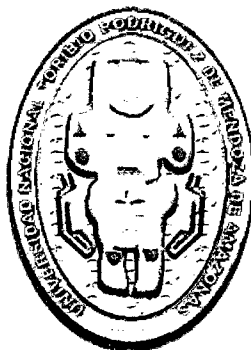
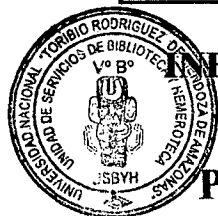


**UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRÍGUEZ DE  
MENDOZA DE AMAZONAS**



**CARRERA PROFESIONAL DE TURISMO Y ADMINISTRACIÓN**

**IMPACTO DEL SERVICIO AEREO PARA EL  
DESARROLLO DEL TURISMO EN LA REGIÓN  
AMAZONAS - 2010**



**FORME DEL EXAMEN DE SUFICIENCIA PROFESIONAL**

**PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE  
LICENCIADO EN TURISMO Y ADMINISTRACIÓN**

06 JUL 2012

**BACHILLER:**

**SANTILLAN PEREA, Jerson Raphael**

**JURADOS :**

- |                             |                   |
|-----------------------------|-------------------|
| • Lic. Ricardo R. Alva Cruz | <b>Presidente</b> |
| • Arq. Arturo Días Jáuregui | <b>Secretario</b> |
| • Lic. Lynn K. Mendoza Zuta | <b>Vocal</b>      |

**CHACHAPOYAS – AMAZONAS – PERU**

**2010**



**UNIVERSIDAD NACIONAL  
TORIBIO RODRIGUEZ DE MENDOZA DE AMAZONAS**



**Ley de Creación N° 27347 – Res. Función. N° 114 – 2001 – CONAFU**

**AUTORIDADES UNIVERSITARIAS**

**UNIVERSIDAD NACIONAL TORIBIO RODRIGUEZ DE MENDOZA  
DE AMAZONAS**

**RECTOR**

Dr. Vicente Marino Castañeda Chávez

**VICERECTOR ACADÉMICO**

Mg. Miguel Ángel Barrena Gurbillón

**VICERECTOR ADMINISTRATIVO**

Dra. Flor Teresa García Huamán

**DECANO**

Lic. Agustín Tamayo Beltrán




06 JUL 2012

**JURADO**

**PRESIDENTE:**


**Lic. Ricardo R. Alva Cruz**



---

**SECRETARIO:**

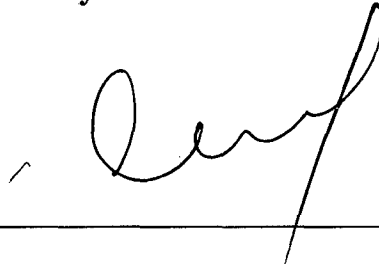
**Arq. Arturo Días Jáuregui**



---

**VOCAL:**

**Lic. Lynn K. Mendoza Zuta**



---

## DEDICATORIA

**A** mis padres, por su constante empeño, esfuerzo, apoyo y consejos que me brindaron durante toda mi vida, por los valores y principios que me inculcaron desde que era niño, porque me enseñaron a levantarme de las caídas, a luchar y perseverar por un sueño, un sueño tan bonito que se llama realización personal y superación.

**A** Elida Díaz por su fidelidad que me brinda desde mis 16 años, su compañía y apoyo incondicional y porque es mi fuente de inspiración y motivación que es vital en cada ser humano.

**A** Dios, que me da la salud y sabiduría para escoger el camino correcto.

## AGRADECIMIENTO

**A** todos mis profesores que me ayudaron en mi formación desde la primaria, secundaria y superior. Que me brindaron todo su conocimiento, apoyo y amistad incondicional.

## TABLA DE CONTENIDOS

DEDICATORIA .....	IV
AGRADECIMIENTO .....	V
RESUMEN .....	VIII
INTRODUCCIÓN .....	IX
PRIMER CAPÍTULO .....	10
I. Generalidades .....	10
1.1. Objetivos .....	10
1.1.1. Objetivo General .....	10
1.1.2. Objetivos Específicos .....	10
1.2. Materiales y Métodos .....	10
1.2.1. Materiales .....	10
1.2.2. Métodos .....	10
II. Marco Teórico .....	12
2.1. Antecedentes.....	12
2.1.1. A Nivel Internacional .....	12
2.1.1.1 Historia De La Aviación Comercial .....	12
2.1.1.2 El Turismo y la Aviación Comercial en el Mundo .....	21
2.1.2. A Nivel Nacional .....	24
2.1.2.1. Elmer Faucett Clark .....	24
2.1.2.2. La Aviación Comercial en el Perú .....	26
2.1.3. Base Teórica .....	27
2.2. Aviación Comercial: Clasificación .....	31
SEGUNDO CAPITULO .....	34
I. Resultados y Discusión Sobre los Impactos de la Aviación Comercial en el Turismo en Amazonas.....	34
II. Resultados y Análisis del Tráfico Aéreo en Amazonas desde el año 2002 al 2008.....	35

III. Resultados y Discusión de la Entrevista Aplicada a Especialistas, Autoridades y Empresarios sobre los Impactos de la Aviación Comercial en el Turismo en la Región Amazonas.....	40
IV. Resultados y Discusión de la Encuesta a Turistas Nacionales Sobre los Impactos de la Aviación Comercial en el Turismo en Amazonas .....	50
V. Resultados y discusión de la encuesta a Turistas Extranjeros sobre los Impactos de la Aviación Comercial en el Turismo en Amazonas .....	62
CONCLUSIONES .....	69
BIBLIOGRAFÍA .....	70
ANEXOS .....	71

## RESUMEN

**L**a presente investigación de carácter científico, de nivel descriptivo, tiene como finalidad identificar los posibles impactos de la aviación comercial en el turismo en la región Amazonas.

Para el cumplimiento de los objetivos trazados en la investigación, el informe se ha dividido en las siguientes partes:

La primera parte está referida a datos generales, antecedentes y el marco teórico sobre las que se respalda la investigación. El capítulo de resultados y discusión se ha considerado la información obtenida en CORPAC S.A. (Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Sociedad Anónima), las entrevistas a especialistas y las encuestas a turistas nacionales y extranjeros en su conjunto.

Esta información ha permitido identificar los impactos de la Aviación Comercial.



## INTRODUCCIÓN

**E**l desarrollo sostenible de un destino turístico pasa por un proceso de planificación en donde cada uno de sus componentes y actores que siguen lineamientos previamente establecidos producto de estudios y análisis de sus realidades.

Dentro de los componentes fundamentales para desarrollar un destino turístico se encuentra el transporte que es el elemento que acerca el ente dinámico que es el turista hacia un destino.

La maximización de los medios de transporte por los que se puede llegar a un destino permitirá la diversificación de la oferta de este servicio; dando mayor opción al viajero de escoger su aproximación a la ciudad de destino y esta contribuirá también a que mas posibles visitantes puedan hacerlo, incrementando los flujos turísticos y dando mayor dinamismo a los otros prestadores de servicios turísticos y de manera indirecta a la población en general.



## PRIMER CAPÍTULO

### I. Generalidades

#### 1.1. Objetivos

##### 1.1.1. Objetivo General

Identificar los posibles impactos de la Aviación Comercial en el destino Amazonas

##### 1.1.2. Objetivos Específicos

- ☞ Analizar el movimiento aéreo en Amazonas, teniendo como indicador el aeropuerto de Chachapoyas durante el período 2002 – 2008.
- ☞ Conocer la opinión de los especialistas en la actividad turística sobre la aviación comercial y sus impactos en el turismo en la Región Amazonas.
- ☞ Analizar al componente demanda real y sus opiniones relacionadas con la aviación comercial y sus impactos en el turismo en Amazonas.

#### 1.2. Materiales Y Métodos

##### 1.1.3. Materiales

La aviación comercial y sus impactos en el turismo en Amazonas.

##### 1.1.4. Métodos

En la presente investigación se utilizó el método científico, que se aplicó en la etapa de la ciencia proceso, que partió del acopio de información secundaria y reconocimiento de la realidad objetiva; es decir, la ciudad de Chachapoyas como destino turístico y los medios de



transporte que se utiliza para su acceso. Esto permitió realizar un plan de acción que determinó tres puntos estratégicos a investigar.

El primer punto fue CORPAC, se obtuvo información de los antecedentes a través de la revisión de archivos en donde se pudo obtener el movimiento aéreo desde el año 2002 hasta el 2008.

El segundo punto estratégico que ha permitido alcanzar los objetivos de la investigación lo constituyeron los especialistas y autoridades involucradas en la actividad turística en Amazonas para los que se diseñó una entrevista que tuvo como finalidad obtener su opinión sobre los impactos de la aviación comercial y el turismo en Amazonas y otros temas relacionados a esta investigación.

El tercer punto de la investigación lo constituye la demanda actual que visita Chachapoyas, conformada por los viajeros nacionales y extranjeros utilizando para ello una encuesta por tipo de viajero según su procedencia. La entrevista permitió obtener información sobre la perspectiva que tenían acerca de la aviación comercial y los impactos que ésta podría causar en la región.

El procesamiento de datos se hizo en software Microsoft Excel y el análisis a través del método analítico.

En la etapa de articulación del informe se empleó los métodos Inductivo y Deductivo.



## **II. Marco Teórico**

### **2.1 Antecedentes**

#### **2.1.1. A Nivel Internacional**

##### **2.1.1.1. Historia De La Aviacion Comercial**

La historia de la aviación comercial forma parte evidentemente de la Historia de la aviación, y se remonta su nacimiento a los instantes posteriores al lanzamiento de los primeros aviones y se puede centrar en los albores del año 1910 mediante el vuelo de los primeros aviones encargados de hacer el transporte aéreo de correo, durante la primera guerra mundial. En 1919 nacen las primeras compañías aéreas, que en nuestros días siguen volando en los cielos del mundo, son: KLM (Países Bajos) en Europa y Avianca (Colombia) en las Américas, este último empezó con el nombre de SCADTA, Sociedad Colombo-Alemana de Transporte Aéreo y desde 1940 se llama Aerovías del Continente Americano S.A., conocida internacionalmente como Avianca. Cabe destacar que en el año 1939 la compañía PanAm ya hacía rutas entre el Océano Atlántico y el Pacífico transportando de forma combinada pasajeros y correo, un ejemplo de aviación comercial de estos primeros tiempos fue el Boeing B40 que operó entre San Francisco-Chicago cuando la joven compañía aérea Boeing Air Transport Inc., habiéndose convertido en la década de los 30 en la compañía líder de este servicio mediante el hidroavión denominado Boeing 314 Clipper.

#### **Los Años De La Segunda Guerra Mundial**

El anuncio de la Segunda Guerra Mundial produjo un lapsus en el servicio aéreo comercial. En Europa la situación de la guerra planteaba muchas alternativas y la aviación militar cobró una mayor relevancia y algunas de las compañías pusieron todos, o la mayoría, de sus recursos al servicio del ejército y la aviación militar de los



respectivos países implicados en el conflicto, algunas compañías cesaron sus actividades por completo, así se tiene Air France en el año 1940 debido a la ocupación de Francia; otro caso fue el de Greater Japanese Airways que cesó al involucrarse Japón en la Guerra, otras compañías como KLM continuaron operando en otros continentes ajenos al conflicto internacional, como pudo ser Asia.

### **Turbohélices**

Después del fin de la Segunda Guerra Mundial, la aviación comercial pasó a desarrollarse de manera independiente a la aviación militar. Empresas fabricantes de aviones pasaron a crear modelos especialmente diseñados para el transporte de pasajeros y, durante los primeros años después de la guerra, las líneas aéreas usaron aviones militares modificados para uso civil.

De las aeronaves comerciales que se desarrollaron en este periodo, destacan los cuatrimotores Douglas DC-4 y el Lockheed Constellation, que fueron usados para vuelos domésticos de pasajeros o de media distancia. También realizaron rutas transoceánicas, pero para estas se necesitaban hacer escalas para reabastecerse de combustible. Los vuelos transoceánicos necesitaban de propulsores más potentes, que ya existían en 1945 en forma de turbinas a reacción, pero estos, en ese momento todavía consumían demasiado combustible y con ellas un avión solo podría recorrer pequeñas distancias.

Para resolver este problema, aunque fuera de manera temporal, se desarrollaron turbohélices, que eran propulsores capaces de generar más de tres mil caballos de fuerza. Estos motores comenzarían a ser usados en los Douglas DC-7, Lockheed Super Constellation y Boeing 377 Stratocruiser.



Este último fue el primer avión de dos pisos de la historia de la aviación, ya que su fuselaje denominado "de doble burbuja" permitía que en la parte superior albergara una cubierta con asientos, y en la inferior llevara una pequeña sala VIP a la que se accedía mediante una escalera de caracol. Cada una de estas aeronaves podía transportar cerca de 100 pasajeros entre Nueva York y París sin escalas, a una velocidad de crucero de 500 km/h. También el *Stratocruiser* fue el mayor avión comercial hasta la llegada del Boeing 707 en 1958.<sup>100</sup>

### **La Era De Los Reactores**

A finales de los años 40, los ingenieros comenzaron a desarrollar las turbinas usadas en los cazas a reacción producidos durante la Segunda Guerra Mundial. En un principio, los Estados Unidos y la Unión Soviética querían turbinas a reacción para producir bombarderos y cazas cada vez mejores, y así mejorar todavía más su arsenal militar. Cuando comenzó la Guerra de Corea en 1950, tanto los Estados Unidos como la Unión Soviética disponían de cazas a reacción, entre los que destacaban el norteamericano North American F-86 Sabre y el soviético MiG-15.

En cuanto al primer avión de reacción de carácter comercial de la historia de la aviación, fue el De Havilland Comet de fabricación británica. El Comet comenzó su uso como avión de pasajeros en 1952, siendo capaz de volar a 850 km/h, y con una cabina presurizada y relativamente silenciosa. Este avión comenzó siendo un éxito comercial, y muchas líneas aéreas hicieron pedidos. Pero dos accidentes ocurridos en 1954 en medio del mar, hicieron que surgieran grandes dudas en lo relativo a la seguridad del avión. La causa principal de los accidentes fueron las turbinas, que estaban localizadas dentro de la estructura del ala, y debido a que estas alcanzaban altas temperaturas, poco a poco debilitaban la estructura del ala, la cual acababa por fragmentarse en el aire debido a la fatiga



del metal. La compañía De Havilland intentó salvar su avión, cuyas ventas habían caído drásticamente, a través de algunas modificaciones estructurales, pero un tercer accidente ocurrido en 1956 hizo que de nuevo las ventas cayeran, y al final la producción cesó en 1964.

La norteamericana Boeing lanzó el Boeing 707 en 1958, el cual se convirtió en el primer avión de pasajeros a reacción que tuvo éxito. Los ingenieros que desarrollaron el modelo, dedicaron especial empeño en que los errores que se habían cometido en el De Havilland Comet no se dieran en el 707.

Los modelos a reacción Douglas DC-8 y Convair 880 fueron lanzados algunos años después, aunque el éxito comercial que ambos modelos tuvieron fue más modesto que el que alcanzó el 707, del que se produjeron un total de 1.010 unidades, convirtiéndose a la Boeing desde entonces, en el mayor fabricante de aviones del mundo.

Los modelos 727, 737 y 747 son derivados directos del 707. El Boeing 737, cuya producción fue iniciada en 1964 es el avión para transporte de pasajeros más producido y popular de la historia, con más de seis mil aviones producidos, y ya entrado el siglo XXI, el modelo continúa en producción, gracias a todas las mejoras y variantes producidas.

### **Aviones De Fuselaje Ancho**

Los aviones de fuselaje ancho son aviones comerciales que poseen tres filas de asientos separadas por dos pasillos. Se crearon para proporcionar más comodidad a los pasajeros, y facilitar su movilidad y la de los tripulantes por el avión.

El primer avión que poseía un fuselaje ancho fue el Boeing 747, apodado *Jumbo*, capaz de transportar a más de 500 pasajeros en un



único vuelo. Fue presentado en 1968, y en ese momento muchos pensaban que no tendría éxito comercial, por lo que Boeing pasó por problemas económicos durante el proceso de desarrollo del avión. Sin embargo, el *Jumbo* se convirtió en todo un logro comercial, rompiendo todas las expectativas, y pasando a servir rutas con mucha densidad de pasajeros. Desde su lanzamiento fue el avión comercial más grande del mundo hasta la aparición del Airbus A380, ya en el siglo XXI.

En la década de 1970, aparecieron los primeros trireactores comerciales, el McDonnell Douglas DC-10 y el Lockheed L-1011 TriStar, capaces de realizar rutas intercontinentales, y que tuvieron un gran éxito en su momento. Años después, también se produciría un derivado del DC-10, el McDonnell Douglas MD-11.

El primer birreactor de fuselaje ancho fue el Airbus A300, un avión comercial de medio alcance, fabricado por el consorcio europeo Airbus. La norteamericana Boeing contrató con el Boeing 767, similar al A300 pero que podía operar rutas más largas, y con el Boeing 757 para las rutas de medio alcance, pero que no disponía de fuselaje ancho. El Boeing 767 revolucionó la aviación comercial, ya que su largo alcance, sus bajas costes operacionales y su capacidad de transporte (podía transportar más de 200 pasajeros) permitían vuelos regulares usando el menor número de aviones posible en rutas transatlánticas y en rutas anteriormente impracticables debido a los altos costes operacionales y al bajo número de pasajeros. Gracias a este avión, se popularizaron los viajes transatlánticos, y a finales de los años 80 y principios de los años 90, había más Boeing 767 cruzando el océano Atlántico diariamente, que todos los demás aviones comerciales sumados que operaban esas rutas, y durante los primeros años del siglo XXI, continúa siendo el avión que más veces





es usado para cruzar el Atlántico diariamente, a pesar de la creciente competencia de aviones más modernos y recientes.

### **Vuelos Supersónicos**

Después del fin de la Segunda Guerra Mundial, la tecnología necesaria para la realización de vuelos supersónicos controlados todavía no estaba disponible. Además de eso, los aviones aún no eran lo suficientemente resistentes para soportar las fuertes ondas de choque generadas por las velocidades supersónicas. Al nivel del mar, la velocidad del sonido es de aproximadamente 1.225 km/h, pero a 15.000 metros de altura, esta es de apenas 1.050 km/h. De hecho, algunos aviadores en la Segunda Guerra Mundial, lograron pasar la barrera del sonido, pero con resultados catastróficos: las fuertes ondas de choque generadas por la velocidad, destruían los aviones, que no habían sido proyectados para alcanzar esas velocidades.

Llegado el año 1943, ingenieros estadounidenses pasaron a trabajar en pequeños prototipos de aviones no controlados. La mayor preocupación de los especialistas en aviación era que estos aviones resistiesen las ondas de choque que se crean a altas velocidades. Los buenos resultados obtenidos en estas pruebas llevarían a la producción de una serie de aviones que denominaron Aviones X (*X-planes* en inglés). El estadounidense Charles Yeager se convirtió en la primera persona en sobrepasar la velocidad del sonido, el 4 de octubre de 1943, pilotando un Bell X-1 bautizado como *Glamorous Glennis*.

En 1962, el avión North American X-15 se convirtió en el primer avión en llegar a la termosfera, pilotado por el estadounidense Robert White. Logró permanecer a una altura de 95.936 metros durante dieciséis segundos, recorriendo en ese periodo aproximadamente 80 kilómetros. Este fue el primer vuelo de un avión por el espacio. Posteriormente, el X-15 llegaría a los 107.960 metros de altitud, y



también se convirtió en el primer avión hipersónico (5 veces la velocidad del sonido), rompiendo diversos récords de velocidad, y superando Mach 6 (seis veces la velocidad del sonido) en diversos vuelos.

Los primeros aviones supersónicos para uso civil fueron creados a finales de los años 60. El primer avión supersónico comercial del mundo fue el soviético Tupolev Tu-144, que realizó su primer vuelo el 31 de diciembre de 1968. El Concorde, fabricado por un consorcio franco-británico, hizo su primer vuelo dos meses después. El Tu-144 comenzó sus primeros vuelos de pasajeros en 1977, pero por causa de problemas operacionales, dejó de ser utilizado como avión para el transporte de personas al año siguiente. En cuanto al Concorde, realizó sus primeros vuelos comerciales en 1976, sirviendo en rutas transatlánticas. Ambas aeronaves han sido, hasta el momento, las únicas aeronaves supersónicas comerciales que se han desarrollado.

### **Actualidad**

El 12 de junio de 1994 el Boeing 777 realizó su primer vuelo, convirtiéndose en el primer avión diseñado y planeado completamente con ordenadores, y en la actualidad es el mayor avión birreactor del mundo. Junto al cuatrirreactor Airbus A340, son los aviones con mayor alcance operacional del planeta, pudiendo recorrer más de 16.000 kilómetros en un único vuelo.

Desde los años 70, los aeropuertos y aviones comerciales pasaron a ser uno de los objetivos preferidos de ataques terroristas. El peor de estos ataques ocurrió en 2001, cuando dos aviones de American Airlines y dos de United Airlines fueron utilizados en los Atentados del 11 de septiembre. Como consecuencia directa de este acontecimiento, el número de viajeros de avión disminuyó en la mayoría de líneas aéreas, y muchas de ellas se enfrentaron a grandes



dificultades financieras en los años siguientes. Los efectos del ataque, aunque minimizados, todavía persisten en varias compañías. El resultado de la amenaza terrorista es el incremento de medidas de seguridad que se toman en los aeropuertos desde entonces.

Desde el inicio del siglo XXI, la aviación subsónica pretende sustituir al piloto por aeronaves controladas a distancia o por ordenadores. En abril de 2001, el avión no tripulado denominado Northrop Grumman RQ-4 Global Hawk voló desde la Base de la Fuerza Aérea Edwards (California, Estados Unidos) hasta Australia, sin escalas y sin reabastecerse de combustible, tardando 23 horas y 23 minutos, siendo el vuelo más largo realizado por un avión no tripulado.

Uno de los Concorde de Air France sufrió un accidente el 25 de julio de 2000, cuando una turbina del avión comenzó a arder, haciendo que se estrellara en Gonesse (Francia) poco después de despegar. Hasta entonces, el Concorde era considerado el avión comercial más seguro del mundo. Pasó por un proceso de modernización hasta el 2003, pero por causa del bajo número de pasajeros y de los altos costes operacionales, todos los aparatos dejaron de volar en 2003, cuando British Airways retiró el último en servicio, y desde entonces ningún avión supersónico realiza vuelos comerciales.

El 27 de abril de 2005, el Airbus A380 voló por primera vez, y el 25 de octubre de 2007, con la realización de su primer vuelo comercial entre Singapur y Sídney, se convirtió en el mayor avión comercial de pasajeros del mundo, superando al Boeing 747, que había ostentado ese récord desde que realizó su primer vuelo en 1969. Pero aun así, el A380 es superado en tamaño por el Antonov An-225, que realizó su primer vuelo el 21 de diciembre de 1988, y desde entonces es el mayor avión de la historia.



El 15 de diciembre de 2009, después de dos años de retraso, el Boeing 787 realiza su primer vuelo en las instalaciones que la compañía tiene en el aeropuerto de Paine Field (Everett, Washington, Estados Unidos), convirtiéndose en el primer avión comercial fabricado principalmente con materiales compuestos.

### **El Futuro**

Desde el comienzo de la década de 1990, la aviación comercial pasó a desarrollar tecnologías que en el futuro convertirán al avión en un aparato cada vez más automatizado, reduciendo gradualmente la importancia del piloto en las operaciones de la aeronave, con la intención de reducir los accidentes aéreos causados por fallos humanos. Los fabricantes de aviones comerciales continúan investigando posibles maneras de mejorarlos, convirtiéndolos en aparatos cada vez más seguros, eficientes y silenciosos.

Al mismo tiempo, los pilotos, controladores aéreos y mecánicos cada vez estarán mejor preparados y las aeronaves pasarán unas revisiones más rigurosas con el fin de evitar accidentes por fallos humanos o mecánicos.

