

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS



El Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas

En virtud de que ~~el~~ la Srta. Emma Catalina Encinas
reúne los conocimientos y demás requisitos que se exigen para ser
Piloto de Turismo de la Aeronáutica Civil
Nacional, según consta en el acta del examen que para el efecto tuvo lugar
en México, D.F. el día cuatro del mes
de Diciembre de mil novecientos veinti y dos ha te-
nido a bien expedirle el presente título, a fin de que, una vez que sea toma-
da su posesión, pueda ejercer libremente como tal.

México, D. F. a las vece de Abril de mil nove-
cientos veinti y cuatro.

Guaymas
El Sr. Jefe del Departamento
de Aeronáutica Civil.

El Subsecretario
de Aeronáutica Civil.

Título de Piloto de Turismo
de la Aeronáutica Civil Nacional expedido a favor
de la Srta. Emma Catalina Encinas.



LA PRIMERA MEXICANA CON LICENCIA DE VUELO

Manuel Ruíz Romero*

La señorita Emma Catalina Encinas fue la primera mujer mexicana en obtener la licencia de piloto aviador otorgada por el entonces Departamento de Aeronáutica Civil de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. El acontecimiento ocurrió el 4 de diciembre de 1932, y luego fue refrendada con el título que la misma dependencia le entregó el 12 de abril de 1934.

LA MUJER

Emma Catalina Encinas Aguayo nació en el Mineral de Dolores, Chihuahua, el 24 de octubre de 1909 y, desde niña, fue enviada a estudiar a un colegio de monjas de Los Angeles. Su primer contacto con la aviación tuvo lugar en esa época cuando asistió a presenciar una de las famosas carreras aéreas "All Women Air Races", organizadas en el campo de aviación de Santa Mónica.

Emma se recordaba con la cara pegada a la alambrada, metiendo la nariz por uno de los huecos, absorta ante la presencia de tan numerosas como aguerridas damas. Sin embargo, muy joven aún e inmadura, no resultó demasiado impactada por esa nueva actividad deportiva por la que únicamente había sentido una gran curiosidad natural.

UNA VOCACIÓN

Después de sus estudios regresó al seno familiar en Chihuahua. Por entonces, el gobernador interino del estado, el legendario aviador coronel Roberto Fierro, estableció una escuela de aviación civil en el campo aéreo local, que dirigían su hermano Carlos y el piloto Adán Gálvez Pérez. Aurora, novia de Carlos Fierro y amiga de Emma, la invitó un día a efectuar una vista al campo. Los pilotos le preguntaron si

había volado alguna vez en avión y como ella contestara que no, fue de inmediato invitada a realizar un vuelo que sería su bautismo de aire.

El avión fue un biplano Spartan de dos plazas en cabinas descubiertas y el piloto se llamaba Fernando Hernández. Este breve viaje aéreo incorporó a Emma a la lista de enamoradas del vuelo y despertó en ella el ansia por la práctica del deporte aéreo.

Al regreso a casa así lo hizo saber a sus padres. La madre la comprendió, con las reservas del caso, y el padre no tuvo el mayor empacho en asegurar que estaba loca. Sin embargo aquella joven, delgada y menuda, ya había afirmado su personalidad y definido su carácter. Quería aprender a volar y volaría.

La hora de vuelo resultaba muy cara –50 pesos de aquellos– y el curso completo exigía una pequeña fortuna. Mamá, con sus ahorros, decidió cooperar para que los sueños se transformaran en realidad. Emma se inscribió en la escuela y comenzó las prácticas en el biplano Spartan con el aviador Ricardo González Figueroa como instructor.

El curso práctico elemental comprendía, por este orden, en vuelos rectos y nivelados para "sentir" el avión, realizar "ochos", efectuar fatigazos o picadas y, finalmente, aterrizajes y despegues. La teoría consistía en lecciones muy elementales de aerodinámica, motores y vuelo por contacto (visual).

Compartía las clases con siete alumnos, entre quienes se encontraba el luego famoso y recordado aviador Leo López Talamantes, también conocido como el *Águila de Chihuahua*. Todos ellos fueron educados y amables con ella y la mayor broma que se atrevieron a hacerle fue decirle que para volar no necesitaba avión, ya que le bastaba con el viento.

Cuando estaba lista para hacer su primer "solo", el coronel Fierro trasladó la escuela a Monterrey y ya no pudo seguir volando.

Poco después, por razones de salud, su señora madre debió fijar su residencia en la ciudad de México y en ella renació la esperanza de poder continuar los vuelos. Pero la capital de la República no ofrecía mayores opciones, ya que solamente se podía estu-



díar para piloto militar o en la escuela civil de Mario Castelán, que tenía unas ideas muy particulares sobre el hecho de que las mujeres volaran. Pese a todo se inscribió en ella y reanudó las prácticas de vuelo. Pero como su instructor no la "soltara", le reclamó y Castelán le dijo que hasta allí habían llegado.

