

CARTILLA DE INSTRUCCIÓN

Escuela de Vuelo Básica «Gastón “Buitre” Lacención»
Grupo Aeronaval Embarcado Virtual · GAEv-EVB-001 | Edición 2026

Cómo se usa. Una sola cartilla para todos, y se arranca desde cero — el que ya voló la pasa rápido, pero la pasa. El instructor va tildando mientras conversa con el aspirante y le hace probar cada cosa: no es un examen, es una charla con el simulador prendido.

Cada punto sale de un manual. Nada de esto se inventó acá: es el MAN-001, el MAN-002 y el MAN-003 ordenados en el orden en que se aprenden. Las comunicaciones no van aparte — van adentro de cada fase, porque se aprenden volando.

Una fase no se da por cumplida hasta que el aspirante la ejecuta sin que se la dicten. Si hay que repetirla, se repite: no hay apuro y no hay nota.

El avión. Toda la instrucción se da en el A-4E-C Skyhawk (mod). Los pasos de esta cartilla son los del procedimiento, no los del avión: dicen «navegación», no «la computadora de navegación del A-4». Los sistemas propios de la máquina se enseñan a medida que hacen falta en cada fase, y no como una etapa aparte.

Se puede destildar. Si algo quedó flojo o se marcó de más, se saca. Cualquier instructor o el Jefe de la Escuela puede tildar y destildar cualquier fase: no hay instructor fijo por aspirante, el que está esa noche avanza.

8 fases · 72 puntos. El CASE III (fase 9) es complemento y no es requisito para egresar.

FASE 1 · ANTES DE VOLAR — QUIÉNES SOMOS		MAN-001
☐	1.1	Sabe qué es el GAEv y desde cuándo: escuadrón embarcado, juego de rol y jerarquía. Los tres pilares.
☐	1.2	Conoce el escalafón completo, de Aspirante a Capitán de Navío, y sabe que egresa como Guardiamarina .
☐	1.3	Sabe qué jefaturas hay y a quién le corresponde cada cosa.
☐	1.4	Conoce el trato y las formas: cómo se habla en el foro, en la app y en el aire.
☐	1.5	Sabe qué es una campaña, una rutina, un entrenamiento y el Torneo de Apontajes.
☐	1.6	Entiende que el debriefing es obligatorio : sin debriefing, el vuelo no existe.
☐	1.7	Tiene GAEv OPS instalada, entra con su usuario del foro y encontró su legajo.
☐	1.8	Sabe cuál es su número de piloto y cómo se pronuncia: dígito a dígito.

FASE 2 · LA RADIO ANTES QUE EL AVIÓN		MAN-002
☐	2.1	Sabe que la comunicación es breve, clara, precisa, oportuna y disciplinada, y que la frecuencia se libera enseguida.
☐	2.2	Conoce los tres canales y su prioridad: misión, escuadrón, guardia.
☐	2.3	Sabe que sólo el líder del package habla con agencias externas.
☐	2.4	Usa exclusivamente las cinco confirmaciones: Recibido, Afirmativo, Negativo, Repita, Espere.
☐	2.5	Hace un Radio Check y responde correctamente.

☐	2.6	Conoce la fraseología de combustible: En reserva y Bingo . Sabe que en el GAEv no se usa «Joker».
☐	2.7	Conoce la de contacto visual: Lo tengo, Sin visual, Perdí visual.
☐	2.8	Conoce la de aire-aire: Fox 1, Fox 2, Fox 3, Splash, Winchester.
☐	2.9	Conoce la de la corrida de ataque: Entrando, [arma] fuera, Saliendo, Aborto. Y sabe que no se dice In Hot, Off Target, Rifle ni Magnum.

FASE 3 · LA MÁQUINA — TIERRA Y DESPEGUE

MAN-003 §2

☐	3.1	Tiene el joystick configurado y los ejes calibrados. Vuela cómodo.
☐	3.2	Hace la puesta en marcha con el checklist de la aeronave, sin que se lo dicten.
☐	3.3	No inicia rodaje hasta completar chequeos y tener acuerdo del líder.
☐	3.4	Rodaje a velocidad moderada, con separación segura y las luces que corresponden.
☐	3.5	No cruza una pista activa sin autorización o confirmación clara.
☐	3.6	En línea: chequeos finales, flaps y trim de despegue, armamento y combustible confirmados.
☐	3.7	Despega y retrae tren y flaps según checklist.
☐	3.8	Entiende el despegue secuencial y respeta el intervalo del briefing.

FASE 4 · VOLAR Y VOLVER — NAVEGACIÓN Y CIRCUITO

MAN-003 §4 y §6

☐	4.1	Mantiene rumbo, nivel y velocidad asignados sin que se lo recuerden.
☐	4.2	Anuncia cambios de rumbo o altitud con anticipación y confirma los del líder.
☐	4.3	Reporta punto de control sólo cuando el briefing lo pide.
☐	4.4	Mantiene separación visual, y sabe qué hacer si la pierde.
☐	4.5	Se integra al circuito en el sentido establecido, normalmente izquierdo.
☐	4.6	Vuela el circuito: inicial 1.500 ft AGL, viento en cola 1.000 ft, básica en descenso, final estabilizada.
☐	4.7	Llega a final con configuración completa y senda estabilizada.
☐	4.8	Sabe el orden de aterrizaje: primero la emergencia, después el combustible crítico, después la secuencia.
☐	4.9	Aterrizaja, libera la activa e informa.