El Sistema de lanzamiento reutilizable, también conocido por sus siglas en inglés *RLV* (Reusable Launch Vehicle) es un vehículo de lanzamiento que es capaz de ser lanzado al espacio más de una vez, gracias a sus cohetes reutilizables, que generarían el empuje suficiente para alcanzar el espacio y una vez allí, orbitar alrededor del planeta. Estas aeronaves podrán despegar y aterrizar de la misma manera que los aviones, en pistas de aterrizaje largas. Aunque todavía no están disponibles, hay varios modelos que se encuentran en fase de pruebas, como el SpaceShipOne, que se convirtió en el primer vehículo espacial tripulado de capital privado. Con el tiempo podrían usarse para la realización de viajes espaciales, de bajo coste y alta seguridad. No obstante, para que puedan emplearse en múltiples ocasiones, es



necesario que posean una estructura más resistente para soportar el uso continuado, lo que aumentaría el peso del aparato, y dada la falta de experiencia con estos vehículos, aún se tienen que considerar los costes que implicaría su realización.

También se están investigando nuevas fuentes de energía más limpias, como el etanol, electricidad, o incluso empleando energía solar. Con esta última, la NASA creó el *Helios*, un avión alimentado gracias a la energía que le proporciona el sol y sus placas solares instaladas en toda su superficie alar. El *Helios* batió el récord de altura en ese tipo de aparatos, y también es capaz de mantenerse durante días en vuelo, lo que hace que en un futuro, aviones similares puedan ser empleados como satélites más económicos.

A pesar de los crecientes problemas a los que se ha enfrentado la aviación en general, se cree que el siglo XXI será un siglo de avances dentro del mundo de la aviación. Aviones y cohetes ofrecerán capacidades únicas en términos de velocidad y capacidad de pasajeros y de carga que no deben ser subestimados. Mientras las personas tengan necesidades de transporte de un punto a otro del planeta a gran velocidad, la aviación siempre será necesaria.

#### **2.1.1.2. El Turismo Y La Aviación Comercial En El Mundo**

La recuperación del turismo a los niveles anteriores a la crisis económica internacional no llegará hasta el año 2013 y lo hará de la mano de los países emergentes, un escenario que cambiará profundamente las dinámicas del sector en el futuro.

Esta es la principal conclusión del Informe Sobre Tendencias Globales presentado en la primera jornada del World Travel Market (WTM), la feria internacional de turismo de Londres, que durante



cuatro días permitirá a Gobiernos y empresas intercambiar opiniones sobre el estado de una industria, duramente golpeada por la crisis.

Elaborado conjuntamente por el WTM y la consultora Euromonitor International, el informe pone de relieve el fuerte impacto que ha tenido la recesión en 2009, con una caída del 8 por ciento de turistas, del 16 por ciento en las pernoctaciones hoteleras y del 14 por ciento en la venta de billetes aéreos.

El estudio indica que "se ha pasado de una situación de boom a una de ruptura en menos de un año", a causa de la caída del gasto, la falta de acceso al crédito y el aumento del desempleo, "lo que ha causado que la confianza y la demanda se hayan desplomado". A eso se ha sumado el miedo a viajar causado por la gripe A, que en países como México, uno de los principales mercados turísticos latinoamericanos, redujo a la mitad las reservas hoteleras.

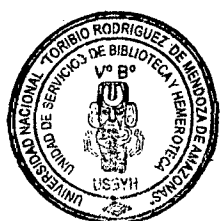
El efecto ha sido devastador en el sector de la aviación comercial, debido a la volatilidad del precio del crudo, con unas pérdidas estimadas, según las cifras de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), de 11.000 millones de dólares en 2009.

Los consumidores han respondido con una reducción de los gastos superfluos, aunque Euromonitor International destacó la resistencia del llamado "efecto barra de labios", la tendencia de los turistas, sobre todo los asiáticos, a renunciar a placeres como los balnearios o las vacaciones vinculadas a la práctica del golf. Pero la crisis también ha tenido como resultado que hayan revivido experiencias vacacionales, como el de descansar cerca del área de residencia, y que hayan surgido ideas como el "glamping", un nuevo concepto de alojamiento que podría definirse como "campings con glamour", que se ubican en enclaves de alto valor paisajístico.



Es el momento también de las "nano-escapadas", vacaciones de corta duración, pero es sobre todo el momento de "cazar" a través de internet las oportunidades de última hora, lo que puede llegar a rebajar en un 50 por ciento el precio de unas vacaciones.

Otro segmento que ha afrontado la crisis como una oportunidad es el de los "paquetes todo incluido", una fórmula "a la que han vuelto muchos consumidores, que quieren saber de antemano lo que van a recibir por lo que pagan y buscan una seguridad", declaró Caroline Bremner, una de las responsables del estudio de Euromonitor.



10 '6 JUL 2012

Lo mismo ha ocurrido con las contrataciones online, que han aumentado en el último año un 4 por ciento, en un contexto de caída generalizada del 1 por ciento en la venta al por menor. Por áreas geográficas, el informe destaca que América Latina -la región afectada en menor medida por la crisis- está dejando de ser un destino barato y se está reconvirtiendo en "un destino de lujo".

El informe cita las estimaciones del Instituto Brasileño de Turismo (EMBRATUR), que quiere que en el futuro los turistas que visiten el país gasten una media de 20.000 dólares cada uno, lejos de los 2.500 dólares de media que gastan en la actualidad.

Otras tendencias nuevas son las generadas en países como Estados Unidos, donde ha surgido un mercado en la población "pobre en dinero, pero rica en tiempo libre", que emplea el dinero de su subsidio de paro para financiarse unas vacaciones a su medida.

En Europa Occidental, la novedad serán las vacaciones con un servicio personalizado, los paquetes que buscan diferenciarse con un valor añadido, en el que los viajeros reciben ayuda personalizada para asistir a conciertos u otros actos culturales en sus viajes.



De Oriente Medio, proviene el turismo con alojamiento "sólo para mujeres", con el objetivo de sortear las férreas normas islámicas que impiden a una ciudadana viajar sin el acompañamiento de un varón (Maharam), con la creación de hoteles atendidos en un cien por cien por personal femenino y que sólo acepta a mujeres como huéspedes.

África, por su parte, se verá beneficiada por el "efecto Obama", que ha disparado el "turismo de raíces, el turismo en busca del ADN", hasta el punto que las compañías estadounidenses especializadas en el tráfico aéreo entre EEUU y África vieron crecer su volumen de negocio un 33 por ciento entre enero y mayo de 2009.

## **2.1.2. A Nivel Nacional**

### **2.1.2.1. Elmer Faucett Clark**

El 28 de Junio de 1920, procedente de los Estados Unidos de Norte América, llegaba al Perú un hombre de personalidad tan inconfundible que se hacía extraordinario, era Elmer Faucett Clark, mecánico y pionero de la Aviación Mundial y que después fuera un verdadero exponente al entrelazar y abrir rutas aéreas al servicio de la aviación comercial del Perú.

Faucett inicia sus actividades en el Perú, volando con los pilotos Moore y Littlejohn a Trujillo y Casa Grande en demostraciones aéreas haciéndose rápidamente conocido y muy querido. Elmer Faucett ingresa a la Escuela de Aviación Civil de Bellavista que dirigía el gran Maurice Mott, se inscribe como alumno piloto integrando la Primera Promoción Civil.

El 1º de Mayo de 1921 realizó su primer "solo" ante la complacencia de sus instructores. Es así como Faucett se convierte en aviador al recibir poco después de nuestro Gobierno el Brevete N° 1 como Piloto de Transportes. Ya brevetado, Faucett adquiere en la Escuela un avión





biplano Curtiss-Oriole tipo de monocoque de tres plazas con un motor de 150 HP. Del esfuerzo y del trabajo Faucett sacó decisiones oportunas y de su experiencia como participante en la Primera Guerra Mundial. Faucett comprendió que la Aviación Comercial sería tan necesaria en el proceso de integración del País y del impulso a su desarrollo. Y es así como en forma lenta pero ininterrumpida logra formar y organizar su Compañía, de ahí el nacimiento de esa Empresa cuya existencia y labor fué orgullo para el Perú. Desde 1927 Faucett busca capitales nacionales para la Financiación de su Compañía; conseguidos estos el 1º de Marzo de 1928 solicita al gobierno peruano la autorización para establecer un Servicio Aéreo de Pasajeros y Carga, a lo largo de la Costa del Perú y en los Valles Costaneros.

El supremo Gobierno, por Resolución N° 736 de 4 de Junio de 1928 autoriza operar en el país como FAUCETT que sólo contaba con su primitivo "Curtiss-Oriole de 150 HP y un Avión Fairchild" de 5 asientos. Inicia gestiones ante EE.UU. para comprar dos aviones más, quedando así organizada la Compañía de Aviación FAUCETT S.A. y luego el 3 de Julio 1928 por Resolución Suprema obtiene la revalidación de su Brevete de piloto civil y comercial. Su primer vuelo fue el 15 de setiembre de 1928 volando Lima a Talara y de Lima a Arequipa. El Stinson-Detritter N° 1 pilotado por Faucett salía a Chiclayo y Talara. Luego en el año 1929, cuando la Compañía instaló su propio Campo en Santa Cruz, como Base de Operaciones y talleres siendo éste, el primer Aeropuerto Comercial Particular construido en el Perú. El año 1951, sintiéndose enfermo, pero al mismo tiempo feliz de la Compañía que fundara, cuyo prestigio era ampliamente conocido, Faucett se retiró de las actividades; había trabajado 23 años intensamente y su amor por el Perú, quien se sentía como si fuera su casa; fue reconocido por el Gobierno que lo condecoró con la Orden del Sol y la Gran Cruz Peruana de Aviación.



### 2.1.2.2. La Aviación Comercial En El Perú

A propósito de la reducción de frecuencias de Lan Airlines éste es un acuerdo que no soluciona los temas de fondo en la aviación comercial peruana. No sólo eso, en Perú aviesamente se deja usar el nombre de la patria por una línea foránea, LAN, que hace esto por conveniencias comerciales. Así de simple: LanPerú es una ficción, lo único que existe es Lan Chile-Lan Airlines.

Extrañamente, las autoridades de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones persisten en la errada concepción que reduciendo las frecuencias de Lan Chile (ahora Lan Airlines) se concluye con la oscura etapa que tiñó las operaciones de dicha línea aérea. Borrón y cuenta nueva. Un castigo ejemplar. Todo está saldado. El Perú por fin recuperó su soberanía en materia aeronáutica. Hay que admitir que se ha perdido una valiosa oportunidad de asentar las bases de la real política aerocomercial internacional, que provenga de un análisis sesudo de la realidad aeronáutica nacional y de su contraste con otras latitudes; más aún si se tuviera en cuenta y se hiciera valer la estratégica posición geográfica del aeropuerto de Lima.

¿Es conveniente la reducción de frecuencias? ¿Cuál es el beneficio que se obtendrá? Si analizamos el acuerdo, Lan Airlines reducirá de 14 a 8 sus vuelos comerciales desde Lima a Nueva York y los Ángeles, y recíprocamente se incrementará en tres las frecuencias semanales para las aerolíneas peruanas en la ruta Lima- Santiago de Chile. Por lo tanto, en otras palabras sólo tres serían las frecuencias reducidas. Veamos: Lan Perú es una compañía de aviación peruana, aunque sabemos que no, según la ley de aeronáutica civil y las regulaciones aeronáuticas del Perú, claro que sí, como el pisco, la marinera y el cajón; por lo tanto, gozará de ese beneficio, y por ende podrá establecer todos los acuerdos aerocomerciales necesarios con



Lan Airlines para que, lógicamente, la tan mentada y festejada disminución de frecuencias NO les afecte. ¿O acaso los accionistas de Lan Perú no son los mismos que Lan Airlines? Una mirada endógena a los avatares de su presidente del directorio, Emilio Rodríguez Larraín, resulta suficiente para tal sincronismo.

¿Cuál es la mejora o ventaja para la aviación comercial peruana? NINGUNA, mientras, decenas de aeródromos del país mantienen un ausentismo de operaciones comerciales alarmante, es decir, tenemos centenares de pueblos aislados por falta de la única vía de comunicación: la aérea; por consiguiente, gracias a nuestros negociadores aeronáuticos la aviación comercial peruana sigue avanzando para atrás. Si al menos hubieran logrado que LAN Perú se obligue a realizar con tripulaciones peruanas y no con pilotos chilenos militares, algunos vuelos a esos aeródromos de pueblos abandonados, algo habrían hecho por el desarrollo tanto de la aviación como de los pobladores.

### 2.1.3. Base Teórica

☞ **Actividad Turística;** conjunto de operaciones que de manera directa o indirecta se relacionan con el turismo o pueden influir sobre él, siempre que conlleven la prestación de servicios a un turista, ya sea realizadas en el lugar de origen del turista o en el de acogida. Por extensión, por actividad turística se entiende no solamente cualquier acción desarrollada por los agentes turísticos sino también por el propio turista con el objetivo de satisfacer unas motivaciones o necesidades y realizar acciones programadas en el tiempo libre vacacional (turismo de aventura, turismo cultural, turismo fluvial, etc.). (*Montaner. J. Antich. J. Arcarons R. 1998*).



- ☞ **Atractivo;** son bienes o manifestaciones con capacidad de motivar o inducir el viaje, o lo que es lo mismo, el desplazamiento de personas desde sus lugar de residencia habitual o temporal al espacio donde esta emplazado el bien o manifestación en cuestión (pueden ser de tipo cultural o natural). (*Chan, N. 1994. Pág. 119*).
- ☞ **Atractivo Turístico;** cualquier punto o recurso del patrimonio natural o cultural de un lugar que sea capaz de motivar la visita por parte de los turistas. Punto o elemento atractivo para el turismo. (Guía CTN. 2007. Pág. 43).
- ☞ **Aviación Comercial;** La aviación de transporte regular comercial es una actividad que hacen las compañías aéreas, ya sean éstas grandes o pequeñas, dedicadas al transporte aéreo bien de personas, bien de mercancías, de manera regular, es decir con itinerario. ([http://es.wikipedia.org/wiki/Aviaci%C3%B3n\\_comercial](http://es.wikipedia.org/wiki/Aviaci%C3%B3n_comercial))
- ☞ **Cielos Abiertos;** Hace referencia al mantenimiento de acuerdos bilaterales o multilaterales de transporte aéreo civil y/o militar según los cuales:

  - ✓ En el caso de los tratados civiles, se liberalizan los mercados del transporte aéreo de los países firmantes y se minimiza la intervención gubernamental en los servicios de pasajeros, carga y combinados ya sean regulares o chárter.
  - ✓ En el caso de los militares, se establece un régimen que controle los vuelos oficiales.

([http://es.wikipedia.org/wiki/Cielos\\_abiertos](http://es.wikipedia.org/wiki/Cielos_abiertos))
- ☞ **Corredor turístico;** (Sub Región Turística) es un espacio homogéneo, en el que por cercana distancia de los atractivos y servicios se llega a una natural complementariedad. Por lo general,



se agrega que rutas truncales efectivizan su integración y la jerarquía de los atractivos y productos determinan el rango de convocatoria de dicho espacio. Por lo general, son integrados por Comarcas turísticas.

([http://es.geocities.com/itaca\\_peru/vocabularioturistico.htm](http://es.geocities.com/itaca_peru/vocabularioturistico.htm) )

- ☞ **Demanda Turística;** término económico que refleja la disposición de compra de un bien o servicio en función de su precio, o bien de la renta del sujeto. (*Montaner, J. Antich, J. Arcarons R. 1998*)
  
- ☞ **Desarrollo Sostenible;** en 1983, la comisión Brundtland definió el “desarrollo sostenible” como aquel “que asegura las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para enfrentarse a sus propias necesidades”. Recomendó adoptar un modelo de crecimiento económico justo desde el punto de vista ecológico y social, estableciendo que el desarrollo sostenible debía comprender estas tres dimensiones: económica, social y ambiental. (*Manual CTN. 2007. Pág. 20*).
  
- ☞ **Flujo Turístico;** o corriente turística, es todo movimiento migratorio por tierra, mar o aire, que desplaza a los turistas de un punto geográfico a otro y que los hace permanecer fuera de su lugar habitual de su residencia o domicilio. (*Montaner, J. Antich, J. Arcarons R. 1998*)
  
- ☞ **Oferta Turística;** Conjunto de productos y servicios turísticos que tiene un núcleo turístico basado en sus recursos e infraestructuras. Esta expresión no refleja exclusivamente los servicios de naturaleza turística dispuestos para la venta, sino que también abarca el conjunto de actividades vinculadas a la prestación de estos servicios. (*Montaner, J. Antich, J. Arcarons R. 1998*)



☞ **Producto Turístico;** es una combinación de prestaciones y elementos tangibles e intangibles que ofrecen una serie de beneficios al turista, como respuesta a sus expectativas y motivaciones. El Producto Turístico está integrado por cuatro elementos:

- ◆ Los Atractivos Turísticos,
- ◆ Estructura Turística o Empresas De Servicios Turísticos,
- ◆ La Infraestructura Turística
- ◆ La Superestructura Turística.

*(Manual CTN. 2007. Pág. 20).*

☞ **Turismo;** Actividad multisectorial que requiere la concurrencia de diversas áreas productivas (agricultura, construcción, fabricación) y de los sectores públicos y privados para proporcionar los bienes y los servicios utilizados por los turistas. *(LEXUS. 2007. Pág. 05)*

☞ **Turismo;** conjunto de técnicas y actividades encaminadas a traer y satisfacer las necesidades y motivaciones de los turistas en sus desplazamientos vacacionales. Por extensión, organización de los medios conducentes a facilitar estos viajes. De acuerdo con la nueva definición de la OMT. (Conferencia de Ottawa, 1993), por turismo se entiende el conjunto de actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, negocio y otros motivos, y no por motivos lucrativos. *(Montaner, J. Antich, J. Arcarons R. 1998).*



☞ **Turista;** visitante temporal que permanece al menos 24 horas y menos de un año, en el lugar de destino distinto al de su lugar de residencia o entorno habitual. (Montaner, J. Antich, J. Arcarons R. 1998).

☞ **Turismo Sostenible;** este concepto implica la conservación de los recursos naturales, culturales y antropológicos para su continuado uso y disfrute en el futuro, al tiempo en que benefician en la sociedad actual. (Montaner, J. Antich, J. Arcarons R. 1998).

## 2.2 Aviación Comercial: Clasificación

La Aviación Comercial comprende el transporte aéreo, el transporte aéreo especial y el trabajo aéreo.

### a. Servicio De Transporte Aéreo

Traslado por vía aérea a personas o cosas, de un punto de partida a otro de destino a cambio de una contraprestación.

#### ➤ Servicio De Transporte Aéreo Regular

Se entiende por servicio de transporte aéreo regular el que, abierto al uso público, se realiza con sujeción a frecuencias, itinerarios y horarios prefijados.

#### 1. Nacional

Se entiende por servicio de transporte aéreo nacional, el realizado entre 2 (dos) o más puntos del territorio peruano.



## **2. Internacional**

Se entiende por servicio de transporte aéreo internacional, el realizado entre el territorio peruano y el de un Estado extranjero o entre 2 (dos) puntos del territorio peruano cuando exista una o más escalas intermedias en el territorio de un Estado extranjero.

## **3. Empresas Nacionales**

Son aquellas que contando con domicilio principal en el territorio de la República; por lo menos la mitad más uno de los directores, gerentes y personas que tengan a su cargo el control y dirección de la sociedad son de nacionalidad peruana o tienen domicilio permanente en el Perú, y la persona jurídica es por lo menos en un 51% del capital social de propiedad peruana.

## **4. Empresas Extranjeras**

Son aquellas que no cumpliendo con lo descrito en el rubro anterior, cumplan con designar domicilio y representante legal con amplias facultades de mandato y representación, quien deberá tener domicilio permanente en el Perú.

### **➤ Servicio De Transporte Aéreo No Regular**

Aquel que se realiza sin sujeción a frecuencias, itinerarios ni horarios prefijados, incluso si el servicio se efectúa por medio de una serie de vuelos.

### **b. Servicio De Transporte Aéreo Especial**

Corresponde al empleo de una aeronave para el traslado de personas o cosas con fines específicos, bajo diferentes formas y modalidades, a cambio de una contraprestación (Turismo y otros)





**c. Trabajo Aéreo**

Empleo de una aeronave directamente como herramienta de trabajo para una o más labores específicas a cambio de una contraprestación. (Agrícola, Fotografía, Publicidad, Inspección y Vigilancia, Defensa y protección de la fauna, Prospección, Carga externa y otros).



## SEGUNDO CAPÍTULO

### I. Resultados Y Discusión Sobre Los Impactos De La Aviación Comercial En El Turismo En Amazonas

Los resultados de la presente investigación se orientan en 3 tipos de información que en su articulación permiten entender los impactos de la aviación comercial en la actividad turística en la región Amazonas.

El primer tipo de información es de carácter secundario, proporcionado por CORPAC, donde se muestran datos estadísticos sobre el tráfico aéreo en Amazonas (Arribos y Salidas), sobre todo del aeropuerto de la ciudad de Chachapoyas que se constituye en el principal centro de distribución turística del destino Amazonas.

El segundo tipo de información es el obtenido a base de entrevistas aplicadas a especialistas, profesionales y autoridades involucradas con la actividad turística en Amazonas, con la finalidad de acopiar información de cómo ve este grupo seleccionado a la aviación comercial y sus impactos en el turismo en Amazonas.

El tercer tipo de información está en función a la demanda real del destino Amazonas; es decir, viajeros nacionales y extranjeros que visitaron Amazonas en los meses de Enero y Febrero del 2010, a los que se les aplicó una encuesta que ha permitido captar información sobre las perspectivas y opiniones de los viajeros sobre el transporte aéreo en el destino Amazonas.



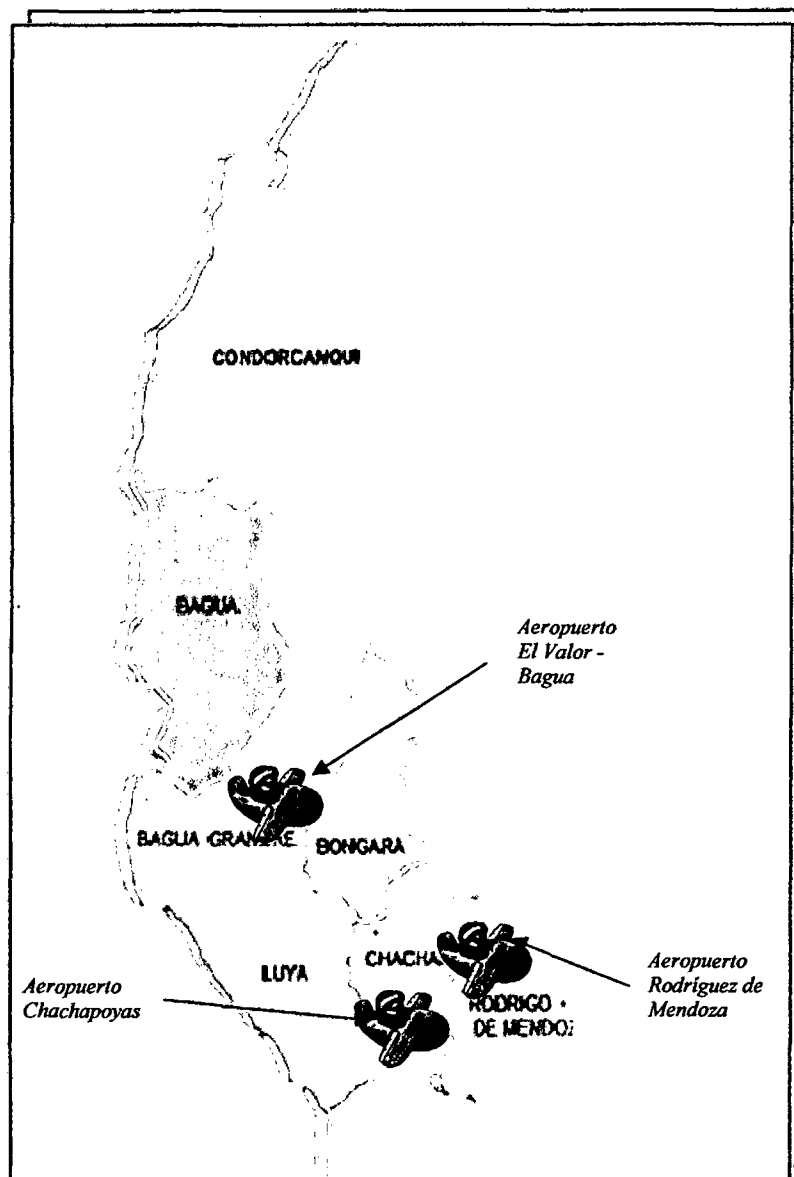
## **II. Resultados Y Análisis Del Tráfico Aéreo En Amazonas Desde El Año 2002 al 2008**

La Región Amazonas cuenta con 3 aeropuertos que pueden ser utilizados como terminales aéreas para brindar el servicio de transporte aéreo comercial en este destino. El primer aeropuerto se encuentra ubicado en la ciudad de Chachapoyas, misma a la que se puede considerar como centro de distribución turística dentro de la región ya que cuenta con la infraestructura, planta y equipamiento requerido para asistir las necesidades del viajero; este aeropuerto en la actualidad se encuentra concesionado en uso a la empresa Aeropuertos Del Perú (ADP) que ha realizado mantenimiento y mejoras en las diferentes áreas del aeropuerto dejándolo en las condiciones requeridas para operar.

