015* (Tesis presentada para optar el grado de Magister). Universidad César Vallejo. Perú.
- Chiavenato I. (2002). *Administración en los nuevos tiempos*. Bogotá: Mc Graw Hill.
- Cieza, J. (2016). *La comunicación interna y su relación con la identidad corporativa de los colaboradores de una empresa constructora de la ciudad de Trujillo, 2016* (Tesis presentada para optar el título de Maestro). Universidad Privada del Norte. Perú.
- Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. (2013). *Manual de Doctrina de Logística Conjunta*. Lima, Perú.
- Díaz, F. (2017). *Aplicación de técnicas de percepción remota en la determinación de áreas deforestadas en la Amazonía y Costa peruana - 2016*. (Tesis presentada para optar el grado de Maestro). Escuela Superior de Guerra Aérea de la FAP. Lima, Perú.
- Escuela de Organización Industrial (2015). *Gestión de Recursos Humanos. Importancia y Objetivos*. Recuperado de: <http://www.eoi.es/blogs/mintecon/2015/05/04/gestion-de-recursos-humanos-importancia-y-objetivos/>
- Muñoz, P. (2014). *El sentido de pertenencia como estrategia organizacional para el aporte de los objetivos de la empresa* (Ensayo para optar al título de especialista en Gestión de Desarrollo Administrativo). Universidad Militar Nueva Granada. Colombia.

- Fuerza Aérea del Perú. (1955). *Ordenanza FAP 66-1 Mantenimiento – Organización del Mantenimiento*. Lima, Perú.
- Fuerza Aérea del Perú. (2002). *Manual FAP N° 1-9 Doctrina Operacional de Logística de Material*. Lima, Perú.
- Fuerza Aérea del Perú. (2015). *Orden Técnica FAP 00-20A – 1A*. Lima: DIGLO.
- Fuerza Aérea del Perú. (2016). *Doctrina de Inteligencia, Vigilancia y Reconocimiento*. Lima, Perú.
- Fuerza Aérea del Perú. (2018). *Doctrina Básica de la FAP*. Lima, Perú.
- Hernández, R., Fernández, C., Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación* (6ta edición). México D.F., México: McGraw-Hill / Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- Hernández, R., Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México, México: Editorial Mc Graw Hill Education.
- Herrarte, J. (2015). *Identidad laboral en el personal administrativo de una empresa multinacional de consumo masivo*. Universidad Rafael Landívar. Guatemala.
- Infodefensa. (2020). *La FACH incorporará el Gulfstream IV para misiones de aerofotogrametría*. Recuperado de: <https://www.infodefensa.com/latam/2020/10/14/noticia-incorporara-gulfstream-misiones-aerofotogrametria.html>
- Marroquín, S., Pérez, L. (2011). *El clima organizacional y su relación con el desempeño laboral en los trabajadores de Burger King* (Tesis presentada para optar el título de Licenciado). Universidad de San Carlos de Guatemala. Guatemala.
- Montoya, J. (2017). *Directiva DIGPE 30-1 “Clima Organizacional en la Fuerza Aérea del Perú”*. Fuerza Aérea del Perú. Perú.

- Mórtola, G. (2006). *Una aproximación narrativa a la construcción de la identidad laboral docente*. Educación, Lenguaje y Sociedad ISSN 1668-4753 Vol. IV N° 4.
- Pinheiro, B.; Lopes, J. (2019). *Cenário de desmatamento na região de influência da rodovia AM-254 por meio de imagens SAR aerotransportado R99-SAR/SIPAM*. Anales del XIX Simposio Brasileiro de Percepción Remota. Santos, Brasil.
- Muñoz, P. (2014). *El sentido de pertenencia como estrategia organizacional para el aporte de los objetivos de la empresa* (Ensayo para optar al título de especialista en Gestión de Desarrollo Administrativo). Universidad Militar Nueva Granada. Colombia.
- Rabuñal, H. (sf) *Motivación y Liderazgo*. Recuperado de: <http://www.econolink.com.ar/managemen/manage3.htm>
- Ríos, A. (2019). *Identidad laboral del personal militar y civil del Grupo Aéreo N° 11, año 2018* (Tesis presentada para optar el grado académico de Maestro). Escuela Superior de Guerra Aérea del Perú. Lima, Perú.
- Sánchez, L.; Prado H.; Zavala, Calderón, M. (2016). *Cultura Organizacional y Motivación de los docentes de la Escuela Superior de Guerra del Ejército - Escuela de Postgrado*. (Tesis presentada para optar el grado académico de Magíster). Escuela Superior de Guerra del Ejército. Lima. Perú.
- Valdebenito, M., Reyes, M. (2014). *La construcción de la identidad laboral en el devenir contemporáneo del trabajo en Chile*. Un análisis desde la teoría de la reflexión cotidiana de H. Giannini.
- Wikipedia. (n.d.). *Comunicación*. Recuperado de: <https://es.wikipedia.org/wiki/Comunicaci%C3%B3n>