FASE 5 · NO ESTÁ SOLO — FORMACIÓN

MAN-003 §5

- ☐ **5.1** Hace el rejoin reportando visual y unión.
- ☐ **5.2** Mantiene **echelon**: a un costado y ligeramente atrás, sin solapar envergaduras.
- ☐ **5.3** Mantiene **trail**: detrás del líder, a distancia que le permite frenar o girar sin colisión.
- ☐ **5.4** Abre a **combate (spread)** cuando el líder lo indica, y vuelve por orden.
- ☐ **5.5** No cambia formación, rumbo ni altitud sin orden — salvo para evitar colisión o por emergencia.
- ☐ **5.6** Entiende que el rol de líder o ala no cambia su callsign: transmite con su número.

FASE 6 · LA CUBIERTA — SALIR

MAN-003 §3

- ☐ **6.1** Rodaje en cubierta siguiendo las señales del director, con frenos firmes al detenerse.
- ☐ **6.2** Usa la potencia mínima compatible con el control de la aeronave.
- ☐ **6.3** Informa si pierde visual con el director o con el líder.
- ☐ **6.4** Alinea con la catapulta asignada y engancha la barra según el tipo de aeronave.
- ☐ **6.5** Extiende flaps de catapulta, pone trim de lanzamiento y verifica controles.
- ☐ **6.6** Da la señal de listo con la potencia que corresponde.
- ☐ **6.7** Tras el disparo mantiene actitud de rotación y **no retrae el tren** hasta tener velocidad y ascenso positivo.
- ☐ **6.8** Ejecuta el giro de despeje según el CASE y la catapulta que le tocó.
- ☐ **6.9** Sabe qué hacer si el lanzamiento se aborta en cubierta: reducir según señal y quedarse frenado.

FASE 7 · LA CUBIERTA — VOLVER. CASE I

MAN-003 §7.0 y §7.1

- ☐ **7.1** Conoce los tres CASE y con qué meteorología se elige cada uno.
- ☐ **7.2** Sabe el orden de apontaje: emergencia, después Bingo, después la secuencia del líder.
- ☐ **7.3** Entra al break a 800 ft, 300–350 kt, con el gancho abajo.
- ☐ **7.4** Pasa por el abeam a 600 ft, a 1,1–1,3 nm, con descenso de 200–300 fpm.
- ☐ **7.5** Llega a final on speed e intercepta la senda a $\frac{3}{4}$ de milla.
- ☐ **7.6** Hace el ball call.
- ☐ **7.7** Aponta sin flare: mantiene la actitud hasta el engrape.
- ☐ **7.8** Ante un waveoff o un bolter aplica potencia militar de inmediato y reingresa al patrón.
- ☐ **7.9** Tras el enganche: idle, verifica el cable y sigue las señales de cubierta.
- ☐ **7.10** Encadena **3 apontajes consecutivos sin romper**. Consecutivos: si en el medio rompe, la cuenta vuelve a empezar.

FASE 8 · CUANDO NO SE VE — CASE II

MAN-003 §7.0 y §7.2

☐	8.1	Entiende para qué está el CASE II: instrumental hasta quedar en visual, y de ahí al patrón CASE I.
☐	8.2	Sabe con qué meteorología corresponde: visibilidad mayor a 5 nm y techo mayor a 1.000 ft.
☐	8.3	Vuela el marshall / holding asignado (DME ≈ angels + 15, pierna de 2 minutos).
☐	8.4	Pasa por platform a 5.000 ft y sigue el perfil de descenso.
☐	8.5	A unas 10 nm desciende a 800 ft, y al quedar en visual hace el break al patrón.
☐	8.6	En el punto de decisión, a unas 5 nm: si sigue en IMC, sabe que lo pueden vectorizar a otro procedimiento.
☐	8.7	Hace los reportes esenciales: departing marshall, platform, 10 miles, acquisition.

FASE 9 · CUANDO ALGO SALE MAL — OPCIONAL

MAN-002 §6

☐	9.1	Declara una emergencia con el formato: indicativo, naturaleza breve, posición o intención.
☐	9.2	Sabe que la frecuencia queda libre para el que está en emergencia.
☐	9.3	Sabe qué hacer si se queda sin radio: reintentar, avisar por chat, y si es ala, mantener formación y seguir al líder visualmente.
☐	9.4	Si el líder queda NORDO o es derribado, asume el liderazgo sin esperar confirmación y lo anuncia.
☐	9.5	Reserva la palabra Mayday exclusivamente para amenaza inminente a la vida.
☐	9.6	Declara fuego, flameout o eyección con claridad.

La Escuela. Lleva el nombre del TN Gastón «Buitre» Lacención (1986-2019), uno de los fundadores del GAEv, egresado de la primera Escuela en 2004 e instructor de vuelo de buena parte de los que hoy vuelan acá. Voló trece campañas. El escuadrón lo ascendió a Teniente de Navío post mórtem y lo tiene asentado como caído en combate. Su número, el 57, sigue anotado a su nombre. Instruía exigente y cordial, muy correcto, y transmitía la doctrina del GAEv como pocos. Eso dentro del rol: afuera era un tipo muy divertido.

Egreso. Cartilla completa, vuelo de comprobación, y la propuesta de egreso desde la consola de la Escuela. La app deja la Orden del Día redactada esperando la firma del Jefe del GAEv. Ahí se gana las Alas y pasa a Guardiamarina.