Un segundo aeropuerto se encuentra en la provincia de Bagua, en la Base de El Valor, esta infraestructura pertenece a las fuerzas militares pero podría ser compartido con el uso civil y cuando el flujo o demanda lo requiriera, y el tercer aeropuerto se ubica en la provincia de Rodríguez de Mendoza y viene siendo utilizado junto al aeropuerto de Chachapoyas para embarque y desembarque de los vuelos de acción cívica realizados por los aviones de las fuerzas armadas cada 15 días desde la ciudad de Lima.



**Mapa Con Aeropuertos De La Región Amazonas**



Para poder analizar el tráfico aéreo en Amazonas se ha tomado como base al Aeropuerto de Chachapoyas ya que este es en el que se genera mayor movimiento de aeronaves por diversos motivos (comerciales y no comerciales).

Los gráficos de Arribos y Salidas elaborados en base a los cuadros de movimiento aéreo proporcionados por CORPAC nos da a conocer que el año 2007 se ha dado la mayor cantidad de arribos y salidas (75), seguido por el año



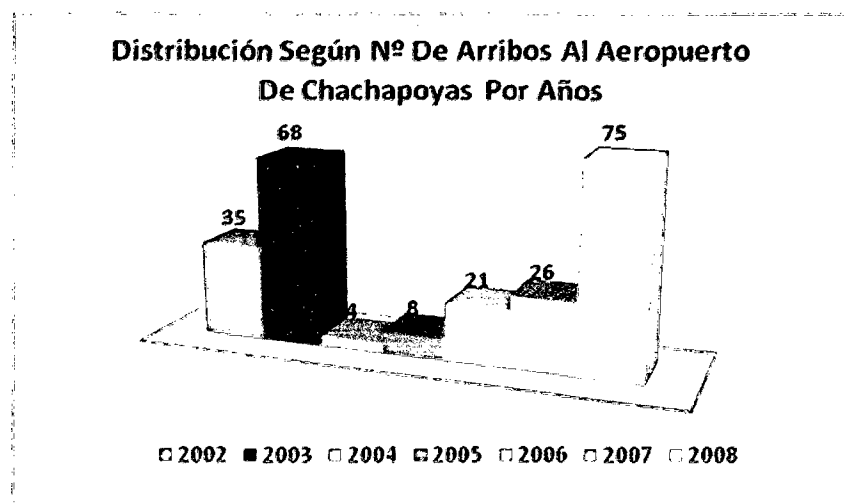
2003 con 68 arribos y salidas, el resto de años comprendidos entre el 2002 al 2008 son menores a 35 salidas.

Analizando el 2002, 2003 y 2007 que presentan mayor cantidad de movimiento aéreo se debe a que en el 2002 y 2003 existía de cierta manera transporte aéreo comercial brindado por Tans y otras líneas Aéreas menores.

El 2007 el incremento se debe a los vuelos aéreos de acción cívica que realiza las fuerzas armadas durante los meses de Marzo a Julio y el ingreso de avionetas de la empresa Aero Diana que operaba de manera irregular.

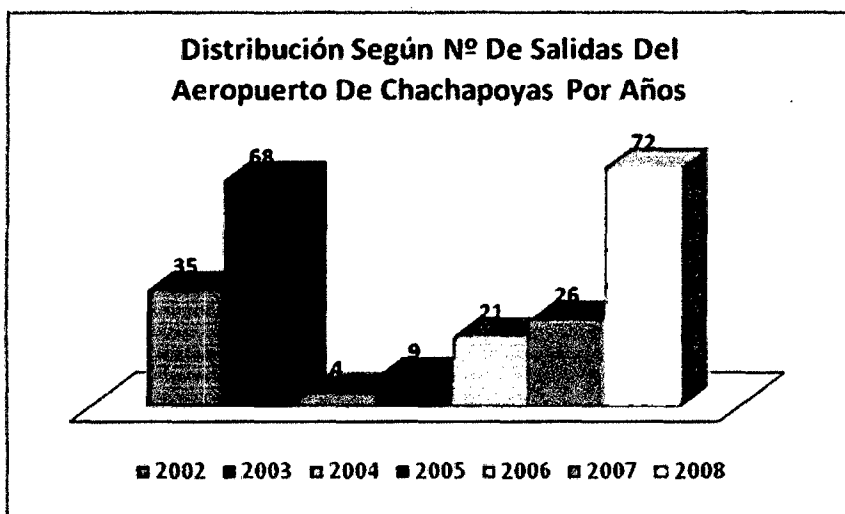
Se debe recalcar que los arribos y salidas presentados no todos pertenecen a vuelos comerciales, en estos datos se encuentran incluidos vuelos de la PNP, fuerzas armadas y de otras empresas que realizan trabajos con transportación aérea no comercial.

**Graf 01**





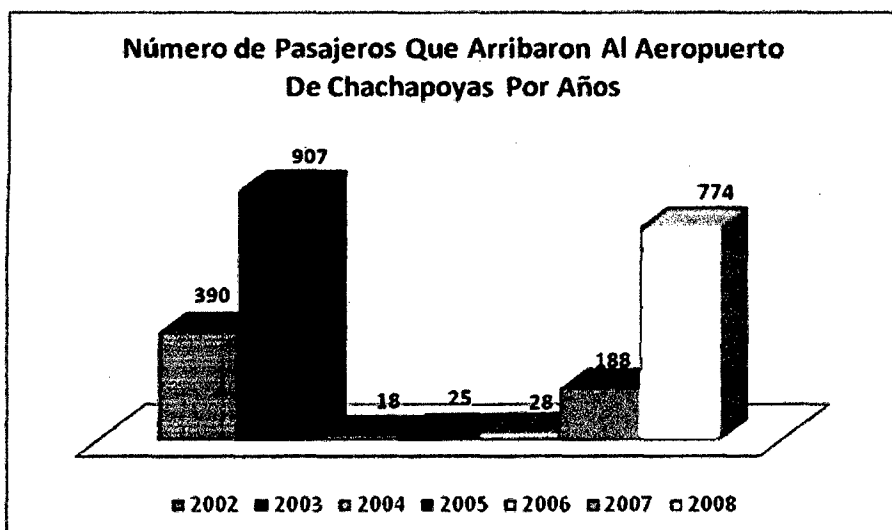
**Graf 02**



Así como se tienen datos del movimiento aéreo, también se tienen datos del número de pasajeros que llegaron y salieron del aeropuerto de Chachapoyas durante el período 2002 – 2008.

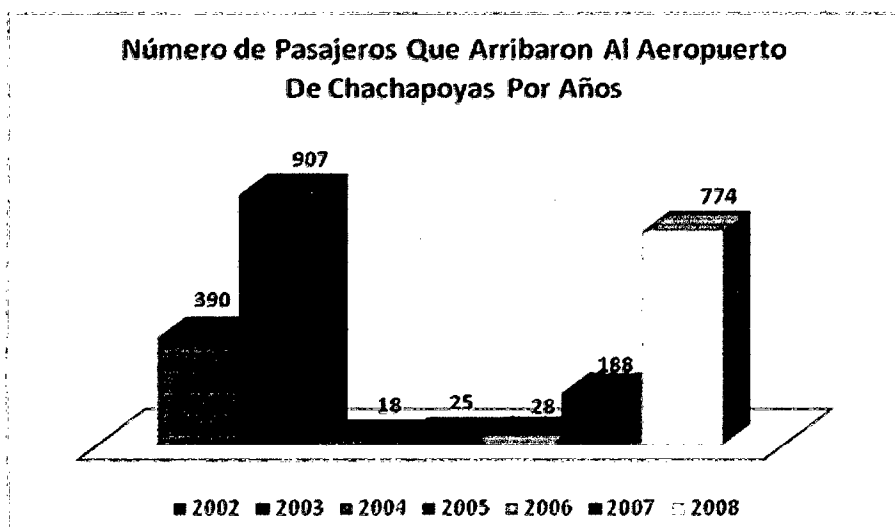
Según la información de CORPAC, el más alto índice de pasajeros que ingresaron y salieron por el aeropuerto de Chachapoyas se presentó en el año 2003 con 907 y 867 respectivamente, seguidos por el año 2008 con 774 llegadas y 707 salidas, el año 2002 con 390 arribos y 380 salidas y el año 2007 presenta 188 llegadas y 192 salidas.

**Graf 03**





**Graf 04**



Con los datos de pasajeros que entraron y salieron del aeropuerto de Chachapoyas podemos concluir que el impacto del transporte aéreo en la región Amazonas es prácticamente nulo, desde el punto de incrementar los flujos de turistas nacionales extranjeros ya que en su mayoría estos vuelos han sido para un mercado local y en muchos casos por acción cívica con el fin de mitigar el impacto causado al transporte terrestre por los derrumbes que aislaron a la ciudad de Chachapoyas, sobre todo en los años 2007 – 2008.

En los anexos presentados sobre el movimiento aéreo podemos observar que los equipos de transporte en su mayoría son de las fuerzas armadas y policiales.



### **III. Resultados Y Discusión De Las Entrevistas Aplicadas A Especialistas, Autoridades Y Empresarios Sobre Los Impactos De La Aviación Comercial En El Turismo En La Región Amazonas**

La entrevista fue aplicada a 7 profesionales involucrados en la actividad turística, tanto desde el punto de vista académico, empresarial y político. La entrevista está orientada a que los expertos contribuyan en la identificación de los impactos de la aviación comercial en el turismo en Amazonas a través de una serie de preguntas indirectas y directas con relación a este tema.

La primera pregunta está orientada a que los informantes emitan opinión de cómo ven a Amazonas como destino turístico en relación con otros destinos turísticos, ellos coinciden en su totalidad al resaltar las potencialidades existentes en relación a la variada cantidad de recursos en las diversas categorías turísticas, resaltando de ellas la naturaleza y la cultura, pero también son conscientes de que se necesita crear productos turísticos diversificados capaces de competir con los destinos turísticos nacionales ya posicionados.

En relación a las desventajas que pueda tener Amazonas con otros destinos turísticos desde el punto de vista del transporte, los entrevistados sostienen que la distancia que existe es una limitante, sobre todo si se tiene solamente habilitado como medio de articulación al transporte terrestre que requiere de mayor tiempo y que está sujeto a factores extrínsecos como el climático y otros fenómenos naturales que lo pueden dificultar.

Los especialistas dejan claro que se requiere la diversificación de los medios de transporte a la región; es decir, el transporte aéreo comercial debe empezar a desarrollarse de manera regular con la implementación de vuelos a cargo de líneas aéreas por lo menos con frecuencia de 3 veces por semana.

La conclusión obtenida sobre si el transporte aéreo ha determinado las características actuales del turismo, los entrevistados sostienen afirmativamente





que si y que gracias a ello se acorta el tiempo de viaje, permitiéndose así el acceso a los lugares que se consideran alejados, aperturando nuevas alternativas de destinos turísticos.

Según los entrevistados, los impactos positivos que generaría el tráfico aéreo regular en Amazonas están en función al incremento del flujo de turistas nacionales y extranjeros que le darían mayor dinamismo al sector económico, a la región y también se permitiría un mayor intercambio comercial.

Otro impacto positivo está relacionado con la disminución de tiempo de viaje que es un elemento importante al momento de seleccionar un destino para visitar por parte de los turistas, sobre todo de los extranjeros que planifican sus salidas con meses de anterioridad.

En cuanto a la opinión sobre los impactos negativos, esta se encuentra dividida, existe un grupo de especialistas que manifiestan que no traería ningún impacto negativo, mientras que otro grupo enfoca los impactos negativos al aspecto económico; es decir, a como se manejaría los costos y el ingreso de empresas que brinden este servicio.

También se considera un impacto negativo a que la oferta a este servicio se hace en equipos a motor que de cierta manera desestabilizan los ecosistemas o medio ambiente.



## Resultados De Las Entrevistas A Los Especialistas En Turismo En La Region Amazonas

<b>Sr. Enrique Serván Santillán (Director de Comercio Exterior Y Turismo de Amazonas)</b>	
1. ¿Cómo ve a Amazonas como destino turístico en relación a otros destinos nacionales?	“Tiene un privilegio en comparación por tener muchos recursos turísticos, arqueológicos, naturales y costumbristas que pueden darse valor ser explotados con inversión privada y nacional”.
2. ¿Cree usted que el transporte sea una desventaja para Amazonas frente a otros destinos turísticos? ¿Por qué?	“Las vías de comunicación están perfectas, carretera extraordinaria con pequeños impases, la desventaja es la distancia, horas de viaje y tiempo perdido de desplazamiento”.
3. ¿Qué se debería hacer para minimizar esta desventaja?	“Si, es importante crear paraderos turísticos, centros de información en toda la trayectoria del viaje”.
4. ¿Cree usted que el transporte aéreo sea determinante en las características actuales de la actividad turística mundial? ¿Por qué?	“Es importante porque aminora el tiempo de traslado del turista y aumenta el tiempo de estadía de él para que lo aproveche en visitar otros atractivos turísticos”.
5. ¿Qué impactos positivos cree usted que traería el servicio de transporte aéreo regular a la región Amazonas?  Aspecto general  Campo turístico	“Genera aumento cuantitativo de visitantes a nuestra región por facilidades que genera este servicio como: aminora el tiempo, aumenta la estadía del turista, mayores ingresos para la región, genera mayor numero de restaurantes, hoteles, tour operadores, mas centros de diversión y por ende mayor numero de puestos de trabajo y desarrollo económico social”.
6. ¿Qué impactos negativos cree usted que traería el servicio de transporte aéreo regular a la región Amazonas?  Aspecto general Campo turístico	“No existen impactos negativos”.



<b>Blga. Elizabeth Terán Reátegui (Regidora de la Municipalidad Provincial de Chachapoyas y Profesora de la Facultad de Turismo y Administración – UNAT-A)</b>	
1. ¿Cómo ve a Amazonas como destino turístico en relación a otros destinos nacionales?	“Como un destino emergente, importante a nivel nacional, obviamente por la gran cantidad de recursos turísticos (paisajísticos, tradiciones y costumbres, arqueológicos y de cultura viva), es un destino alternativo al Sur; para descongestionar las visitas al Sur”.
2. ¿Cree usted que el transporte sea una desventaja para Amazonas frente a otros destinos turísticos? ¿Por qué?	“Por supuesto que si, una gran desventaja son los medios de acceso, entre ellos la carretera, no esta en aptas condiciones, la falta de prestación del servicio adecuado es notable en vía terrestre y vía aérea, para captar la atención de inversionistas que apuesten por Amazonas.”
3. ¿Qué se debería hacer para minimizar esta desventaja?	“Implementar vuelos y también mejorar las vías de acceso a los principales centros turísticos”.
4. ¿Cree usted que el transporte aéreo sea determinante en las características actuales de la actividad turística mundial? ¿Por qué?	“Claro que si, es el medio que permite llegar mas rápido al destino y conocer los principales destinos del mundo”.
5. ¿Qué impactos positivos cree usted que traería el servicio de transporte aéreo regular a la región Amazonas?  Aspecto general  Campo turístico	“Desde el punto de vista turístico, nos permite incrementar los arribos y desde el punto de vista social en caso de emergencias nos permite llegar mucho mas rápido a Lima que es una ciudad mucho mas desarrollada. También para ser una ciudad importante en el CTN”.
6. ¿Qué impactos negativos cree usted que traería el servicio de transporte aéreo regular a la región Amazonas?  Aspecto general Campo turístico	“El turismo, industria sin chimeneas; el transporte turístico y la movilización es por vehículos motorizados, los cuales siempre tienen impactos negativos en el medio ambiente ”



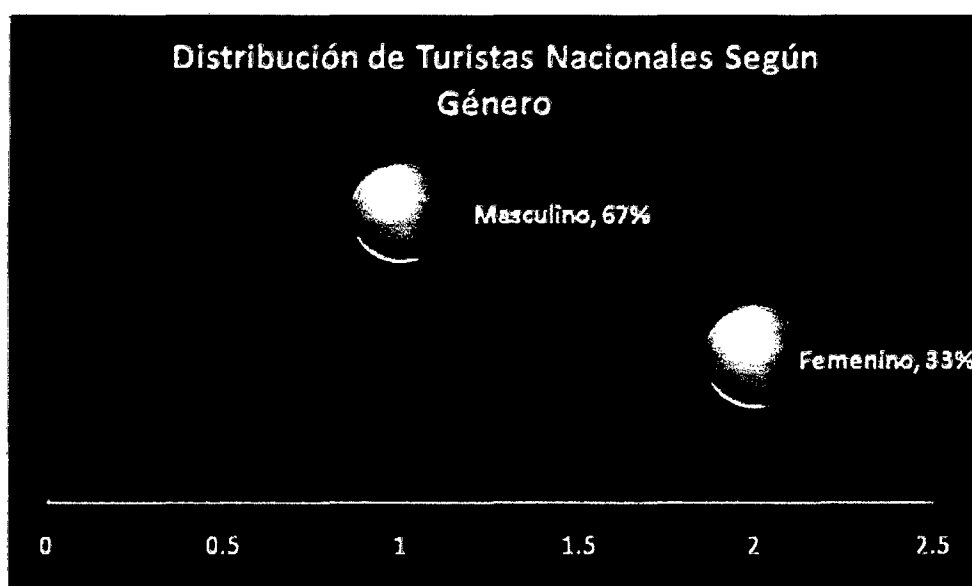
#### IV. Resultados Y Discusión De La Encuesta A Turistas Nacionales Sobre Los Impactos De La Aviacion Comercial En El Turismo En Amazonas

La encuesta aplicada a turistas nacionales para conocer su opinion sobre los impactos de la aviacion comercial en el turismo en Amazonas, ha sido aplicada a un total de 79 turistas que visitaron la ciudad de Chachapoyas y que representan el 18%, con relacion al promedio de turistas que visitaron la ciudad durante los 9 ultimos años en el mes de Febrero.

La captación de estos informantes fue en distintos puntos de la ciudad de Chachapoyas, ya sea en sus hoteles, terminales de transporte y en el perímetro de la Plaza de Armas de esta ciudad.

Según el gráfico 5, los turistas encuestados según su género, en su mayoría son Masculinos (67%) y Femenino (33%). La captación de informantes ha sido aplicando el método aleatorio simple y en proporción a la cantidad de visitantes que se encontraron en los días que se aplicó la encuesta, donde en su mayoría se encontró visitantes del género Masculino.

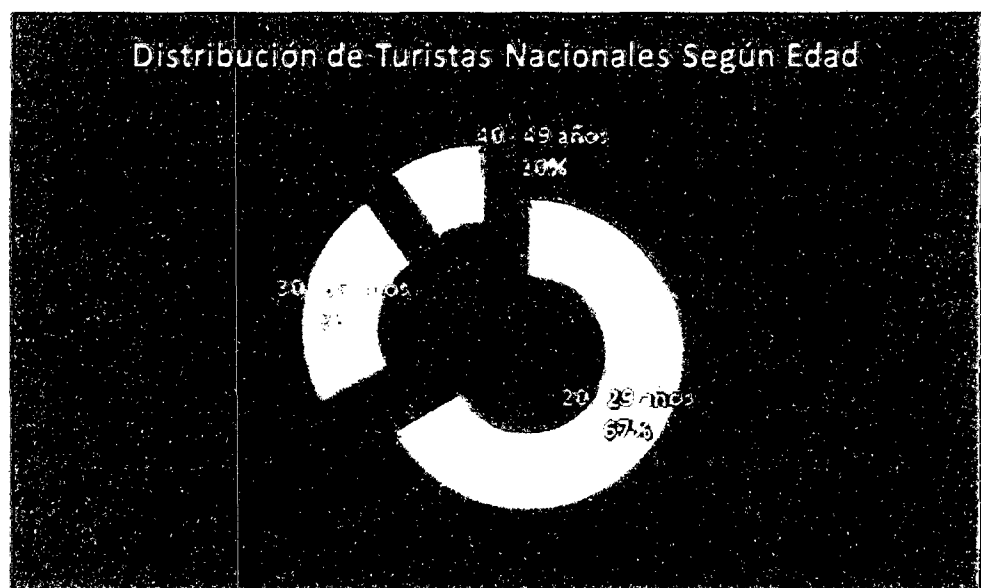
**Graf 05**





La distribución de los encuestados nacionales según su edad es de la siguiente manera: 20 – 29 (67%); 30 – 39 (23%) y de 40 – 49 (10%); esto quiere decir que el segmento de viajeros nacionales que visita la ciudad de Chachapoyas es relativamente joven; es decir, el 90% de las edades de los encuestados oscila entre 20 a 39 años. Esto puede ser a causa de las características que presenta el destino Amazonas desde el punto de vista físico (geomorfológico), distancia, grado de dificultad de acceso a sus atractivos turísticos, y el tipo de servicio que está orientado en su mayoría a turistas con características tipológicas, mezocéntricas; es decir, son capaces de adaptarse a servicios convencionales y no convencionales, esto dependerá de lo que el destino les pueda ofertar.

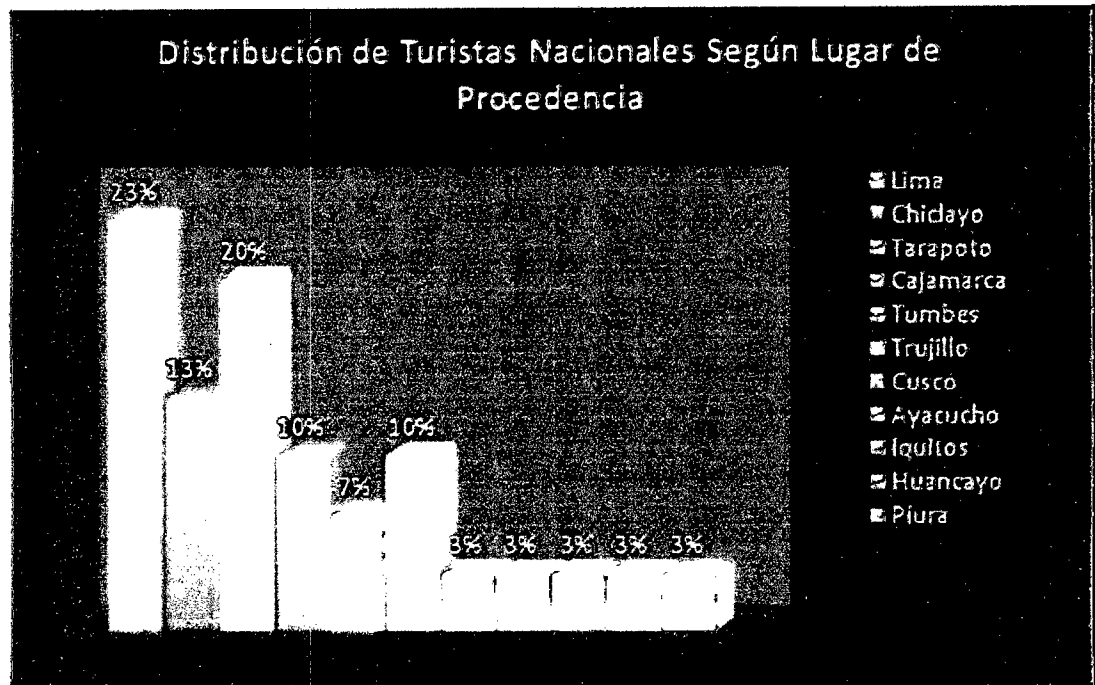
**Graf 06**



La distribución de encuestados según procedencia nos indica que la ciudad de Lima es el principal emisor de turistas nacionales con 23%, seguido por Tarapoto (20%); Chiclayo 13%; Cajamarca 10%; Trujillo 10% y otras ciudades con porcentajes menores.