ANEXOS

Matriz de Consistencia

OPERATIVIDAD DE LAS AERONAVES DEL ESCUADRÓN AÉREO N° 334 Y SU RELACIÓN CON LA IDENTIFICACIÓN DE LAS TRIPULACIONES AÉREAS DE LA DIRECCIÓN DE VIGILANCIA Y RECONOCIMIENTO AÉREO, AÑO 2020.					
Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	Variables y Dimensiones	Metodología	Población y Muestra
¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo en el desarrollo económico del país, 2020?	Determinar la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo en el desarrollo económico del país, 2020.	La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativa con la identidad de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.	<p><u>Variable 1:</u> Operatividad de aeronaves</p> <p><u>Dimensiones</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Operativa - Disponible - Inoperativa <p><u>Variable 2:</u> Identidad</p> <p><u>Dimensiones</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Compromiso - Motivación - Satisfacción 	<p><u>Tipo:</u> Básica</p> <p><u>Método:</u> Cuantitativo</p> <p><u>Nivel:</u> Correlacional</p> <p><u>Diseño</u> No experimental de corte transversal</p> <p><u>Técnica:</u> Encuestas Análisis documental</p> <p><u>Instrumentos:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Encuesta para medir la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334. - Encuesta para medir el grado de identidad de las tripulaciones aéreas del Esc. Aéreo N° 334. 	<p><u>Universo:</u> El Universo personal de tripulaciones aéreas del Escuadrón Aéreo N° 334 de la DIVRA.</p> <p><u>Población:</u> La población está determinada por 22 efectivos.</p> <p><u>Muestra:</u> Censal (22 efectivos).</p> <p><u>Unidad de análisis</u> Tripulaciones aéreas del Escuadrón Aéreo N° 334 de la DIVRA.</p>
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas			
PE1. ¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y el compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo en el desarrollo económico del país, 2020?	OE1. Establecer la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y el compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo en el desarrollo económico del país, 2020.	HE1. La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativamente con el compromiso de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.			
PE2. ¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo en el desarrollo económico del país, 2020?	OE2. Determinar la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo en el desarrollo económico del país, 2020.	HE2. La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativamente con la motivación de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.			
PE3. ¿Cuál es la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo en el desarrollo económico del país, 2020?	OE3. Establecer la relación existente entre la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 y satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo en el desarrollo económico del país, 2020.	HE3. La operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334 se relaciona directa y significativamente con la satisfacción de las tripulaciones aéreas de la Dirección de Vigilancia y Reconocimiento Aéreo, 2020.			

INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN N° 1

FUERZA AÉREA DEL PERÚ
ESCUELA DE OFICIALES

Objetivo: Medir la operatividad de las aeronaves del Escuadrón Aéreo N° 334.

Datos del encuestado

Nombre:

Cargo:

N°	Afirmaciones	0	1	2	3	4
1	El sistema de armas C-26B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.					
2	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.					
3	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado operativo durante gran parte del año.					
4	El sistema de armas C-26B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.					
5	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.					
6	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado disponible durante gran parte del año.					
7	El sistema de armas C-26B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.					
8	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.					
9	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.					