**Graf 07**

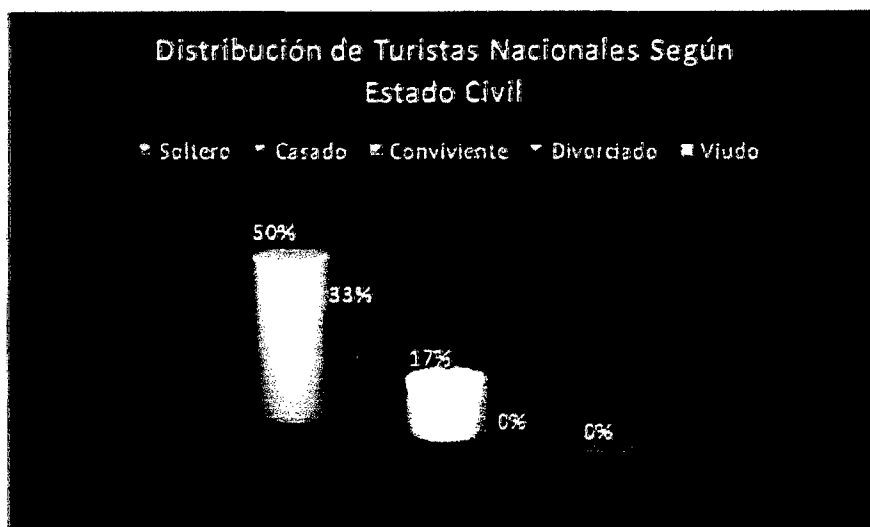


Los resultados plasmados en el gráfico de procedencia nos dan a entender que la principal ciudad emisora de turistas en el Perú es la capital de la república debido a factores demográficos, económicos y sociales que hacen que sus habitantes se desplacen a diversos destinos turísticos nacionales.

El estado civil que prima en los turistas nacionales es el de solteros con un 50%, casados 33% y conviviente 17%, esta condición influye de sobremanera al momento de la toma de decisión de viajar ya que determinará el tiempo de viaje, tipo de transporte a utilizar y otros tipos de servicios turísticos ya que el dinero que destinen para su viaje estará en función a sus responsabilidades.



**Graf 08**



El nivel de estudios de los informantes nacionales se distribuye de la siguiente manera: Profesionales (57%); estudiantes (30%), técnicos (10%), amas de casa (3%). Esta información nos deja entender que en la característica de nivel de estudio de los visitantes nacionales priman los jóvenes profesionales, en su mayoría solteros, probablemente con capacidades de gasto y de tiempo adecuadas para realizar un viaje. Este segmento está seguido por los estudiantes que son en su mayoría económicamente dependientes, pero que cuentan con el tiempo y medios económicos para realizar viajes dentro del país.

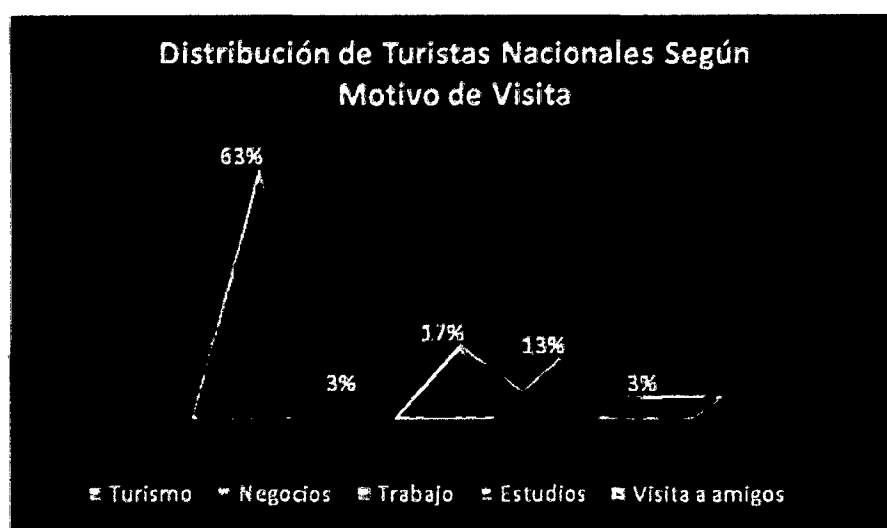
**Graf 09**





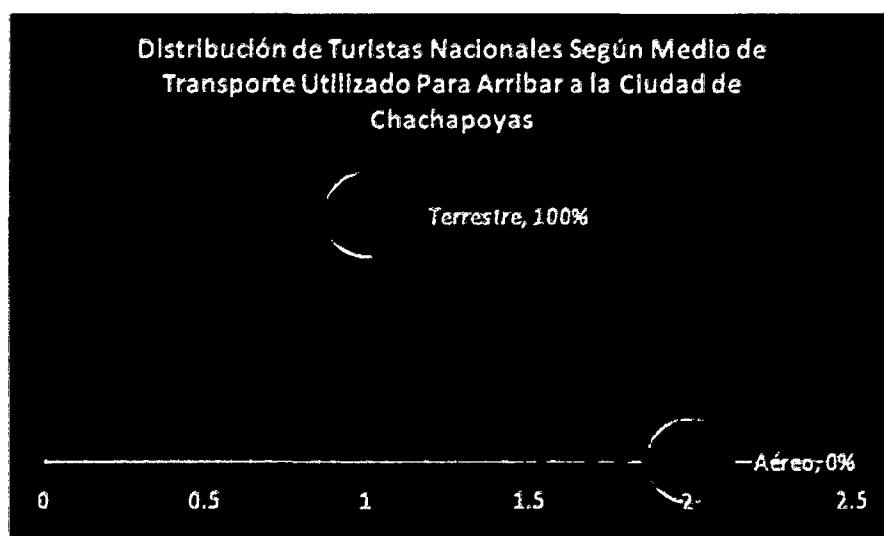
El principal motivo de visita (63%) es la actividad turística; es decir, los fines de desplazamiento de los encuestados nacionales están en función al ocio, la recreación y el conocer nuevos lugares dentro del territorio nacional. La segunda motivación de viaje (17%) es el trabajo; Amazonas se ha convertido en una región que oferta diversas alternativas de negocios y trabajo para profesionales, técnicos y obreros. Los estudios también motivan a jóvenes a desplazarse a este destino (13%).

**Graf 10**



Por ser el único servicio que se oferta para el transporte de aproximación al destino Amazonas, el medio de transporte terrestre es el utilizado en su totalidad por los encuestados (100%).

**Graf 11**



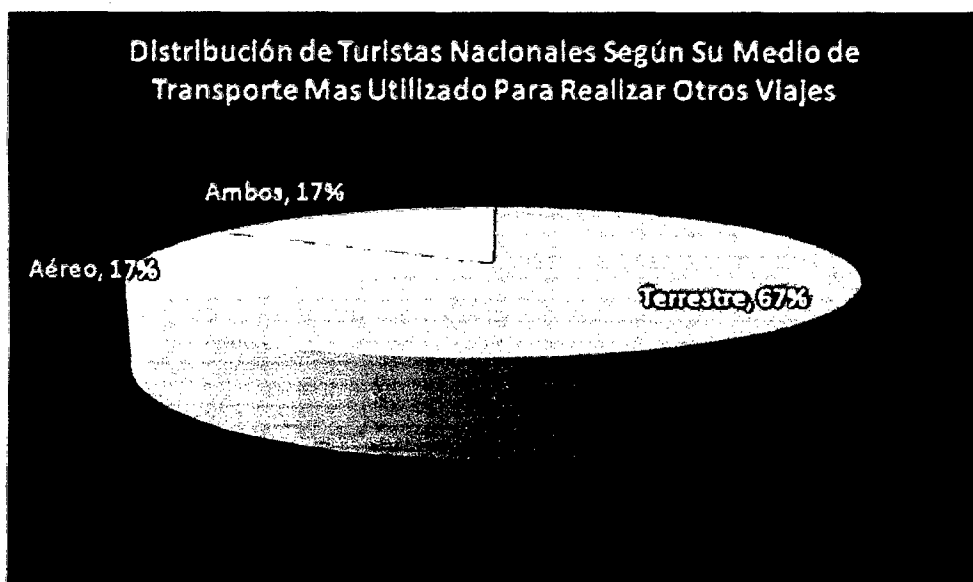




El transporte terrestre a pesar de ser el único medio para trasladarse a esta ciudad, tiene una oferta limitada a 6 empresas de carácter inter regional, de las mismas sólo 4 llegan a la capital de la república, el resto brinda sus servicios a la ciudad de Chiclayo. Como se pudo apreciar en el gráfico de procedencia de los visitantes, estos vienen de Cajamarca y Tarapoto; lugares a donde no existe un transporte directo y se tienen que realizar viajes de conexión si se quiere llegar a estas ciudades. Se debe recordar que con los vuelos comerciales esporádicos que realizaba Aero Continente los años 2004 – 2005 se podía articular Lima – Chachapoyas – Tarapoto, por lo que existía mayor oportunidad de acceder al destino Amazonas.

Habiéndose consultado a los viajeros nacionales por la preferencia de medios de transporte para realizar sus viajes, estos respondieron de la siguiente manera: 67% terrestre; 17% aéreo y o 17% en ambas.

**Graf 12**



El medio de transporte terrestre continúa siendo el más utilizado por los viajeros nacionales para la ejecución de sus viajes domésticos (viajes dentro del país). Motivos por los que prefieren determinado medio de transporte según los encuestados es el siguiente: 67% por la economía, en este caso el medio de



transporte terrestre les puede ofertar ese requerimiento ya que en este medio también se ofertan tipos de servicios diferenciados que aminoran el costo de los pasajes.

El 27% de los encuestados sostiene que el factor tiempo es considerado para la decisión de elegir un medio de transporte ya que la disponibilidad de tiempo libre en un segmento de mercado económicamente activo es limitada a un fin de semana, feriados o estancias vacacionales.

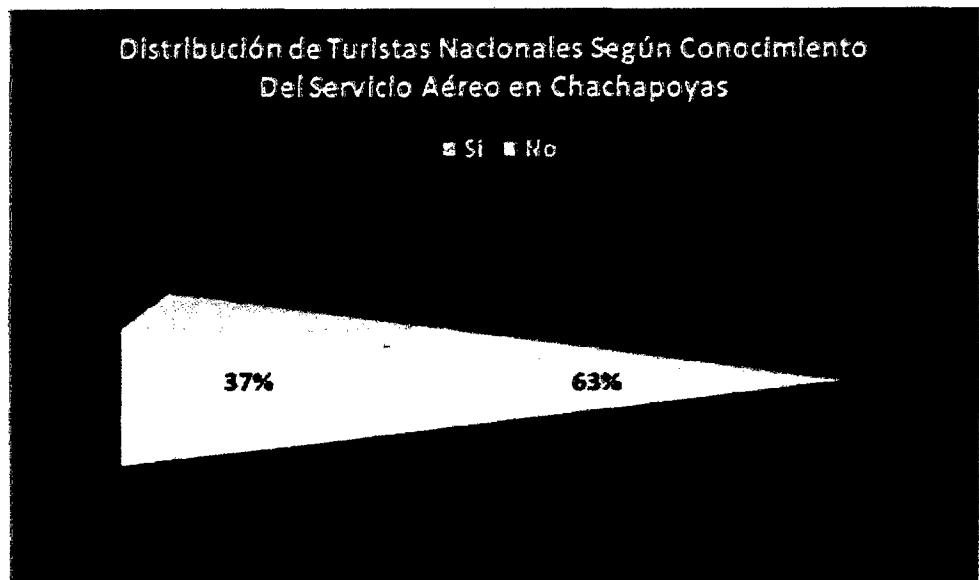
**Graf 13**



El servicio aéreo a la ciudad de Chachapoyas es esporádico e irregular, en la actualidad la Fuerza Aérea (FAP) presta este servicio cada 15 días desde la ciudad de Lima a Chachapoyas, Rodríguez de Mendoza con un equipo de 50 pasajeros. Teniendo en cuenta esto, se consultó a los encuestados si tenían conocimiento del servicio aéreo en la región, de los cuales el 63% respondió de manera negativa y el 37% restante tuvo una respuesta afirmativa.

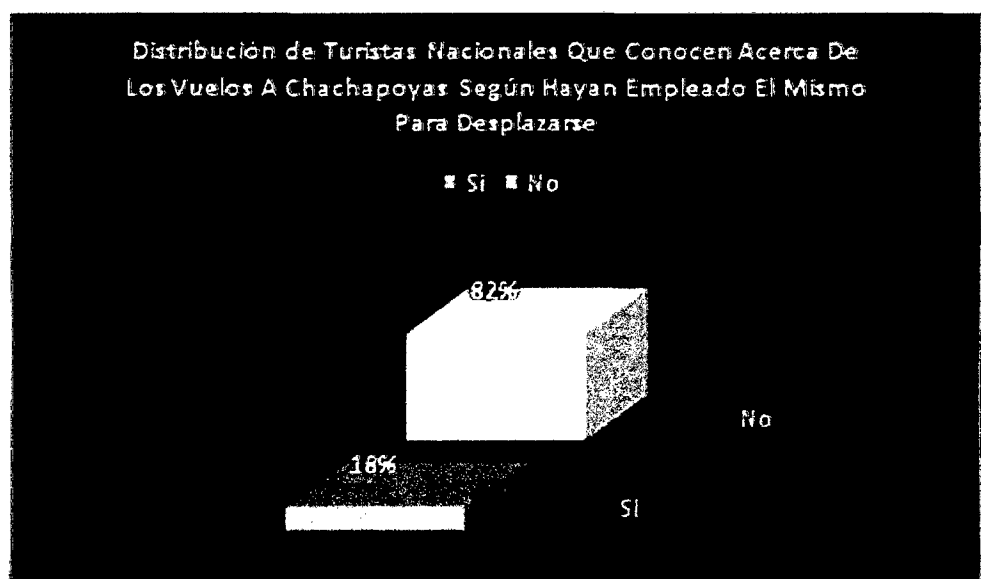


**Graf 14**



De los encuestados que conocen el servicio aéreo de la FAP, un 18% ha utilizado este servicio mientras que 82% restante no lo hizo.

**Graf 15**

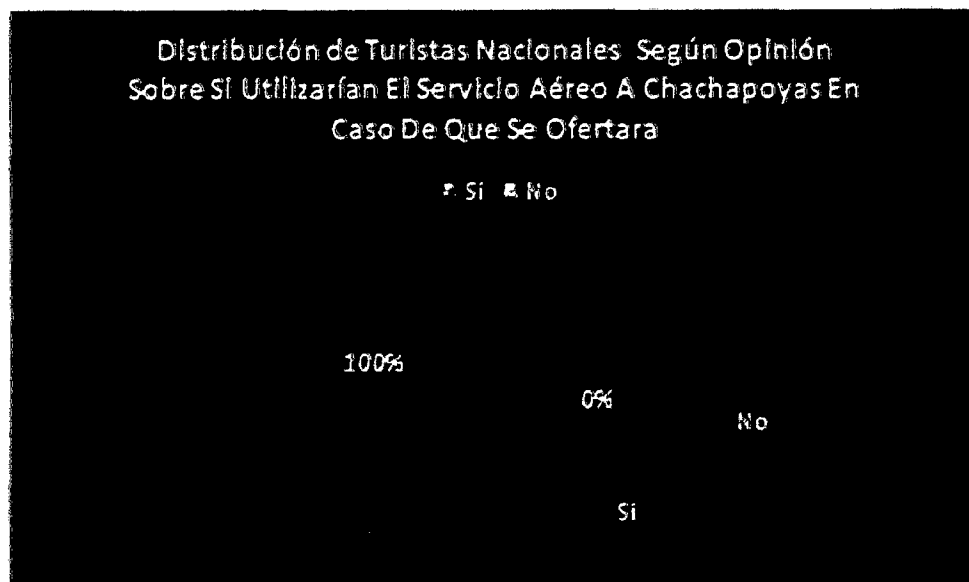


Si existiera una mayor difusión de estos vuelos, se podría incrementar el uso de este servicio que de cierta manera en la actualidad es subsidiado ya que el costo del viaje por persona es de 100.00 Nuevos Soles y así aperturar el tráfico regular con el ingreso de líneas aéreas comerciales con el fin de diversificar alternativas que permitan y faciliten el acceso al destino Amazonas.



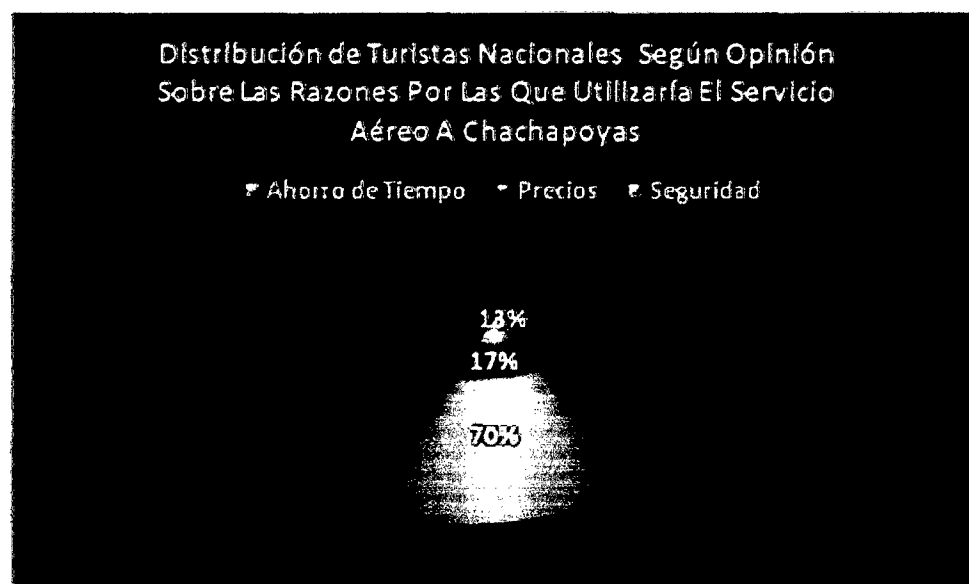
De los encuestados que afirmaron conocer el servicio aéreo a la ciudad de Chachapoyas, el 18% de estos sostuvo haber utilizado este servicio en alguna oportunidad.

**Graf 16**



A los encuestados se les consultó también por las razones por las que utilizarían el servicio de transporte aéreo a Chachapoyas, siendo el Ahorro de Tiempo la principal razón con 70%, segundo por los Precios 17%; y por Seguridad 13%.

**Graf 17**





**El factor tiempo es determinante ya que desde la ciudad de Lima a Chachapoyas el tiempo de viaje es de 1 hora, y de Chiclayo al mismo destino es de media hora aproximadamente, reduciendo considerablemente el tiempo, mismo que se puede destinar a actividades en la Región.**

El factor Precio en la actualidad con los vuelos de la FAP es similar al costo de un pasaje terrestre a la ciudad de Lima; se presume que si existiera una frecuencia regular bajo el mismo costo, el uso del transporte terrestre se vería incrementado y contribuiría de manera positiva a la actividad turística en Amazonas.

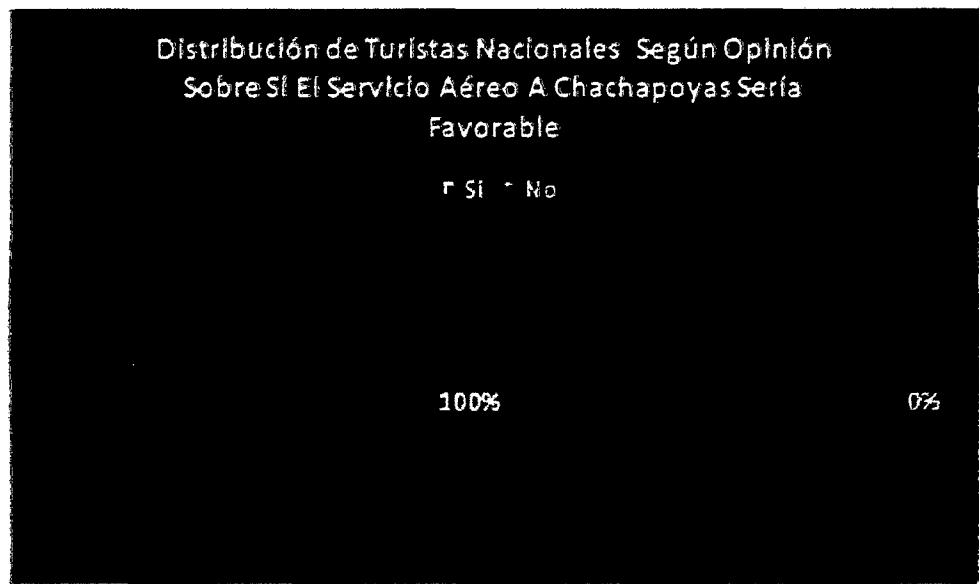
El factor Seguridad también es de importancia en el momento de elegir un medio de transporte y según información emitida por la OMT el 2008, los viajeros en un 72% consideran a los Aviones como el medio de transporte mas seguro para viajar, dejando de lado el temor que causa el ataque a las torres gemelas en el 2001 y que hizo que se creara un trauma colectivo en relación al uso de este medio de transporte.

En el destino Amazonas también existe un trauma colectivo en la población a raíz del accidente aéreo del año 2003, donde un avión de la línea aérea Tans se estrelló en la provincia de Luya a pocos minutos antes de llegar a su destino (La ciudad de Chachapoyas), los análisis posteriores determinaron que este no se debió a factores climáticos ni del equipo, sino, que esto fue causado por fallas humanas.

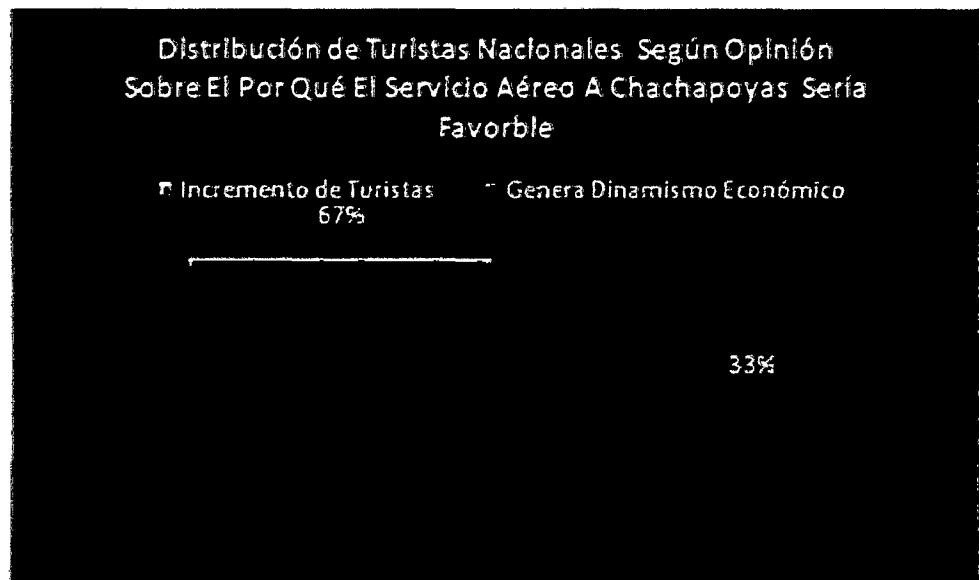
Todos los encuestados nacionales son conscientes que la reactivación del servicio regular de transporte aéreo traería beneficios favorables a la ciudad de Chachapoyas, contribuyendo al dinamismo de su economía centrándose en los negocios que estan dedicados a la satisfacción de las necesidades de los viajeros (33%). El indicador mayor sobre las razones que favorecen sería el incremento de turistas (67%) mismo que sería el generador del dinamismo económico.