Leyenda: 0: Totalmente en desacuerdo
2: Indeciso
4: Totalmente de acuerdo

1: En desacuerdo
3: De acuerdo

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO POR JUICIO DE EXPERTO

1. Apellidos y nombres del experto : Mag. Ángel Martín Ríos Moncada
 2. Institución donde labora : Fuerza Aérea del Perú
 3. Autor del instrumento : Frank Piero Carranza Dioppe

Variable: OPERATIVIDAD DE AERONAVES				
Criterios		Claridad	Consistencia	Objetividad
Dimensión 1				
OPERATIVA				
1	El sistema de armas C-26B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.	5	5	5
2	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.	5	5	5
3	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado operativo durante gran parte del año.	5	5	5
Dimensión 2				
DISPONIBLE				
4	El sistema de armas C-26B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.	5	5	5
5	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.	5	5	5
6	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado disponible durante gran parte del año.	5	5	5
Dimensión 3				
INOPERATIVA				
7	El sistema de armas C-26B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.	5	5	5
8	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.	5	5	5
9	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.	5	5	5


OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Aplicable: [X] Aplicable después de corregir: [....] No aplicable: [....]

Fecha: 15/04/2022

DNI: 07251710

Teléfono: 998762453



 Validador de contenido del instrumento de investigación

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO POR JUICIO DE EXPERTO

1. Apellidos y nombres del experto : Mag. Ángel Martín Ríos Moncada
 2. Institución donde labora : Fuerza Aérea del Perú
 3. Autor del instrumento : Frank Piero Carranza Dioppe

Variable: IDENTIDAD				
Criterios		Claridad	Consistencia	Objetividad
Dimensión 1				
COMPROMISO				
1	Me siento orgulloso de la labor que realizo.	5	5	5
2	Siento la responsabilidad de esforzarme para apoyar al logro de la misión de mi Unidad.	5	5	5
3	En la actualidad, deseo continuar trabajando en mi Unidad.	5	5	5
Dimensión 2				
MOTIVACIÓN				
4	Dentro de labor que realizo tengo oportunidad de seguir creciendo profesionalmente (línea de carrera).	5	5	5
5	Existen diferentes medios y oportunidades de capacitación en mi Unidad.	5	5	5
6	Tengo la oportunidad de brindar un buen nivel de calidad de vida a mi familia.	5	5	5
Dimensión 3				
SATISFACCIÓN				
7	El trabajo que desempeño se encuentra relacionado respecto a mi especialidad y experiencia.	5	5	5
8	Tengo la libertad necesaria para realizar mi trabajo de la mejor manera.	5	5	5
9	El trabajo que desempeño me hace sentir realizado profesionalmente.	5	5	5


OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Aplicable: Aplicable después de corregir: No aplicable:

Fecha: 15/04/2022

DNI: 07251710

Teléfono: 998762453


 Validador de contenido del instrumento de investigación

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO POR JUICIO DE EXPERTO

1. Apellidos y nombres del experto : Mag. Fernando Joel Díaz Salinas
 2. Institución donde labora : Fuerza Aérea del Perú
 3. Autor del instrumento : Frank Piero Carranza Dioppe

Variable: OPERATIVIDAD DE AERONAVES				
Criterios		Claridad	Consistencia	Objetividad
Dimensión 1				
OPERATIVA				
1	El sistema de armas C-26B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.	5	4	5
2	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.	5	4	5
3	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado operativo durante gran parte del año.	5	4	5
Dimensión 2				
DISPONIBLE				
4	El sistema de armas C-26B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.	5	4	5
5	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.	5	4	5
6	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado disponible durante gran parte del año.	5	4	5
Dimensión 3				
INOOPERATIVA				
7	El sistema de armas C-26B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.	5	4	5
8	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.	5	4	5
9	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.	5	4	5


OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Aplicable: [X] Aplicable después de corregir: [....] No aplicable: [....]

Fecha: 15/04/2022

DNI: 43372467

Teléfono: 945106384



 Validador de contenido del instrumento de investigación

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO POR JUICIO DE EXPERTO

1. Apellidos y nombres del experto : Mag. Fernando Joel Díaz Salinas
 2. Institución donde labora : Fuerza Aérea del Perú
 3. Autor del instrumento : Frank Piero Carranza Dioppe