**Graf 18**



**Graf 19**

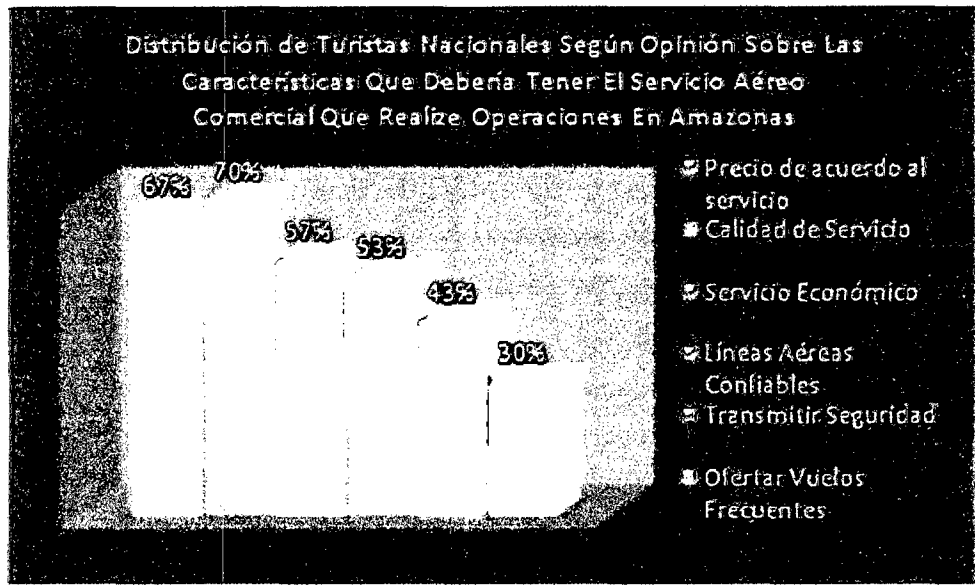


Según los turistas nacionales en cuanto a las características que debería tener el servicio aéreo comercial en la ciudad de Chachapoyas, el 70% cree que la calidad del servicio es el primer punto a considerar seguido o en concordancia con el precio (67%). Otros puntos importantes son que se debe considerar el servicio económico (57%) con el fin de ampliar el mercado, así como la



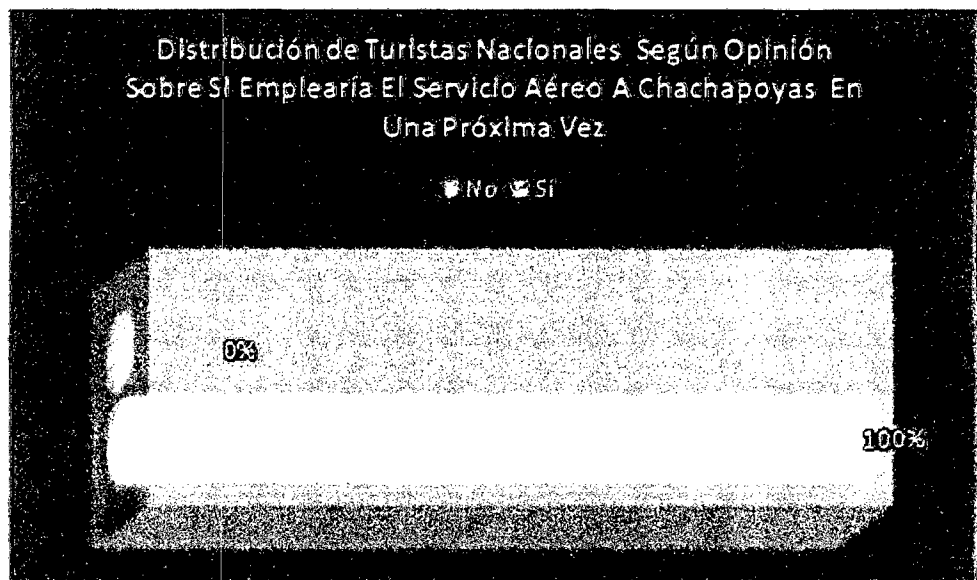
existencia de varias líneas aéreas (53%) permitiéndolo a la competencia que regule la calidad de servicio.

**Graf 20**



Los encuestados sostienen en su totalidad que si se brindara el servicio de transporte aéreo a la ciudad de Chachapoyas estarían dispuestos a utilizarlo en su próximo viaje, siempre y cuando se realice bajo los requerimientos exigidos por ellos en el gráfico anterior.

**Graf 21**





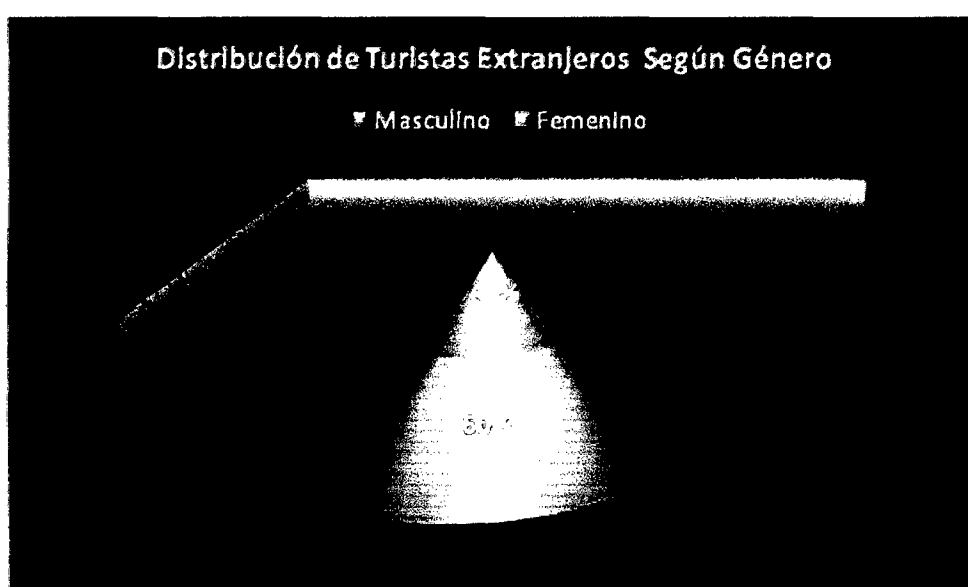
## V. Resultados Y Discusión De La Encuesta A Turistas Extranjeros Sobre Los Impactos De La Aviacion Comercial En El Turismo En Amazonas

La demanda de turistas extranjeros por conocer la región Amazonas motivados por sus dos mayores entes motivacionales como son Kuélap y Gocta es cada vez mayor, y los gustos, preferencias y motivaciones son diferentes a la de los turistas nacionales y extranjeros por lo que se estimó conveniente recopilar esta información de manera independiente con el fin de analizar como ven estos encuestados el transporte aéreo y sus posibles impactos en la actividad turística en la región Amazonas.

La encuesta fue aplicada en paralelo a los turistas nacionales, en los mismos puntos de captación, esta fue aplicada a 56 que representa el 42% del promedio de visitantes en el mes en que se ejecutó.

El género predominante en los extranjeros es el Masculino con 60% y el femenino con 40% al igual que los encuestados nacionales.

**Graf 22**

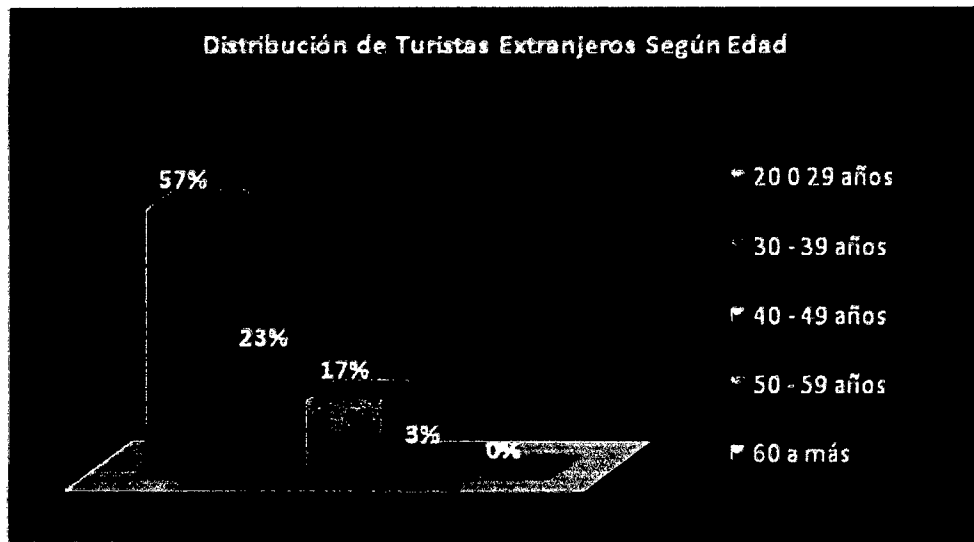






Según la distribución según la edad los turistas extranjeros en un 57% se encuentran entre los 20 – 29 años, seguidos por los turistas que oscilan entre 30 – 39 (23%) y 17% entre 40 – 49 años.

**Graf 23**

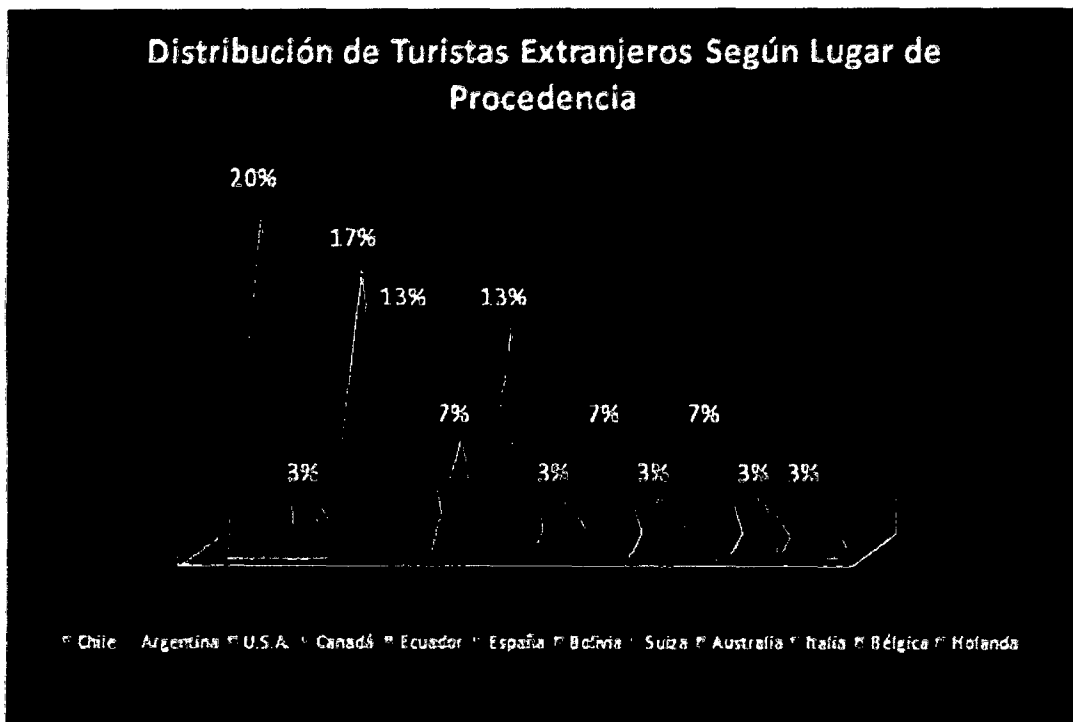


Definitivamente el mercado de turistas que visita Amazonas es joven y con las condiciones físicas necesarias para poder realizar las visitas turísticas a los íconos de Amazonas como son Kuélap y Gocta. La segunda motivación requiere de cierto esfuerzo físico ya que su acceso es caminando por un sendero desde la localidad de Cocachimba, durante un aproximado de 3 horas.

La procedencia de los extranjeros guarda estrecha relación con los datos del perfil del turista extranjero que visita Perú. En el caso de Amazonas el 20% de turistas que visitaron este destino durante el periodo de campo de la presente investigación, fueron chilenos, seguidos por los estado unidenses (17%), 13% españoles, de igual manera los canadienses, y en menores porcentajes otros países como Ecuador, Suiza y Bélgica.

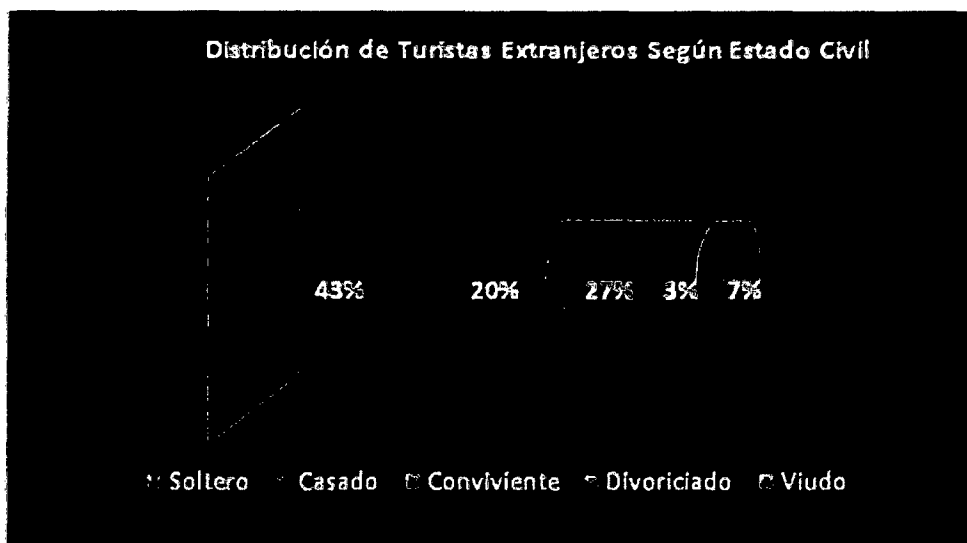


**Graf 24**



Según su estado civil, el 43% de extranjeros son solteros, 20% casados, 27% convivientes, 3% divorciados y 7% viudos. Al ser un segmento relativamente joven es entendible que su estado civil predominante sea el de la soltería, seguido por un importante número de convivientes.

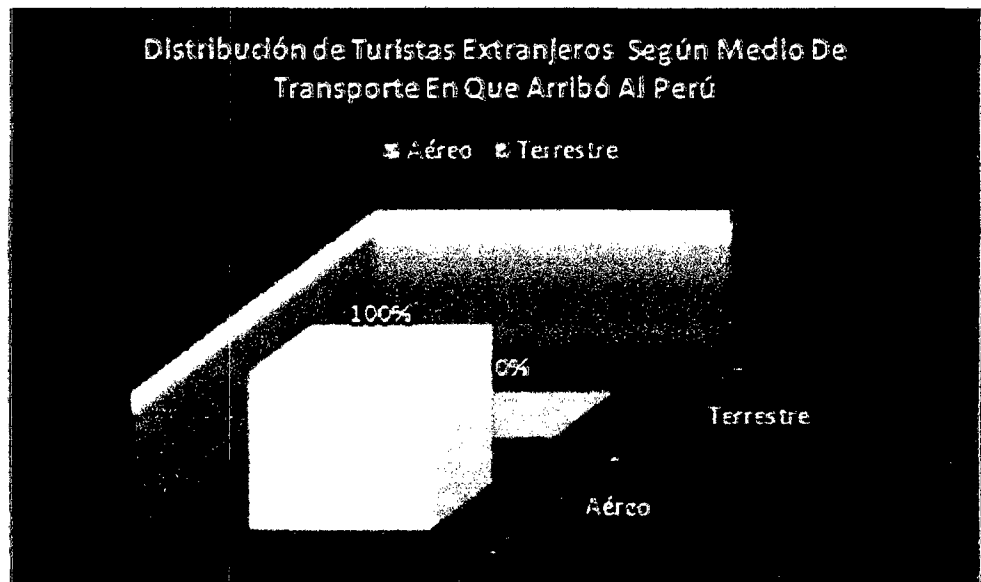
**Graf 25**





Según el gráfico 26, la distribución de turistas según el Medio de Transporte en el que arribó al Perú, el 100% de los encuestados afirma haberlo hecho a través del Medio Aéreo, quedando clara la importancia de este medio en la actividad turística nacional, sobre todo al tratarse de turismo receptivo. Este dato nos da a entender que a nivel nacional los impactos de la aviación comercial son positivos y actúan como un elemento dinamizante de la actividad económica, sobre todo en el sector terciario o de servicio.

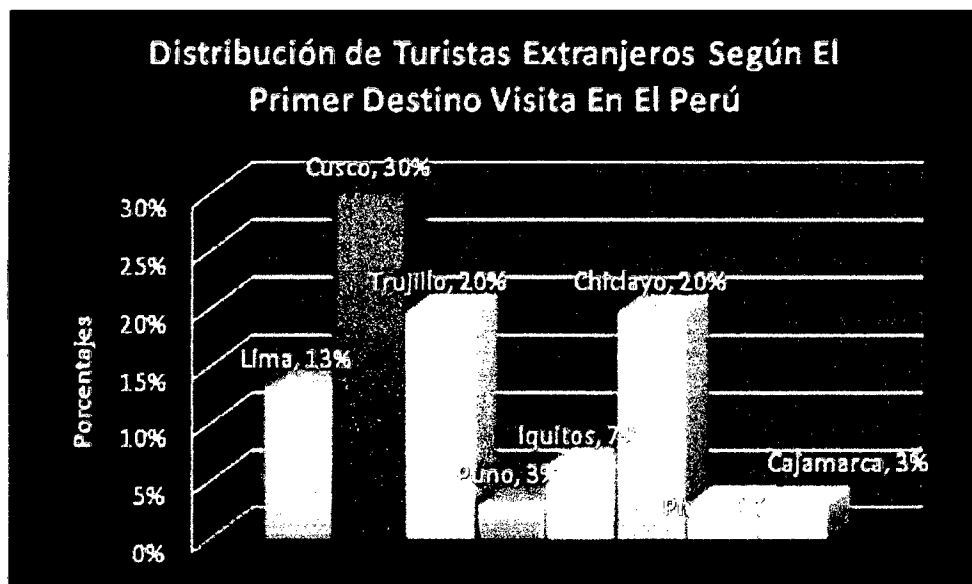
**Graf 26**



Según el gráfico 27, los turistas extranjeros que en su mayoría tuvieron como puerta de entrada al Perú la ciudad de Lima, estos no la consideran como destino turístico, sino, como un centro de distribución turística en el Perú y esto queda confirmado ya que el 30% de encuestados viajó primero a Cuzco; a Trujillo y Chiclayo en 20% cada uno; Lima 13%; y otros destinos como Cajamarca, Puno e Iquitos con menos del 10%.



**Graf 27**



A diferencia de los viajeros Nacionales, el 97% de extranjeros viene exclusivamente por turismo.

**Graf 28**

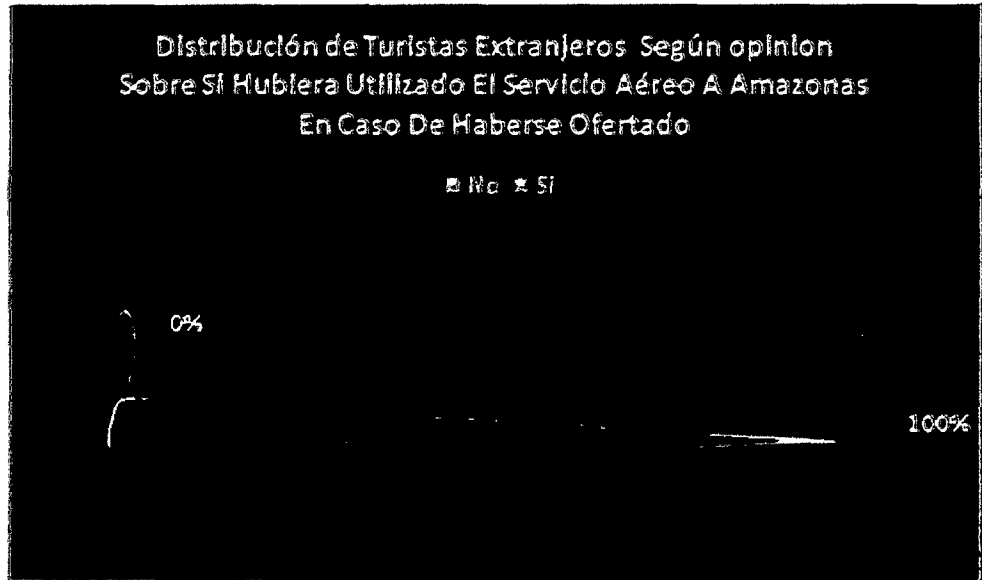


El 100% de encuestados dicen que de haberles ofertado el transporte aéreo a Amazonas lo hubieran adquirido. En esta afirmacion debemos también tener en cuenta que el extranjero a diferencia que el nacional, planifica con anterioridad sus viajes y que es necesario que se reinstale el Tráfico Aéreo Comercial a



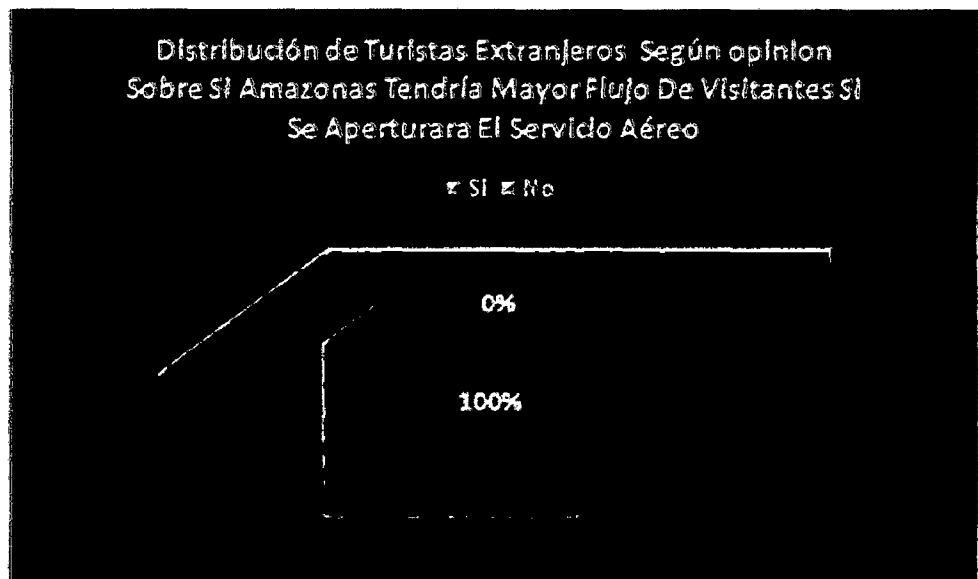
Amazonas y que este sea distribuido (Comercializado), en los canales adecuados para llegar al segmento de extranjeros que prepara su viaje con anterioridad.

**Graf 29**



Los extranjeros en un 100% están totalmente de acuerdo que se incrementará el flujo de visitantes a la Región Amazonas.

**Graf 30**





Es cierto que la transportación aéreo comercial ha traído nuevas características a la actividad turística que van desde la apertura de nuevos destinos que se encontraban alejados hasta hacer que los destinos tradicionales incrementen su flujo de visitantes. El destino Perú no es ajeno a estos impactos desde el punto de vista del transporte aéreo internacional, pero en el transporte aéreo doméstico (interno) pasa por una severa crisis por la limitada existencia de líneas aéreas que brinden un servicio de calidad y por ende competitivo.

La problemática nacional reflejada en el ámbito regional donde no se aprecian los impactos positivos como los debería tener un destino turístico emergente como se ha perfilado a Amazonas gracias a su amalgama de recursos con potencial turístico.

En los tres niveles de resultados presentados en la investigación queda sobre entendido que se requiere urgentemente la reactivación planificada del tráfico aéreo comercial en la región que permita el incremento del flujo de visitantes y por efecto generen un mayor dinamismo económico con repercusiones positivas directamente a los prestadores de servicios y de manera indirecta a la población en general.



## CONCLUSIONES

- ☞ El transporte aéreo comercial es un importante pilar de la actividad turística que permite ahorro de tiempo de viaje para poder ser destinado a actividades dentro del destino que satisfagan las necesidades del viajero y que contribuyan a la mejora de la calidad de vida del componente oferta.
  
- ☞ La región Amazonas cuenta con tres aeropuertos ubicados en la provincia de Chachapoyas, Rodríguez de Mendoza y Bagua que pueden ser utilizados para el tráfico aéreo comercial debido a su ubicación estratégica que permitiría la descentralización de los arribos a Amazonas.
  
- ☞ La operación aérea en Amazonas durante los años 2002 – 2008 ha sido mínima no llegando a producir impactos positivos.
  
- ☞ Los especialistas y turistas inciden en la reactivación del tráfico aéreo comercial en Amazonas ya que esto permitirá el incremento de turistas, dinamismo económico y sobre todo competir con destinos que cuentan con este servicio.



## BIBLIOGRAFIA

### Textos

- ☞ **BOULLON, Roberto C.** (2004). *Circuitos Turísticos: Programación y Cotización*. Segunda Edición. Buenos Aires – Argentina.
- ☞ **MONTANER MONTEJANO, Jorge. ANTICH CORGOS, Jordi. ARCARONS SIMÓN, Ramón.** (1998). *Diccionario de Turismo*. Editorial Síntesis. España – Madrid.
- ☞ **LEXUS** (2007). *Turismo, Hotelería y Restaurantes*. Lima – Perú.
- ☞ **PROYECTO CTN.** (2007). *Manual CTN De Buenas Prácticas Para Un Turismo Sostenible Y Calidad De Los Servicios*. Perú.
- ☞ **LIMA AIRPORT PARTNERS** (2001). *Memoria Annual 2001*. Lima – Perú.
- ☞ **CANATUR** (2006). *De la Crisis al Desarrollo Sostenible del Turismo*. Perú.

### Paginas Web

- ☞ [http://www.mtc.gob.pe/portal/logypro/plan\\_intermodal/Parte5/Apendice/documentos/Ap\\_5.7\\_Medidas\\_de\\_mejora\\_activ\\_Aviación\\_Civil.pdf](http://www.mtc.gob.pe/portal/logypro/plan_intermodal/Parte5/Apendice/documentos/Ap_5.7_Medidas_de_mejora_activ_Aviación_Civil.pdf)
- ☞ <http://www.enjoyperu.com/guiadedestinos/lima/intro/informacion-util-transporte-aereo-lima.htm>
- ☞ <http://www.universidadperu.com/aviacion-comercial-peru.php>
- ☞ [http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/aereo/estadistica/reg\\_nac\\_08.htm](http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/aereo/estadistica/reg_nac_08.htm)
- ☞ <http://www.dna.org.ar/dnaportal/home/noticias/conceptoaeronavegabilidad.ppt>

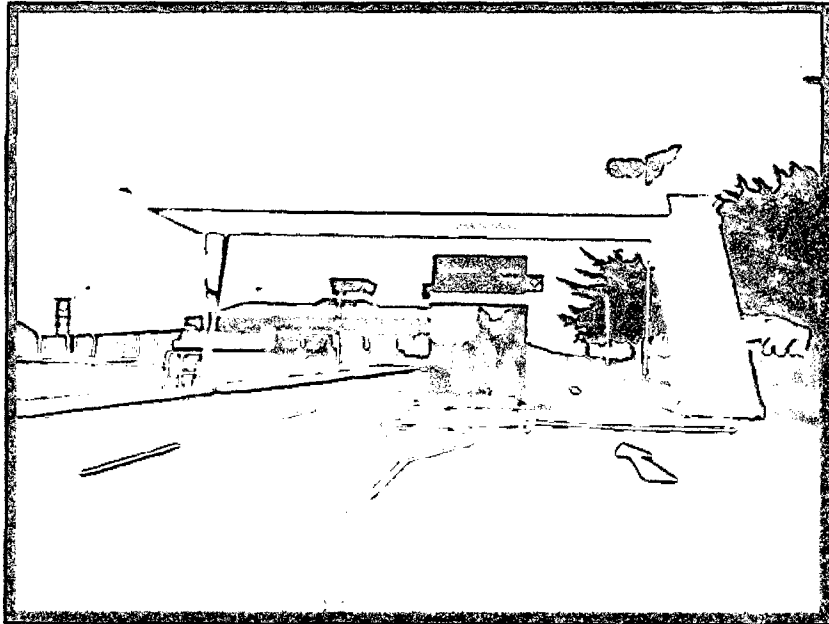




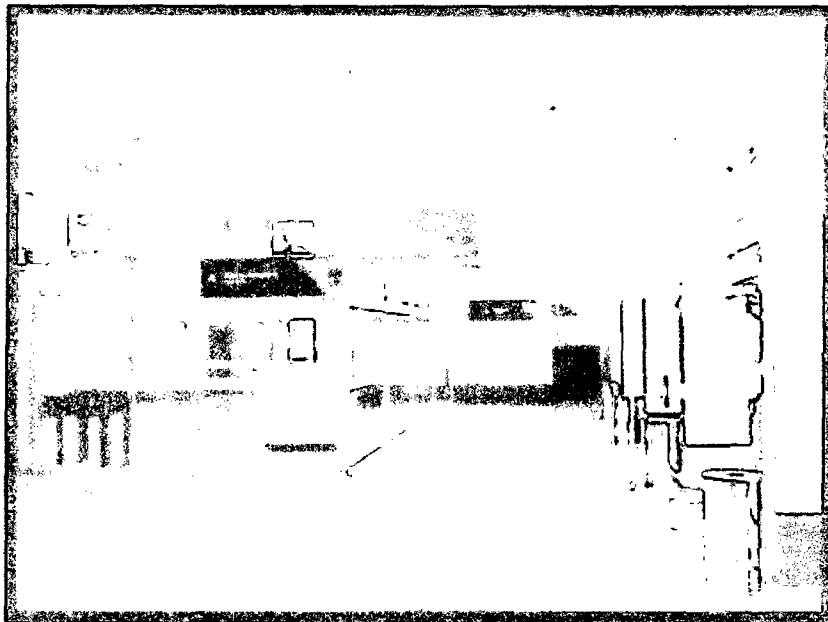
# ANEXOS



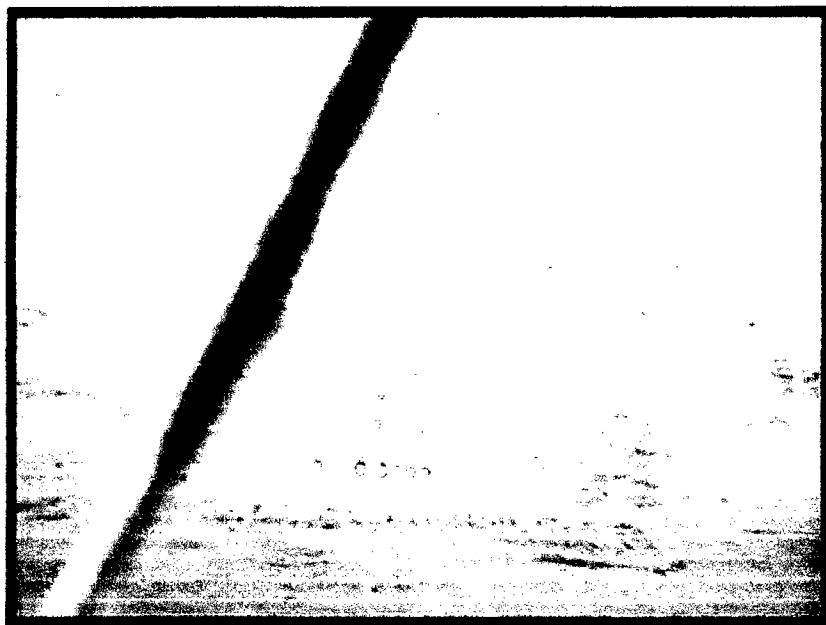
## Fotografías del Aeropuerto de Chachapoyas



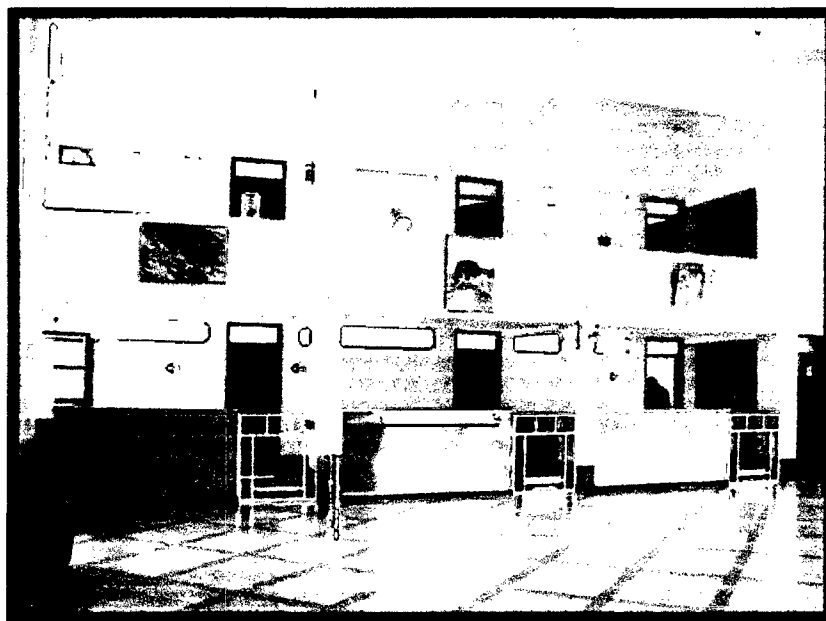
*Entrada principal*



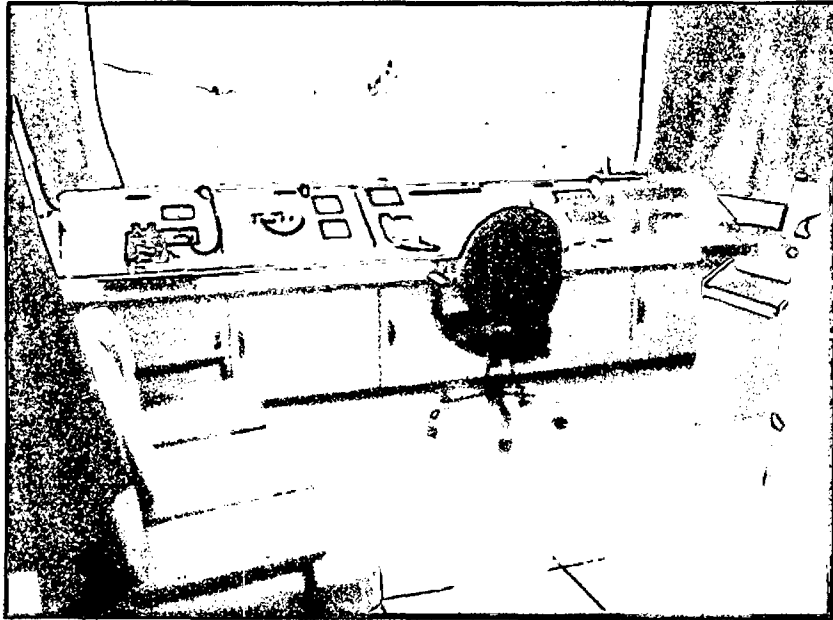
*Área Administrativa*



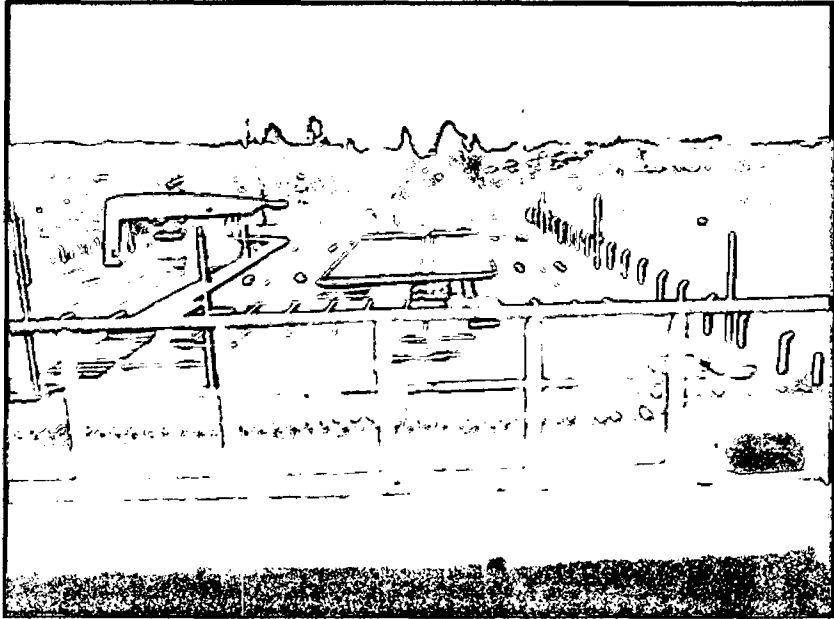
*Pista de aterrizaje*



*Área de Embarque*



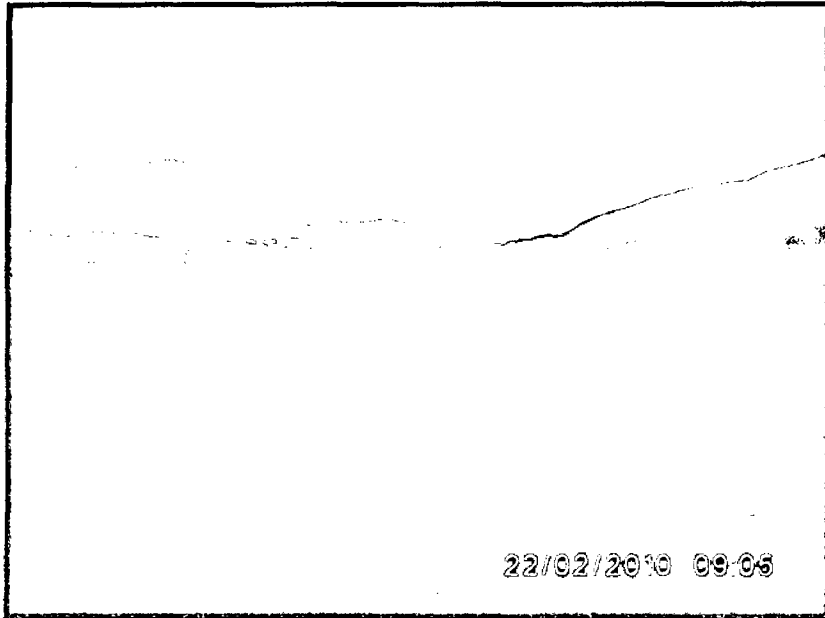
*Cabina de Control*



*Parqueo*

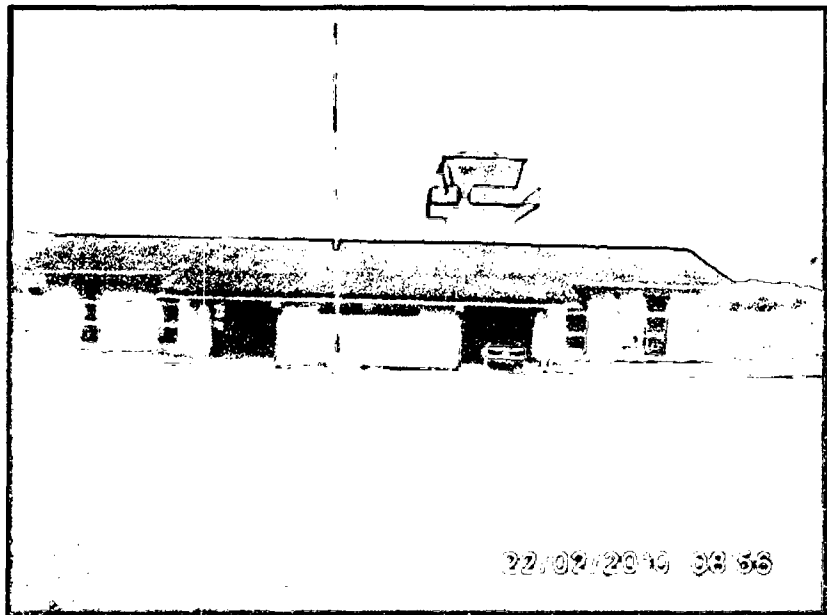


## Fotografías del Aeropuerto de Rodríguez de Mendoza



22/02/2010 09:06

*Pista de Aterrizaje*



22/02/2010 08:56

*Torre de Control*



*Acceso Principal*



*Detector de Vientos*



### Flujo Turístico En El Complejo Arqueológico Kuélap

AMAZONAS: LLEGADA DE VISITANTES AL COMPLEJO ARQUEOLÓGICO KUELÁP, ENERO 2001-DICIEMBRE 2009

MES	2001			2002			2003			2004			2005			2006			2007			2008			2009		
	Total	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero	Total	Nacional	Extranjero
Enero	758	648	110	770	671	99	610	546	64	645	574	71	725	596	129	796	626	159	920	738	182	1227	888	339	1153	732	421
Febrero	406	351	55	329	247	82	399	340	43	585	519	66	563	429	134	653	499	154	480	358	122	764	544	220	950	632	318
Marzo	258	194	64	241	154	87	277	198	79	404	327	77	445	356	89	269	170	99	459	227	232	726	437	289	474	264	210
Abril	229	148	81	329	234	96	530	436	94	452	370	82	354	206	148	414	239	176	591	393	198	273	124	149	774	460	314
Mayo	272	182	90	307	195	112	304	204	100	531	402	129	524	362	162	706	478	227	710	408	302	1069	596	474	690	340	350
Junio	310	177	133	3776	293	94	597	445	152	450	306	142	693	495	198	625	307	309	952	643	309	890	559	331	772	447	325
Julio	958	716	242	971	773	198	1308	1035	273	1755	1492	263	867	607	260	1669	1193	478	2034	1122	912	1975	682	1293	3263	2446	822
Agosto	1428	1662	266	1584	1368	216	1255	1011	244	1395	1105	290	1552	1206	346	1497	890	607	2664	1942	722	3553	2797	756	2003	1325	678
Setiembre	558	458	100	938	803	135	1024	816	208	1090	922	168	856	651	205	1441	1044	397	1431	1012	419	1207	846	361	1516	1164	352
Octubre	741	616	126	1133	994	139	784	612	172	764	599	165	1066	738	328	1613	1260	353	1448	1110	338	1856	1310	546	2076	1587	489
Noviembre	869	802	67	841	758	83	1424	1292	132	1157	1007	150	1003	859	144	1028	822	206	2169	1772	397	2385	2075	310	2819	2396	423
Diciembre	481	423	58	1118	992	126	1320	1194	126	846	766	80	825	718	107	1275	1114	161	845	737	108	1471	1146	325	2047	1643	404

*Nota: El complejo Arqueológico de Kuélap es conocido también como la Fortaleza de Kuélap*

*Fuente: Instituto Nacional de Cultura (INC) Amazonas*

*Elaboración: MINCETUR/OGEB/Oficina de Estudios Turísticos y Artesanales*

*Con información disponible a febrero de 2010*



## Reporte De Partes Diarios De Aeropuertos

Aeropuerto: Chachapoyas

Año: 2002

Tipo De Movimiento: Llegadas

Mes	Dia	Vuelo	AERONAVE		OPERACIONES		LLEGADA			C/A
			Origen	Matricula	Aeropuerto (proced.)	Hora	Pasajeros	Carga	Comercio	
ENERO	03/01/2002		AN32B	FAP322	LIMA	14:04	16	0	0	FAP
	15/01/2002		AN32B	FAP327	LIMA	20:00	0	0	0	FAP
FEBRERO	04/02/2002		E90	N241GC	TRUJILLO	15:01	2	0	0	AMAZON
	13/02/2002		AN32B	FAP327	LIMA	15:03	0	0	0	FAP
	27/02/2002		AN32B	FAP327	LIMA	16:04	2	0	0	FAP
MARZO	13/03/2002		AN32B	FAP322	LIMA	17:06	0	0	0	FAP
ABRIL	06/04/2002		E90	N214SC	TRUJILLO	13:29	0	0	0	AVIACION LIDER
	06/04/2002		E90	N214SC	TRUJILLO	15:25	0	0	0	AVIACION LIDER
MAYO	11/05/2002		E90	N214SC	TRUJILLO	14:59	0	0	0	AVIACION LIDER
	11/05/2002		E90	N214SC	TRUJILLO	19:36	0	0	0	AVIACION LIDER
JUNIO	23/06/2002		E90	N214SC	CIRO ALEGRIA	18:35	0	0	0	AVIACION LIDER
JULIO	08/07/2002		AN32B	EP831	CAJAMARCA	19:36	40	0	0	EP
	08/07/2002		C690	FAP708	CAJAMARCA	19:42	0	0	0	FAP
AGOSTO	16/08/2002		AJ25	OB1703	IQUITOS	13:47	7	0	0	ATSA
	17/08/2002		E90	N214SCV	TRUJILLO	12:52	8	0	0	AVIACION LIDER
	23/08/2002		E90	OB1297	LIMA	14:26	0	0	0	AEROCONDOR
SETIEMBRE	10/09/2002		MI17	FAP602	EL VALOR	21:10	0	0	0	FAP
	10/09/2002		MI17	FAP611	EL VALOR	21:25	0	0	0	FAP
OCTUBRE	05/10/2002		AN24	OB1650	LIMA	13:39	8	0	0	AEROCONDOR





	08/10/2002		AN24	OB1627	TALARA	18:47	7	0	0	AEROCONDOR
	21/10/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	14:47	50	0	0	TANS PERU
	31/10/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	14:13	6	0	0	TANS PERU
<b>NOVIEMBRE</b>	04/11/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	13:49	8	0	0	TANS PERU
	07/11/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	17:24	29	0	0	TANS PERU
	12/11/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	14:16	15	0	0	TANS PERU
	14/11/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	14:37	11	0	0	TANS PERU
	18/11/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	13:46	19	0	0	TANS PERU
	21/11/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	14:02	21	0	0	TANS PERU
	21/11/2002		B90	OB1700	LIMA	15:08	6	0	0	AEROCONDOR
	25/11/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	13:47	15	0	0	TANS PERU
	28/11/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	13:45	13	0	0	TANS PERU
<b>DICIEMBRE</b>	02/12/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	14:03	15	0	0	TANS PERU
	11/12/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	13:54	26	0	0	TANS PERU
	19/12/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	14:01	33	0	0	TANS PERU
	26/12/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	20:53	33	0	0	TANS PERU
				<b>35</b>			<b>390</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