Variable: IDENTIDAD				
Criterios		Claridad	Consistencia	Objetividad
Dimensión 1				
COMPROMISO				
1	Me siento orgulloso de la labor que realizo.	5	5	5
2	Siento la responsabilidad de esforzarme para apoyar al logro de la misión de mi Unidad.	5	5	5
3	En la actualidad, deseo continuar trabajando en mi Unidad.	5	5	5
Dimensión 2				
MOTIVACIÓN				
4	Dentro de labor que realizo tengo oportunidad de seguir creciendo profesionalmente (línea de carrera).	5	5	5
5	Existen diferentes medios y oportunidades de capacitación en mi Unidad.	5	5	5
6	Tengo la oportunidad de brindar un buen nivel de calidad de vida a mi familia.	5	5	5
Dimensión 3				
SATISFACCIÓN				
7	El trabajo que desempeño se encuentra relacionado respecto a mi especialidad y experiencia.	5	5	5
8	Tengo la libertad necesaria para realizar mi trabajo de la mejor manera.	5	5	5
9	El trabajo que desempeño me hace sentir realizado profesionalmente.	5	5	5

OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Aplicable: [X] Aplicable después de corregir: [...] No aplicable: [...]

Fecha: 15/04/2022

DNI: 43372467

Teléfono: 945106384

Validador de contenido del instrumento de investigación



FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO POR JUICIO DE EXPERTO

1. Apellidos y nombres del experto : Mag. Fernando Joel Díaz Salinas
 2. Institución donde labora : Fuerza Aérea del Perú
 3. Autor del instrumento : Frank Piero Carranza Dioppe

Variable: IDENTIDAD				
Criterios		Claridad	Consistencia	Objetividad
Dimensión 1				
COMPROMISO				
1	Me siento orgulloso de la labor que realizo.	5	5	5
2	Siento la responsabilidad de esforzarme para apoyar al logro de la misión de mi Unidad.	5	5	5
3	En la actualidad, deseo continuar trabajando en mi Unidad.	5	5	5
Dimensión 2				
MOTIVACIÓN				
4	Dentro de labor que realizo tengo oportunidad de seguir creciendo profesionalmente (línea de carrera).	5	5	5
5	Existen diferentes medios y oportunidades de capacitación en mi Unidad.	5	5	5
6	Tengo la oportunidad de brindar un buen nivel de calidad de vida a mi familia.	5	5	5
Dimensión 3				
SATISFACCIÓN				
7	El trabajo que desempeño se encuentra relacionado respecto a mi especialidad y experiencia.	5	5	5
8	Tengo la libertad necesaria para realizar mi trabajo de la mejor manera.	5	5	5
9	El trabajo que desempeño me hace sentir realizado profesionalmente.	5	5	5

OPINIÓN DE APLICABILIDAD:


Aplicable: [X] Aplicable después de corregir: [...] No aplicable: [...]

Fecha: 15/04/2022

DNI: 43372467

Teléfono: 945106384

Validador de contenido del instrumento de investigación



FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO POR JUICIO DE EXPERTO

1. Apellidos y nombres del experto : Mag. Jorge Gabriel Olivera Santa Cruz
 2. Institución donde labora : Fuerza Aérea del Perú
 3. Autor del instrumento : Frank Piero Carranza Dioppe

Variable: OPERATIVIDAD DE AERONAVES				
Criterios		Claridad	Consistencia	Objetividad
Dimensión 1				
OPERATIVA				
1	El sistema de armas C-26B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.	5	5	5
2	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado operativo durante gran parte del año.	5	5	5
3	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado operativo durante gran parte del año.	5	5	5
Dimensión 2				
DISPONIBLE				
4	El sistema de armas C-26B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.	5	5	5
5	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado disponible durante gran parte del año.	5	5	5
6	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado disponible durante gran parte del año.	5	5	5
Dimensión 3				
INOPERATIVA				
7	El sistema de armas C-26B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.	5	5	5
8	El sistema de armas TC-690B se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.	5	5	5
9	El sistema de armas PC-6 se ha encontrado inoperativo durante gran parte del año.	5	5	5

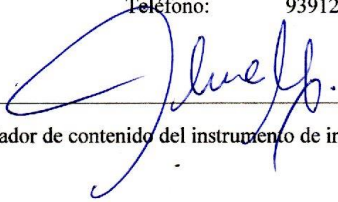
OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Aplicable: [X] Aplicable después de corregir: [....] No aplicable: [....]