Fuente: CORPAC



Tipo De Movimiento: Salidas

Mes	Dia	Vuelo	VUELO		OPERACIONES		SALIDA			C/O
			Origen	Destino	Aeropuerto (destino)	Hora	Pasajeros	Carga	Comercio	
ENERO	03/01/2002		AN32B	FAP322	MENDOZA	15:38	16	0	0	FAP
	15/01/2002		AN32B	FAP327	MENDOZA	20:36	16	0	0	FAP
FEBRERO	04/02/2002		E90	N241GC	TRUJILLO	17:05	2	0	0	AMAZON
	13/02/2002		AN32B	FAP327	MENDOZA	16:41	0	0	0	FAP
	27/02/2002		AN32B	FAP327	MENDOZA	17:00	16	0	0	FAP
MARZO	13/03/2002		AN32B	FAP322	MENDOZA	18:50	14	0	0	FAP
ABRIL	06/04/2002		E90	N214SC	TRUJILLO	13:40	0	0	0	AVIACION LIDER
	06/04/2002		E90	N214SC	TRUJILLO	15:03	4	0	0	AVIACION LIDER
MAYO	11/05/2002		E90	N214SC	CHAGUAL	15:14	0	0	0	AVIACION LIDER
	11/05/2002		E90	N214SC	CAJAMARCA	20:32	6	0	0	AVIACION LIDER
JUNIO	24/06/2002		E90	N214SC	CHICLAYO	18:35	7	0	0	AVIACION LIDER
JULIO	08/07/2002		AN32B	EP831	TRUJILLO	21:07	0	0	0	EP
	08/07/2002		C690	FAP708	TRUJILLO	21:10	0	0	0	FAP
AGOSTO	16/08/2002		AJ25	OB1703	CAJAMARCA	14:49	6	0	0	ATSA
	17/08/2002		E90	N214SCV	CHICLAYO	17:45	8	0	0	AVIACION LIDER
	23/08/2002		E90	OB1297	LIMA	14:48	5	0	0	AEROCONDOR
SETIEMBRE	10/09/2002		MI17	FAP602	EL VALOR	21:10	0	0	0	FAP
	10/09/2002		MI17	FAP611	EL VALOR	21:25	0	0	0	FAP
OCTUBRE	05/10/2002		AN24	OB1650	CAJAMARCA	15:25	8	0	0	AEROCONDOR
	08/10/2002		AN24	OB1627	TRUJILLO	19:18	9	0	0	AEROCONDOR
	21/10/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	17:01	51	0	0	TANS PERU
	31/10/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	14:35	4	0	0	TANS PERU
NOVIEMBRE	04/11/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	14:13	10	0	0	TANS PERU
	07/11/2002		F28	OB1396	CHICLAYO	18:02	17	0	0	TANS PERU



	12/11/2002	F28	OB1396	CHICLAYO	14:46	10	0	0	TANS PERU
	14/11/2002	F28	OB1396	CHICLAYO	14:58	21	0	0	TANS PERU
	18/11/2002	F28	OB1396	CHICLAYO	14:28	17	0	0	TANS PERU
	21/11/2002	F28	OB1396	CHICLAYO	14:25	7	0	0	TANS PERU
	21/11/2002	B90	OB1700	LIMA	18:36	6	0	0	AEROCONDOR
	25/11/2002	F28	OB1396	CHICLAYO	14:10	10	0	0	TANS PERU
	28/11/2002	F28	OB1396	CHICLAYO	14:16	23	0	0	TANS PERU
<b>DICIEMBRE</b>	02/12/2002	F28	OB1396	CHICLAYO	14:24	15	0	0	TANS PERU
	11/12/2002	F28	OB1396	CHICLAYO	14:25	20	0	0	TANS PERU
	19/12/2002	F28	OB1396	CHICLAYO	14:47	37	0	0	TANS PERU
	26/12/2002	F28	OB1396	CHICLAYO	21:15	15	0	0	TANS PERU
						<b>35</b>			
							<b>380</b>	<b>0.00</b>	<b>0</b>

*Fuente: CORPAC*



**Reporte De Partes Diarios De Aeropuertos**

**Aeropuerto: Chachapoyas**

**Año: 2003**

**Tipo De Movimiento: Llegadas**

Mes	Dia	Vuelo	AVIÓN		OPERACIONES		LLEGADA			C/O
			Utpo	Matricula	Aeropuerto (procedo)	Hora	Pasajeros	Carga	Correo	
<b>ENERO</b>	02/01/2003		F28	OB1396	CHICLAYO	13:59	35	0	0	TANS PERU
	09/01/2003		B90	N90WT	CHICLAYO	21:00	5	0	0	AEROLIDER
	10/01/2003		AN32B	PNP227	CHICLAYO	13:22	0	0	0	PNP
	11/01/2003		B90	OB1700	LIMA	13:40	0	0	0	AEROCONDOR
	11/01/2003		AN24RV	OB1734	LIMA	15:01	30	0	0	STAR UP
	14/01/2003		B90	OB1700	LIMA	22:21	0	0	0	AEROCONDOR
	18/01/2003		AN24RV	OB1717	LIMA	17:00	25	0	0	STAR UP
	20/01/2003		SW3	N386PH	CHICLAYO	16:24	9	0	0	LCBUSRE
	22/01/2003		SW3	N139LC	HUARAZ	17:07	12	0	0	LCBUSRE
	25/01/2003		SW3	N386PH	LIMA	16:29	0	0	0	LCBUSRE
	25/01/2003		AN24RV	OB1717	LIMA	16:45	0	0	0	STAR UP
<b>FEBRERO</b>	04/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	16:32	8	0	0	LCBUSRE
	06/01/2003		SW3	N386PH	LIMA	16:30	3	0	0	LCBUSRE
	09/02/2003		SW3	N139LC	LIMA	17:34	5	0	0	LCBUSRE
	11/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	16:20	5	0	0	LCBUSRE
	13/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	17:12	6	0	0	LCBUSRE
	15/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	20:25	1	0	0	LCBUSRE
	19/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	16:17	6	0	0	LCBUSRE



	25/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	16:26	9	0	0	LCBUSRE
<b>MARZO</b>	01/03/2003		SW3	N383PH	LIMA	16:30	15	0	0	LCBUSRE
	04/03/2003		SW3	N139LC	LIMA	16:24	4	0	0	LCBUSRE
	08/03/2003		SW3	N386PH	LIMA	16:59	7	0	0	LCBUSRE
	11/03/2003		SW3	N139LC	LIMA	17:13	2	0	0	LCBUSRE
	15/03/2003		SW3	N386PH	LIMA	16:20	3	0	0	LCBUSRE
	18/03/2003		SW3	N139LC	CAJAMARCA	17:38	3	0	0	LCBUSRE
	22/03/2003		SW3	N386PH	LIMA	16:41	11	0	0	LCBUSRE
	25/03/2003		SW3	N386PH	LIMA	18:08	8	0	0	LCBUSRE
	29/03/2003		SW3	N139LC	CAJAMARCA	19:06	7	0	0	LCBUSRE
<b>ABRIL</b>	01/04/2003		SW3	N386PH	CHICLAYO	14:29	0	0	0	LCBUSRE
	05/04/2003		SW3	N139LC	CHICLAYO	15:50	6	0	0	LCBUSRE
	26/04/2003		SW3	N386PH	LIMA	16:27	12	0	0	LCBUSRE
<b>MAYO</b>	28/05/2003		PA42	OB1719	LIMA	18:31	2	0	0	AQP
<b>JUNIO</b>										
<b>JULIO</b>	26/07/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	10:25	7	0	0	AEROCONTINENTE
	30/07/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:22	16	0	0	AEROCONTINENTE
<b>AGOSTO</b>	02/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:03	19	0	0	AEROCONTINENTE
	06/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	13:53	16	0	0	AEROCONTINENTE
	13/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	15:38	24	0	0	AEROCONTINENTE
	16/08/2002		F28	OB1750	TARAPOTO	14:08	15	0	0	AEROCONTINENTE
	19/08/2003		E90	PNP230	HUARAZ	15:37	5	0	0	PNP
	20/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	15:16	8	0	0	AEROCONTINENTE
	23/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	13:57	8	0	0	AEROCONTINENTE
	27/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:06	17	0	0	AEROCONTINENTE
	29/08/2003		DHC8	OB1768	CAJAMARCA	14:31	14	0	0	MAGENTE AIR
	30/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	13:43	10	0	0	AEROCONTINENTE
<b>SETIEMBRE</b>	03/09/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	16:38	22	0	0	AEROCONTINENTE
	06/09/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:00	30	0	0	AEROCONTINENTE
	10/09/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:45	34	0	0	AEROCONTINENTE



	13/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	13:45	22	0	0	AEROCONTINENTE
	17/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:01	21	0	0	AEROCONTINENTE
	20/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	20:46	22	0	0	AEROCONTINENTE
	24/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	13:52	25	0	0	AEROCONTINENTE
	27/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:41	25	0	0	AEROCONTINENTE
<b>OCTUBRE</b>	01/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:39	28	0	0	AEROCONTINENTE
	04/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	13:58	22	0	0	AEROCONTINENTE
	11/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	15:00	38	0	0	AEROCONTINENTE
	15/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	13:55	18	0	0	AEROCONTINENTE
	18/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	13:48	24	0	0	AEROCONTINENTE
	22/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	13:53	17	0	0	AEROCONTINENTE
	25/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:48	21	0	0	AEROCONTINENTE
	30/09/2003	AJ25	OB1703	LIMA	14:52	6	0	0	ATSA
<b>NOVIEMBRE</b>	01/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:45	23	0	0	AEROCONTINENTE
	05/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	15:44	15	0	0	AEROCONTINENTE
	08/11/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:12	17	0	0	AEROCONTINENTE
	15/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:13	15	0	0	AEROCONTINENTE
	21/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:32	7	0	0	AEROCONTINENTE
<b>DICIEMBRE</b>	06/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	15:27	19	0	0	AEROCONTINENTE
	20/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:21	16	0	0	AEROCONTINENTE
	27/11/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:58	22	0	0	AEROCONTINENTE
			<b>69</b>			<b>907</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

Fuente: CORPAC



Tipo De Movimiento: Salidas

Mes	Dia	Vuelo	AVIÓN		OPERACIONES		SALIDA			C/O
			Upto	Matricula	Aeropuerto (destino)	Hora	Pasajeros	Carga	Certico	
<b>ENERO</b>	02/01/2003		F28	OB1396	CHICLAYO	14:27	30	0	0	TANS PERU
	09/01/2003		B90	N90WT	TRUJILLO	21:13	0	0	0	AEROLIDER
	10/01/2003		AN32B	PNP227	LIMA	12:23	0	0	0	PNP
	11/01/2003		B90	OB1700	LIMA	15:16	0	0	0	AEROCONDOR
	11/01/2003		AN24RV	OB1734	TRUJILLO	15:42	20	0	0	STAR UP
	14/01/2003		B90	OB1700	LIMA	22:48	4	0	0	AEROCONDOR
	18/01/2003		AN24RV	OB1717	TRUJILLO	17:53	20	0	0	STAR UP
	20/01/2003		SW3	N386PH	CHICLAYO	19:00	11	0	0	LCBUSRE
	22/01/2003		SW3	N139LC	LIMA	17:58	8	0	0	LCBUSRE
	25/01/2003		SW3	N386PH	HUARAZ	17:10	10	0	0	LCBUSRE
	25/01/2005		AN24RV	OB1717	TRUJILLO	18:00	15	0	0	STAR UP
<b>FEBRERO</b>	04/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	19:01	6	0	0	LCBUSRE
	06/01/2003		SW3	N386PH	LIMA	18:00	5	0	0	LCBUSRE
	09/02/2003		SW3	N139LC	LIMA	17:58	6	0	0	LCBUSRE
	11/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	17:02	2	0	0	LCBUSRE
	13/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	17:56	6	0	0	LCBUSRE
	15/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	20:54	8	0	0	LCBUSRE
	19/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	18:34	4	0	0	LCBUSRE
	25/02/2003		SW3	N386PH	LIMA	21:55	4	0	0	LCBUSRE
<b>MARZO</b>	01/03/2003		SW3	N383PH	LIMA	16:46	4	0	0	LCBUSRE
	04/03/2003		SW3	N139LC	LIMA	16:36	1	0	0	LCBUSRE
	08/03/2003		SW3	N386PH	LIMA	17:26	2	0	0	LCBUSRE



	11/03/2003		SW3	N139LC	LIMA	17:35	3	0	0	LCBUSRE
	15/03/2003		SW3	N386PH	LIMA	17:45	11	0	0	LCBUSRE
	18/03/2003		SW3	N139LC	LIMA	18:06	5	0	0	LCBUSRE
	22/03/2003		SW3	N386PH	CAJAMARCA	17:06	2	0	0	LCBUSRE
	25/03/2003		SW3	N386PH	LIMA	18:36	3	0	0	LCBUSRE
	29/03/2003		SW3	N139LC	LIMA	19:32	2	0	0	LCBUSRE
<b>ABRIL</b>	01/04/2003		SW3	N386PH	LIMA	16:30	9	0	0	LCBUSRE
	05/04/2003		SW3	N139LC	LIMA	16:20	8	0	0	LCBUSRE
	26/04/2003		SW3	N386PH	CAJAMARCA	17:20	2	0	0	LCBUSRE
<b>MAYO</b>	29/05/2003		PA42	OB1719	TARAPOTO	16:37	2	0	0	AQP
<b>JUNIO</b>										
<b>JULIO</b>	26/07/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	16:40	12	0	0	AEROCONTINENTE
	30/07/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:57	5	0	0	AEROCONTINENTE
<b>AGOSTO</b>	02/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	00:00	33	0	0	AEROCONTINENTE
	06/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:16	21	0	0	AEROCONTINENTE
	13/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	16:05	17	0	0	AEROCONTINENTE
	16/08/2002		F28	OB1750	TARAPOTO	14:44	37	0	0	AEROCONTINENTE
	19/08/2003		E90	PNP230	TRUJILLO	17:00	0	0	0	PNP
	20/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	15:42	19	0	0	AEROCONTINENTE
	23/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:28	21	0	0	AEROCONTINENTE
	27/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	15:12	14	0	0	AEROCONTINENTE
	29/08/2003		DHC8	OB1768	LIMA	14:50	0	0	0	MAGENTE AIR
	30/08/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:04	19	0	0	AEROCONTINENTE
<b>SETIEMBRE</b>	03/09/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	20:03	12	0	0	AEROCONTINENTE
	06/09/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:21	18	0	0	AEROCONTINENTE
	10/09/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	15:16	9	0	0	AEROCONTINENTE
	13/09/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:09	31	0	0	AEROCONTINENTE
	17/09/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:28	27	0	0	AEROCONTINENTE
	20/09/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	21:19	9	0	0	AEROCONTINENTE
	24/09/2003		F28	OB1750	TARAPOTO	14:17	17	0	0	AEROCONTINENTE





	27/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	15:17	33	0	0	AEROCONTINENTE
<b>OCTUBRE</b>	01/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	15:00	28	0	0	AEROCONTINENTE
	04/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:20	24	0	0	AEROCONTINENTE
	11/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	15:26	23	0	0	AEROCONTINENTE
	15/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:18	17	0	0	AEROCONTINENTE
	18/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:13	24	0	0	AEROCONTINENTE
	22/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:19	25	0	0	AEROCONTINENTE
	25/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	15:16	16	0	0	AEROCONTINENTE
	30/09/2003	AJ25	OB1703	JAEN	16:07	4	0	0	ATSA
<b>NOVIEMBRE</b>	01/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	15:08	21	0	0	AEROCONTINENTE
	05/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	16:11	12	0	0	AEROCONTINENTE
	08/11/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:35	16	0	0	AEROCONTINENTE
	15/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:37	6	0	0	AEROCONTINENTE
	21/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	15:53	17	0	0	AEROCONTINENTE
<b>DICIEMBRE</b>	06/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	15:54	19	0	0	AEROCONTINENTE
	20/09/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	14:51	18	0	0	AEROCONTINENTE
	27/11/2003	F28	OB1750	TARAPOTO	15:28	30	0	0	AEROCONTINENTE
			<b>69</b>			<b>867</b>	<b>0.00</b>	<b>0</b>	

*Fuente: CORPAC*



**Reporte De Partes Diarios De Aeropuertos**

**Aeropuerto: Chachapoyas**

**Año: 2004**

**Tipo De Movimiento: Llegadas**

Mes	Día	Vuelo	AVIÓN		OPERACIONES		LLEGADA			CIA
			Tipo	Matrícula	Aeropuerto (proced.)	Hora	Pasajeros	Carga	Correo	
ENERO	10/01/2004		FK28	OB1750P	TARAPOTO	14:47	11	0	0	AEROCONTINENTE
FEBRERO										
MARZO										
ABRIL										
MAYO	12/05/2004		PA42	OB1629	CHICLAYO	15:19	4	0	0	ATSA
	12/05/2004		PA42	OB1629	LOCAL	18:13	2	0	0	ATSA
JUNIO										
JULIO										
AGOSTO										
SETIEMBRE										
OCTUBRE										
NOVIEMBRE	11/11/2004		B200	OB1700	LIMA	18:56	1	0	0	AEROCONDOR
DICIEMBRE										
			04				18	0.00	0	

*Fuente: CORPAC*



**Tipo De Movimiento: Salidas**

Mes	Día	Vuelo	AVIÓN		OPERACIONES		SALIDA			CIA
			Tipo	Matrícula	Aeropuerto (destino)	Hora	Pasajeros	Carga	Correo	
<b>ENERO</b>	10/01/2004		F28	OB1750	TARAPOTO	15:09	11	0	0	AEROCONTINENTE
<b>FABRERO</b>										
<b>MARZO</b>										
<b>ABRIL</b>										
<b>MAYO</b>	12/05/2004		PA42	OB1629	LOCAL	16:08	2	0	0	ATSA
	12/05/2004		PA42	OB1629	TARAPOTO	19:17	4	0	0	ATSA
<b>JUNIO</b>										
<b>JULIO</b>										
<b>AGOSTO</b>										
<b>SETIEMBRE</b>										
<b>OCTUBRE</b>										
<b>NOVIEMBRE</b>	11/11/2004		B200	OB1700	LIMA	20:10	2	0	0	AEROCONDOR
<b>DICIEMBRE</b>										
			<b>04</b>				<b>19</b>	<b>0.00</b>	<b>0</b>	

*Fuente: CORPAC*



**Reporte De Partes Diarios De Aeropuertos**

**Aeropuerto: Chachapoyas**

**Año: 2005**

**Tipo De Movimiento: Llegadas**

Mes	Dia	Vuelo	AVIÓN		OPERACIONES		LLEGADA			CIA
			Utpo	Matrícula	Aeropuerto (proced.)	Hora	Pasajeros	Carga	Cueros	
ENERO	21/01/2005		C208	PNP245	ELVALOR	18:43	0	0	0	PNP
	23/01/2005		UH1H	PNP334	OPE W	21:25	0	0	0	PNP
	28/01/2005		B350	N5888K	LIMA	15:17	8	0	0	DEA
FEBRERO										
MARZO	05/03/2005		UH1H	PNP303	PUCALLPA	15:25	0	0	0	PNP
ABRIL										
MAYO										
JUNIO	01/06/2005		B90	OB1297	LIMA	14:42	6	0	0	AEROCON DOR
	09/06/2005		BE350	OB1703	CAJAMARCA	14:00	7	0	0	ATSA
JULIO										
AGOSTO	11/08/2005		PA42	OB1630	LIMA	19:07	0	0	0	ATSA
SETIEMBRE	29/09/2005		E90	PNP230	LIMA	19:40	4	0	0	PNP
OCTUBRE										
NOVIEMBRE										
DICIEMBRE										
			08				25	0.00	0	

*Fuente: CORPAC*



**Tipo De Movimiento: Salidas**

Mes	Día	Vuelo	AVIÓN		OPERACIONES		SALIDA			CIA
			Tipo	Matricula	Aeropuerto (destino)	Hora	Pasajeros	Carga	Correo	
<b>ENERO</b>	21/03/2005		C208	PNP245	OPE S	19:11	0	0	0	PNP
	24/01/2005		UHIH	PNP334	OPE W	16:15	0	0	0	PNP
	24/01/2005		UH1H	PNP334	OPE N/NW	16:41	0	0	0	PNP
	29/01/2005		B350	N5888K	LIMA	14:09	8	0	0	DEA
<b>FABRERO</b>										
<b>MARZO</b>	06/03/2005		UH1H	PNP303	TRUJILLO	11:40	0	0	0	PNP
<b>ABRIL</b>										
<b>MAYO</b>										
<b>JUNIO</b>	01/06/2005		B90	OB1297	CAJAMARCA	17:35	6	0	0	AEROCONDOR
	09/06/2005		PA42	OB1703	TRUJILLO	15:10	7	0	0	ATSA
<b>JULIO</b>										
<b>AGOSTO</b>	11/08/2005		PA42	ON1630	LIMA	19:42	1	0	0	ATSA
<b>SETIEMBRE</b>	30/09/2005		E90	PNP230	LIMA	18:02	0	0	0	PNP
<b>OCTUBRE</b>										
<b>NOVIEMBRE</b>										
<b>DICIEMBRE</b>										
			09				22	0.00	0	

*Fuente: CORPAC*



**Reporte De Partes Diarios De Aeropuertos**

**Aeropuerto: Chachapoyas**

**Año: 2006**

**Tipo De Movimiento: Llegadas**

Mes	Dia	Vuelo	AVIÓN		OPERACIONES		LLEGADA			C/A
			Uqpo	Matrícula	Aeropuerto (procedo)	Hora	Pasajeros	Carga	Correo	
<b>ENERO</b>	27/01/2006		GA918	PNP218	LIMA	14:14	6	0	0	PNP
<b>FEBRERO</b>	13/02/2006		B350	N350D	TARAPOTO	16:45	0	0	0	DEA
<b>MARZO</b>	13/03/2006		E90	N90WT	TRUJILLO	15:39	7	0	0	AEROLIDER
	15/03/2009		LR36A	FAP525	LAS PALMAS	19:02	0	0	0	FAP
	16/03/2006		AN32B	PANP234	LIMA	15:31	0	0	0	PNP
	16/03/2006		C26	FAP343	LAS PALMAS	22:00	0	0	0	FAP
	17/03/2006		AN32B	FAP325	LIMA	14:43	0	0	0	FAP
	17/03/2006		L100	FAP397	LIMA	15:40	0	0	0	FAP
	17/03/2006		LR36A	FAP525	LIMA	16:22	0	0	0	FAP
	20/03/2006		AN32B	PNP228	TINGO MARIA	19:12	0	0	0	PNP
<b>ABRIL</b>	03/04/2006		PA42	OB1803	LIMA	16:39	5	0	0	ATSA
	05/04/2006		B350	N350D	IQUITOS	13:41	0	0	0	DEA
	18/04/2006		B350	N350D	CHICLAYO	20:54	0	0	0	DEA
	24/04/2006		B206	OB1789P	EL VALOR	17:32	0	0	0	HELIYNKA
	29/04/2006		PC6	OB1600	EL VALOR	13:32	8	0	0	AEROANDINO
<b>MAYO</b>										
<b>JUNIO</b>	03/06/2006		AS350	OB1801P	LA GRANJA	17:53	0	0	0	HELINKA
<b>JULIO</b>										
<b>AGOSTO</b>	09/08/2006		B350	N350D	LIMA	16:53	0	0	0	USA



	28/08/2006	B350	N350D	IQUITOS	14:41	0	0	0	USA
	30/08/2006	PA34	OB1554	TARAPOTO	15:53	2	0	0	SAETA
<b>SETIEMBRE</b>									
<b>OCTUBRE</b>									
<b>NOVIEMBRE</b>	13/11/2006	PA34	OB1564	TARAPOTO	15:07	0	0	0	SAETA
	20/11/2006	B350	N350D	TARAPOTO	19:59	0	0	0	USA
<b>DICIEMBRE</b>									
			<b>21</b>			<b>28</b>	<b>0.00</b>	<b>0</b>	