Fecha: 15/04/2022

DNI: 40370473

Teléfono: 939125323


 Validador de contenido del instrumento de investigación

FICHA DE VALIDACIÓN DE CONTENIDO POR JUICIO DE EXPERTO

1. Apellidos y nombres del experto : Mag. Jorge Gabriel Olivera Santa Cruz
 2. Institución donde labora : Fuerza Aérea del Perú
 3. Autor del instrumento : Frank Piero Carranza Dioppe

Variable: IDENTIDAD				
Criterios		Claridad	Consistencia	Objetividad
Dimensión 1				
COMPROMISO				
1	Me siento orgulloso de la labor que realizo.	5	5	5
2	Siento la responsabilidad de esforzarme para apoyar al logro de la misión de mi Unidad.	5	5	5
3	En la actualidad, deseo continuar trabajando en mi Unidad.	5	5	5
Dimensión 2				
MOTIVACIÓN				
4	Dentro de labor que realizo tengo oportunidad de seguir creciendo profesionalmente (línea de carrera).	5	5	5
5	Existen diferentes medios y oportunidades de capacitación en mi Unidad.	5	5	5
6	Tengo la oportunidad de brindar un buen nivel de calidad de vida a mi familia.	5	5	5
Dimensión 3				
SATISFACCIÓN				
7	El trabajo que desempeño se encuentra relacionado respecto a mi especialidad y experiencia.	5	5	5
8	Tengo la libertad necesaria para realizar mi trabajo de la mejor manera.	5	5	5
9	El trabajo que desempeño me hace sentir realizado profesionalmente.	5	5	5


OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

Aplicable: [X] Aplicable después de corregir: [....] No aplicable: [....]

Fecha: 15/04/2022

DNI: 40370473

Teléfono: 939125323



 Validador de contenido del instrumento de investigación

Base de datos y resultados de aplicación estadística

Operatividad de aeronaves

	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
ENC. 1	2	3	3	3	3	2	3	2	1
ENC. 2	2	2	4	3	3	2	4	3	1
ENC. 3	2	2	3	2	3	3	3	3	2
ENC. 4	1	2	4	2	3	2	4	2	1
ENC. 5	2	3	3	3	3	2	3	2	2
ENC. 6	1	2	4	2	2	2	3	3	1
ENC. 7	2	2	4	2	2	3	4	3	2
ENC. 8	2	3	3	3	3	1	3	2	1
ENC. 9	2	3	4	3	3	3	3	2	3
ENC. 10	1	3	4	3	2	2	3	3	1
ENC. 11	2	3	3	3	3	1	3	2	2
ENC. 12	2	3	3	2	3	1	3	2	1
ENC. 13	2	3	4	3	3	3	3	2	3
ENC. 14	1	3	4	3	2	2	3	3	1
ENC. 15	2	3	3	3	3	1	3	2	2
ENC. 16	2	3	3	2	3	1	3	2	1
ENC. 17	2	3	3	3	3	2	3	2	1
ENC. 18	2	2	4	3	3	2	4	3	1
ENC. 19	2	2	2	4	4	4	1	1	1
ENC. 20	1	1	1	3	3	3	1	1	1
ENC. 21	2	2	2	4	4	4	2	2	2
ENC. 22	2	3	3	3	3	1	3	2	1

Identidad

	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
ENC. 1	3	3	2	2	2	3	2	2	2
ENC. 2	3	3	2	2	3	3	2	2	3
ENC. 3	3	3	2	3	3	3	3	2	3
ENC. 4	3	2	2	3	2	3	2	3	2
ENC. 5	3	3	2	4	2	3	2	2	2
ENC. 6	3	2	1	3	3	3	2	2	3
ENC. 7	3	3	2	3	3	3	3	3	3
ENC. 8	3	2	2	3	2	2	2	2	2
ENC. 9	4	3	3	3	4	3	3	3	3
ENC. 10	3	3	2	2	2	3	2	2	2
ENC. 11	2	3	3	3	3	1	3	2	2
ENC. 12	2	3	3	2	3	1	3	2	1
ENC. 13	4	3	3	3	4	3	3	3	3
ENC. 14	3	3	2	2	2	3	2	2	2
ENC. 15	2	3	3	3	3	1	3	2	2
ENC. 16	2	3	3	2	3	1	3	2	1
ENC. 17	2	3	3	3	3	2	3	2	1
ENC. 18	3	3	2	3	3	2	4	3	1
ENC. 19	2	2	2	2	2	2	1	1	1
ENC. 20	1	1	1	1	1	1	1	1	1
ENC. 21	4	2	2	3	3	3	2	2	2
ENC. 22	2	3	3	3	3	1	3	2	1