*Fuente: CORPAC*



Tipo De Movimiento: Salidas

Mes	Día	Vuelo	AVIÓN		OPERACIONES		SALIDA			CIA
			Tipo	Matricula	Aeropuerto (destino)	Hora	Pasajeros	Carga	Correo	
ENERO	27/01/2006		GA980	PNP218	LIMA	18:47	4	0	0	PNP
FEBRERO	13/02/2008		B350	N350D	TRUJILLO	17:08	0	0	0	DEA
MARZO	13/03/2006		E90	N90WT	EL VALOR	17:36	8	0	0	AEROLIDER
	15/03/2006		LR525	FAP525	LAS PALMAS	19:02	0	0	0	FAP
	16/03/2006		C26	FAP343	LIMA	21:11	0	0	0	FAP
	17/03/2006		AN32B	FAP325	TRUJILLO	18:09	0	0	0	FAP
	17/03/2006		L100	FAP397	LIMA	22:05	0	0	0	FAP
	17/03/2006	EPR001	LR36A	FAP525	TRUJILLO	21:56	0	0	0	FAP
	17/03/2006		AN32B	PNP234	LIMA	20:47	0	0	0	PNP
	20/03/2006		AN32B	PNP228	CHICLAYO	19:37	0	0	0	PNP
ABRIL	03/04/2006		PA42	OB1803	BAGUA	18:40	5	0	0	ATSA
	05/04/2006		B350	N350D	JUANJUI	14:11	0	0	0	DEA
	18/04/2006		B350	N350D	IQUITOS	21:12	0	0	0	DEA
	26/04/2006		B206	OB1789P	TARAPOTO	14:47	0	0	0	HELIYNKA
	30/04/2006		PC6	OB1600	MENDOZA	17:00	7	0	0	AEROANDINO
MAYO										
JUNIO	03/06/2006	OB1801P	AS350	OB1801P	TARAPOTO	18:18	0	0	0	HELINKA
JULIO										
AGOSTO	09/08/2006	N350D	B350		TARAPOTO	15:58	0	0	0	USA
	28/08/2006	N350D	B350		LIMA	15:00	0	0	0	USA
	30/08/2006	OB1554	PA34		TRUJILLO	17:14	0	0	0	SAETA
SETIEMBRE										





<b>OCTUBRE</b>										
<b>NOVIEMBRE</b>	13/11/2006		PA34	OB1564	RIOJA	15:54	3	0	0	SAETA
	20/11/2006		B350	N350D	YURIMAGUAS	20:17	0	0	0	USA
<b>DICIEMBRE</b>										
				<b>18</b>			<b>27</b>	<b>0.00</b>	<b>0</b>	

*Fuente: CORPAC*



### Reporte De Partes Diarios De Aeropuertos

Aeropuerto: Chachapoyas

Año: 2007

Tipo De Movimiento: Llegadas

Mes	Dia	Vuelo	AVIÓN		OPERACIONES		LLEGADA			CIA
			Tipo	Mantenida	Aeropuerto (procedo)	Hora	Pasajeros	Carga	Cargos	
ENERO	05/01/2007	PNP	AN32B	PNP226	LIMA	22:11	0	6.425	0	POLICIAL
FEBREO	12/02/2007		B350	N350D	PIURA	16:40	0	0	0	USA
	22/02/2007		B350	N350D	PIURA	16:09	0	0	0	USA
MARZO										
ABRIL	05/04/2007	FAP	MI17	FAP628	EL VALOR	13:40	0	0	0	FAP
	05/04/2007	FAP001	LR36A	FAP525	LIMA	16:58	7	0	0	PRP
	05/04/2007	FAP001	MI17	FAP626	KUELAP	19:22	7	0	0	PRP
	14/04/2007		AS350	CP2574	TARAPOTO	17:20	3	0	0	HELIAMERICA
	16/04/2007		AS350	CP2574	GOCTA	16:04	2	0	0	HELIAMERICA
MAYO	14/04/2007		B350	N350D	CHAICLAYO	16:56	0	0	0	USA
JUNIO	08/06/2007	FAP	AN32B	FAP327	LIMA	13:31	33	0	0	FAP
	28/06/2007		PA42	OB1629	TARAPOTO	17:10	0	0	0	ATSA
	28/06/2007		PA42	OB1629	LOCAL	17:51	0	0	0	ATSA
JULIO	03/07/2007		PA34	OB1564	TARAPOTO	15:31	0	0	0	SAETA
	07/07/2007	FAP	AN32B	FAP325	LIMA	16:55	44	0	0	FAP
	14/07/2007		AN24RV	OB1651	LIMA	18:12	37	0	0	CIELOS ANDINOS
AGOSTO	06/08/2007	06/08/2007	B350	N350D	IQUITOS	18:14	0	0	0	USA
	11/08/2007	FAP	AN32B	FAP327	LIMA	15:15	20	0	0	FAP
	30/01/1900		PA42	OB1714	LIMA	19:33	0	0	0	AQP
SETIEMBRE	25/09/2007	PNP	AN32B	PNP234	LIMA	15:07	10	0	0	PNP



	28/09/2007	PNP	AN32B	PNP234	LIMA	14:47	0	0	0	PNP
<b>OCTUBRE</b>	04/10/2007	PNP	AN32B	PNP234	LIMA	14:07	0	0	0	PNP
	13/10/2007		BE9L	N214SC	TRUJILLO	16:15	4	0	0	AVIACION LIDER
	15/10/2007		BE9L	N21SC	TRUJILLO	13:25	0	0	0	AVIACION LIDER
	27/10/2007	FAP	AN32B	FAP327	LIMA	13:29	21	0	0	FAP
<b>NOVIEMBRE</b>										
<b>DICIEMBRE</b>	04/12/2007		PA42	OB1629	CHICLAYO	15:30	0	0	0	ATSA
	04/01/1900		PA42	OB1629	LOCAL	18:10	0	0	0	ATSA
				<b>27</b>			<b>188</b>	<b>6.43</b>	<b>0</b>	

*Fuente: CORPAC*



**Tipo De Movimiento: Salidas**

Mes	Dia	Vuelo	AVIÓN		OPERACIONES		SALIDA			CDA
			Tipo	Matrícula	Aeropuerto (destino)	Hora	Pasajeros	Carga	Certificado	
<b>ENERO</b>	05/01/2007	PNP	AN32B	PNP226	CHICLAYO	22:36	0	0	0	POLICIAL
<b>FEBRERO</b>	12/02/2007		B350	N350D	CHICLAYO	17:06	0	0	0	USA
	22/02/2007		B350	N350D	CHICLAYO	18:05	0	0	0	USA
<b>MARZO</b>										
<b>ABRIL</b>	05/04/2007	FAP	MI17	FAP628	KUELAP	15:45	7	0	0	FAP
	05/04/2007	FAP001	LR36A	FAP525	LIMA	19:44	7	0	0	PRP
	05/04/2007	FAP001	MI17	FAP628	EL VALOR	19:22	0	0	0	PRP
	16/04/2007		AS350	CP2574	GOCTA	15:24	3	0	0	HELIAME RICA
	16/04/2007		AS350	CP2574	TARAPOTO	16:04	2	0	0	HELIAME RICA
<b>MAYO</b>	14/04/2007		B350	N350D	YURIMAGUAS	17:15	0	0	0	USA
<b>JUNIO</b>	08/06/2007	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	18:52	33	0	0	FAP
	28/06/2007		PA42	OB1629	LOCAL	17:51	0	0	0	ATSA
	28/06/2007		PA42	OB1629	TARAPOTO	19:24	0	0	0	ATSA
<b>JULIO</b>	03/07/2007		PA34	OB1564	RIOJA	16:07	5	0	0	SAETA
	07/07/2007	FAP	AN32B	FAP325	R. DE MENDOZA	18:06	36	0	0	FAP
	14/07/2007		AN24RV	OB1651	TRUJILLO	16:09	24	0	0	CIELOS ANDINOS
<b>AGOSTO</b>	06/08/2007	06/08/2007	B350	N350D	PIURA	18:33	0	0	0	USA
	11/08/2007	FAP	AN32B	FAP327	LIMA	16:35	21	0	0	FAP
<b>SETIEMBRE</b>	01/09/2007		PA42	OB1714	JUANJUI	13:43	5	0	0	AQP
	25/09/2007	PNP	AN32B	PNP234	CHICLAYO	15:07	3	0	0	PNP
	28/09/2007	PNP	AN32B	PNP234	CHICLAYO	14:47	17	0	0	PNP



<b>OCTUBRE</b>	04/10/2007	PNP	AN32B	PNP234	CHICLAYO	16:26	1	0	0	PNP
	13/10/2007		BE9L	N214SC	TRUJILLO	15:31	4	0	0	AVIACION LIDER
	15/10/2007		BE9L	N21SC	CHICLAYO	14:56	4	0	0	AVIACION LIDER
	27/10/2007	FAP	AN32B	FAP327	LIMA	18:13	20	0	0	FAP
<b>NOVIEMBRE</b>										
<b>DICIEMBRE</b>	04/12/2007		PA42	OB1629	LOCAL	16:20	0	0	0	ATSA
			PA42	OB1629	TARAPOTO	19:01	0	0	0	ATSA
				27			192	0.00	0	

*Fuente: CORPAC*



### Reporte De Partes Diarios De Aeropuertos

Aeropuerto: Chachapoyas

Año: 2008

Tipo De Movimiento: Llegadas

Mes	Día	AVIÓN		OPERACIONES			LLEGADA			CIA
		Vuelo	Tipo	Matrícula	Aeropuerto (proced.)	Hora	Pasajeros	Carga	Comercio	
<b>ENERO</b>	31/01/2008	PNP	MI17	PNP508	TARAPOTO	20:30	3	0	0	POLICIAL
<b>FEBRERO</b>	01/02/2008	FAP	C26B	FAP001	LIMA	14:15	6	0	0	FAP
	01/02/2009	PRP001	MI17	PNP508	OPE N	16:13	8	0	0	PNP
	01/02/2009		PA42	OB1630	RIOJA	15:32	6	0	0	ALAS PERUANAS
	01/02/2009		C208	OB1870P	CHICLAYO	17:07	8	0	0	AERODIANA
<b>MARZO</b>	07/03/2008	FAP	AN32B	FAP325	CHICLAYO	17:00	1	1.204	0	FAP
	17/03/2008		C208	OB1870P	JAEN	17:44	2	0	0	AERODIANA
	22/03/2008		C208	OB1870P	CAJAMARCA	17:47	1	0	0	AERODIANA
	29/03/2008		C208	OB1870P	JAEN	13:37	1	0	0	AERODIANA
<b>ABRIL</b>	01/04/2008		C208	OB1870P	JAEN	17:08	4	0	0	AERODIANA
	02/04/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	17:47	12	0	0	AERODIANA
	02/04/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	19:26	12	0	0	AERODIANA
	04/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	LIMA	15:43	0	0	0	FAP
	04/04/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	16:58	12	0	0	AERODIANA
	05/04/2008		MI17	OB1878	CHICLAYO	19:57	0	0	0	HELISUR
	06/04/2008	PNP	MI17	PNP506	TARAPOTO	15:18	1	0	0	PNP
	06/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	15:45	50	0	0	FAP
	06/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	18:29	50	0	0	FAP
	06/04/2008	PNP	MI17	PNP506	BAGUA	19:27	16	0	0	PNP



	07/04/2008	PNP	MI17	PNP506	TARAPOTO	14:52	1	0	0	PNP
	07/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	17:45	50	0	0	FAP
	07/04/2008	PNP	MI17	PNP506	BAGUA	19:17	14	0	0	PNP
	08/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	14:03	33	0	0	FAP
	08/04/2008	PNP	MI17	PNP506	CHICLAYO	14:30	0	0	0	PNP
	08/04/2008		B350	N5455KA	CHICLAYO	15:23	0	0	0	DEA
	08-/04-08	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	17:39	51	0	0	FAP
	09-/04/08		C208	OB1870P	CHICLAYO	17:23	7	0	0	AERODIANA
	09/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	19:24	50	0	0	FAP
	11/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	17:07	50	0	0	FAP
	13/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	19:29	29	0	0	FAP
	18/04/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	17:03	3	0	0	AERODIANA
	25/04/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	13:18	1	0	0	AERODIANA
	25/04/2008		C207	OB1477	TARAPOTO	13:27	0	0	0	AERONEGOCIOS
	29/04/2008		C208	OB1870P	TARAPOTO	16:08	0	0	0	AERODIANA
<b>MAYO</b>	09/05/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	13:47	9	0	0	AERODIANA
	22/05/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	13:57	6	0	0	AERODIANA
	23/05/2009		C208	OB1870P	JAEN	19:00	3	0	0	AERODIANA
	28/05/2008		C208	OB1870P	CAJAMARCA	16:09	8	0	0	AERODIANA
<b>JUNIO</b>	03/06/2008		PA42	OB1630	LIMA	16:14	5	0	0	ALAS PERUANAS
	26/06/2008	EP	MI17	EP660	KUELAP	20:05	16	0	0	EJERCITO DEL PERU
<b>JULIO</b>	15/07/2008		B350	N545KA	LIMA	16:25	0	0	0	DEA
	17/07/2008		AS350	OB1853P	BS.AS.	16:55	2	0	0	HELIAMERICA
	30/07/2008		PA42	OB1787P	LIMA	15:15	6	0	0	ATSA
<b>AGOSTO</b>	05/08/2008		B350	N545KA	LIMA	14:38	0	0	0	DEA
	08/08/2008	FAP	AN32B	FAP325	LIMA	15:34	26	0	0	FAP
	11/08/2008	FAP	C26	FAP343	LIMA	17:25	0	0	0	FAP
	11/08/2008	FAP	AN32B	FAP324	LIMA	15:34	44	0	0	FAP
	13/08/2008	FAP	C26	FAP343	LIMA	15:05	10	0	0	FAP



	14/08/2008		B350	N545KA	TARAPOTO	15:40	0	0	0	DEA
	17/08/2008	FAP	AN32B	FAP324	LIMA	13:59	10	0	0	FAP
	17/08/2008	FAP	C26	FAP343	LIMA	14:22	0	0	0	FAP
	17/08/2008		C310	OB1857	TRUJILLO	14:31	1	0	0	HORIZON SOUTH
	20/08/2008		PA42	OB1629	CHICLAYO	16:38	0	0	0	ATSA
	20/08/2008	FAP	AN32B	FAP324	LIMA	16:45	24	0	0	FAP
	20/08/2008		PA42	OB1629	LOCAL	00:00	0	0	0	ATSA
	29/08/2008	FAP	AN32B	FAP324	LIMA	17:45	27	0	0	FAP
<b>SETIEMBRE</b>	03/09/2008	FAP	AN32B	FAP324	LIMA	17:40	22	0	0	FAP
	09/09/2008	FAP	C26	FAP343	LIMA	16:00	0	0	0	FAP
	13/09/2008	FAP	AN32B	FAP325	CIRO ALEGRIA	20:03	18	0	0	FAP
	15/09/2009		B350	N545KA	LIMA	16:48	0	0	0	DEA
	17/09/2008	FAP	AN32B	FAP324	LIMA	15:49	55	0	0	FAP
<b>OCTUBRE</b>	03/10/2008		B350	N545KA	LIMA	13:32	0	0	0	DEA
<b>NOVIEMBRE</b>	05/11/2008		C310	OB1737	TRUJILLO	15:37	0	0	0	HORIZON SOUTH
	08/11/2008		C310	OB1737	LOCAL	14:46	0	0	0	HORIZON SOUTH
	08/1108		C310	OB1737	LOCAL	15:04	0	0	0	HORIZON SOUTH
	09/1108		C310	OB1737	LOCAL	13:15	0	0	0	HORIZON SOUTH
	16/11/2008		C310	OB1737	TRUJILLO	17:42	0	0	0	HORIZON SOUTH
	16/11/2008		C310	OB1737	TRUJILLO	19:42	0	0	0	HORIZON SOUTH
	17/11/2008		C310	OB1737	LOCAL	15:47	0	0	0	HORIZON SOUTH
<b>DICIEMBRE</b>	03/12/2008		C310	OB1737	TRUJILLO	17:18	0	0	0	HORIZON SOUTH
	11/12/2008		C310	OB1737	TRUJILLO	13:54	0	0	0	HORIZON SOUTH
	26/12/2008		C310	OB1857	TRUJILLO	21:41	0	0	0	HORIZON SOUTH
	27/12/2008		C310	OB1857	TRUJILLO	16:11	0	0	0	HORIZON SOUTH
	29/12/2008		C310	OB1857	CAJAMARCA	18:39	0	0	0	HORIZON SOUTH
	30/12/2008		C310	OB1857	TRUJILLO	13:03	0	0	0	HORIZON SOUTH
				<b>73</b>			<b>774</b>	<b>1.20</b>	<b>0</b>	

Fuente: CORPAC





**Tipo De Movimiento: Salidas**

Mes	Día	Vuelo	AVIÓN		OPERACIONES		SALIDA			CIA
			Tipo	Matrícula	Aeropuerto (destino)	Hora	Pasajeros	Carga	Comercio	
<b>ENERO</b>							0	0	0	
<b>FABRERO</b>	01/02/2008	PNP	MI17	PRP001	OPEN	14:27	8	0	0	PNP
	01/02/2008	FAP	C26B	PRP001	TRUJILLO	17:00	6	0	0	FAP
	02/02/2008		PA42	OB1630	JAEN	14:11	6	0	0	ALAS PERUANAS
	02/02/2008	PNP	MI17	PN506	O'PE SE	15:03	0	0	0	PNP
<b>MARZO</b>	07/03/2008	FAP	AN32B	FAP325	LIMA	17:47	0	0	0	FAP
	17/03/2008		C208	OB1870P	CAJAMARCA	18:26	2	0	0	AERODIANA
	22/03/2008		C208	OB1870P	CAJAMARCA	18:05	6	0	0	AERODIANA
	29/03/2008		C208	OB1870P	CAJAMARCA	14:12	0	0	0	AERODIANA
<b>ABRIL</b>	01/04/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	17:44	6	0	0	AERODIANA
	02/04/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	19:47	8	0	0	AERODIANA
	04/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	17:28	50	0	0	FAP
	04/04/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	17:32	0	0	0	AERODIANA
	06/04/2008		MI17	OB1878	TARAPOTO	14:45	0	0	0	HELISUR
	06/04/2008	PNP	MI17	PNP506	PEDRO RUIZ	16:14	0	0	0	PNP
	06/04/2008	FAP	AN32B	PNP327	CHICLAYO	16:22	0	0	0	FAP
	06/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	19:00	50	0	0	FAP
	06/04/2008	PNP	MI17	PNP506	TARAPOTO	19:32	0	0	0	PNP
	07/04/2008	PNP	MI17	PNP506	PEDRO RUIZ	17:02	0	0	0	PNP
	07/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	18:41	50	0	0	FAP
	07/04/2008	PNP	MI17	PNP506	TARAPOTO	19:24	0	0	0	PNP
	08/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	15:35	50	0	0	FAP
	08/04/2008		B350	N5455KA	CHICLAYO	15:51	0	0	0	DEA



	08/04/2008	PNP	AN32B	PNP234	CHICLAYO	17:21	24	0	0	PNP
	08/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	20:05	21	0	0	FAP
	09/04/2008		C208	OB1870P	JAEN	18:11	6	0	0	AERODIANA
	09/04/2009	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	21:52	35	0	0	FAP
	11/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	17:45	50	0	0	FAP
	13/04/2008	FAP	AN32B	FAP327	CHICLAYO	20:14	34	0	0	FAP
	18/04/2008	FAP	C208	OB1870P	CAJAMARCA	17:30	1	0	0	AERODIANA
	25/04/2008		C208	OB1870P	JAEN	13:38	1	0	0	AERODIANA
	25/04/2008		C206	OB1477	YURIMAGUAS	15:05	5	0	0	AERONEGOCIOS
	29/04/2008		C208	OB1870P	JAEN	16:27	3	0	0	AERODIANA
<b>MAYO</b>	09/05/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	16:31	10	0	0	AERODIANA
	22/05/2008		C208	OB1870P	JAEN	14:48	1	0	0	AERODIANA
	23/05/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	19:27	9	0	0	AERODIANA
	28/05/2008		C208	OB1870P	CHICLAYO	16:47	0	0	0	AERODIANA
<b>JUNIO</b>	04/06/2008		PA42	OB1630	CAJAMARCA	13:47	6	0	0	ALAS PERUANAS
	26/06/2008	EP	MI17	EP660	JAEN	20:50	14	0	0	EJERCITO DEL PERU
<b>JULIO</b>	15/07/2008		B350	N545KA	IQUITOS	16:50	0	0	0	DEA
	17/07/2008		AS350	OB1853P	BS.AS.	17:14	0	0	0	HELIAMERICA
	30/07/2008		PA42	OB1687P	RIOJA	18:13	6	0	0	ATSA
<b>AGOSTO</b>	05/08/2008		B350	N545KA	TARAPOTO	14:54	0	0	0	DEA
	08/*08/08	FAP	AN32B	FAP325	LIMA	16:36	14	0	0	FAP
	11/08/2008	FAP	C26B	FAP343	LIMA	18:07	0	0	0	FAP
	11/08/2008	FAP	AN32B	FAP324	LIMA	17:42	33	0	0	FAP
	14/08/2008	FAP	C26B	FAP343	LIMA	15:36	6	0	0	FAP
	14/08/2008		B350	N545KA	TARAPOTO	17:33	0	0	0	DEA
	17/08/2008	FAP	C26B	FAP343	LIMA	14:51	4	0	0	FAP
	17/08/2008		C310	OB1857	TRUJILLO	15:47	0	0	0	HORIZON SOUTH
	17/08/2008	FAP	AN32B	FAP324	LIMA	16:15	35	0	0	FAP
	20/08/2008		PA42	OB1629	LCL	17:17	0	0	0	ATSA



	20/08/2008	FAP	AN32B	FAP324	R DE MENDOZA	17:33	26	0	0	FAP
	20/08/2008		PA42	OB1629	CHICLAYO	19:03	4	0	0	ATSA
	29/08/2008	FAP	AN32B	FAP324	LIMA	21:21	35	0	0	ATSA
<b>SETIEMBRE</b>	05/09/2008	FAP	AN32B	FAP324	R. DE MENDOZA	18:34	24	0	0	FAP
	09/09/2008	FAP	C26B	FAP434	CHICLAYO	19:30	0	0	0	FAP
	14/09/2008	FAP	AN32B	FAP325	CHICLAYO	19:25	17	0	0	FAP
	15/09/2008		B350	N545KA	IQUITOS	17:10	0	0	0	DEA
	17/09/2008	FAP	AN32B	FAP324	LIMA	21:27	41	0	0	FAP
<b>OCTUBRE</b>	17/11/2008		B350	N545KA	IQUITOS	14:52	0	0	0	DEA
<b>NOVIEMBRE</b>	08/11/2008		C310	OB1737	LOCAL	14:10	0	0	0	HORIZON SOUTH
	08/11/2008		C310	OB1737	LOCAL	14:53	0	0	0	HORIZON SOUTH
	09/11/2008		C310	OB1737	LOCAL	12:53	0	0	0	HORIZON SOUTH
	13/11/2008		C310	OB1737	TRUJILLO	13:10	0	0	0	HORIZON SOUTH
	16/11/2008		C310	OB1737	TRUJILLO	19:07	0	0	0	HORIZON SOUTH
	17/11/2008		C310	OB1737	LOCAL	12:17	0	0	0	HORIZON SOUTH
	23/11/2008		C310	OB1737	TRUJILLO	15:26	0	0	0	HORIZON SOUTH
<b>DICIEMBRE</b>	03/12/2008		C320	OPB1737	TRUJILLO	18:40	0	0	0	HORIZON SOUTH
	16/12/2008		C310	OB1737	CAJAMARCA	13:05	0	0	0	HORIZON SOUTH
	27/12/2008		C310	OB1857	TRUJILLO	12:12	0	0	0	HORIZON SOUTH
	27/12/2008		C310	OB1857	TRUJILLO	17:52	0	0	0	HORIZON SOUTH
	29/12/2008		C310	OB1857	TRUJILLO	18:05	0	0	0	HORIZON SOUTH
				<b>73</b>			<b>707</b>	<b>0.00</b>	<b>0</b>	

Fuente: CORPAC