EL PRIMER "SOLO"

La jovencita menuda y frágil no perdió la fe y se presentó ante el coronel Fierro, que ya se encontraba en Balbuena al frente del 1er. Regimiento Aéreo. El legendario piloto, que conocía el entusiasmo y capacidad de Emma, la reco-



mendó con el jefe de Aeronáutica Militar, general Leobardo C. Ruiz, quien decidió autorizarle recibir instrucción de vuelo en el Campo Militar. Entre los aviones de instrucción se encontraba un Spartan, igual al que había volado en Chihuahua, y uno de los instructores era el teniente Ricardo González Figueroa, que también lo había sido de ella.

Tras unos vuelos de identificación con el avión quedó lista para hacer el primer "solo". Normalmente volaba a las 7 de la mañana, pero el día elegido era el 20 de noviembre de 1932 y la aviación participaba en el desfile, por lo que la citaron a las 9:00. Cuando llegó al campo, ya todo el mundo sabía

que una mujer iba a volar sola por primera vez y se congregaron muchas personas cerca del avión. Emma presintió el acontecimiento y se puso muy nerviosa, pero decidió que esa mañana haría su primer "solo".

Vestida con pantalón y botas altas tipo militar, una chamarra de cuero rojo, goggles (gafas de pilotos), una bufanda blanca con el escudo de la aviación bordado, como se presentaba diariamente en el campo, estaba lista para realizar un vuelo para ella memorable.

Cuando estaba listo el avión, el coronel Fierro se acercó a ella y la llevó junto al *Tormenta*, que así estaba bautizado el Spartan. El militar la instó a subir y cuando estaba instalada, él se subió en el lugar del instructor y le dijo: "Ahora me vas a volar tú a mí".

Emma llevó a cabo todos los procedimientos rutinarios, inició el carreteo, enfiló a la pista, despegó y pronto se encontró en el aire. Luego de volar recto y nivelado y de hacer varios ochos, Fierro le mandó aterrizar, primero contra el viento, luego con viento de cola y luego con viento atravesado. Emma no sintió mayor diferencia que

en otros vuelos, pues le tranquilizaba ver una cabeza que sobresalía de la cabina delantera. Pero al hacer el tercer aterrizaje, Fierro le mandó carretear hasta el hangar, en donde él se bajó y, con toda naturalidad, le dijo: "Ahora vas a hacer lo mismo, pero sola". Ella miró a su instructor quien le hizo un guiño para darle ánimo.

Emma Catalina Encinas despegó, tomó altura y niveló. Entonces cobró conciencia de que estaba sola, pues no había ninguna cabeza delante de ella.

Se puso muy nerviosa cuando al mirar a tierra vio los hangares tan pequeños y a la gente que parecía hormigas. Poco a poco se tranquilizó y efectuó todas las maniobras de rutina y emprendió los procedimientos para aterrizar. Después de tres toques y despegues condujo el avión hasta el hangar, donde materialmente fue bajada de la cabina por un grupo de amigos entusiastas que la llevaron en hombros hasta el Zócalo, donde acababa de terminar el desfile.



LA LICENCIA

Quince días después, el 4 de diciembre, pasó el examen oficial ante las autoridades del Departamento de Aeronáutica Civil para que le otorgaran la licencia de piloto.

En condiciones normales examinaban a una sola persona y el examen consistía en una breve rutina, pues todo el mundo conocía a los instructores y la progresión de los alumnos, cuyas prácticas se realizaban a la vista de todos. Pero ahora se trataba de la primera mujer y los hombres querían tener la seguridad de que no se iban a equivocar. Es por eso que los sinodales fueron cinco y las pruebas mucho más severas que las normales en esos casos. Pero iba muy bien preparada, pues su instructor la había llevado varias veces sobre el lago de Texcoco y enseñado maniobras acrobáticas. Además del vuelo rutinario, le mandaron hacer un "barrera" y una "espiral" con el motor apagado, para terminar con un aterrizaje a la marca en "vol plané", maniobras que hizo a la perfección.

Fue aprobada por unanimidad y a los pocos días le entregaron su licencia de piloto aviador de turismo.

Como a su madre se le habían acabado los ahorros y Emma quería seguir volando, convino con el mando militar en dar clases de inglés a los pilotos que iban a mandar a Estados Unidos a recibir un curso de adiestramiento en aviones nuevos que se iban a comprar. Luego trajo los manuales de vuelo y un curso de "vuelo ciego", como se llamaba entonces al vuelo por instrumentos.

Como el Spartan se rompió en un accidente con un alumno masculino, le permitieron volar en un Corsario, también un biplano, pero que era de combate y de mucho mayor peso. Ella siguió con las lecciones de inglés y las traducciones y así inició la carrera de traductora e intérprete que sería luego para ella una actividad profesional.

EL DESTINO

El amor se cruzó en la vida de Emma Catalina Encinas y contrajo matrimonio con el doctor Gutiérrez Suárez, con quien fijó su residencia en Tehuante-



pec, donde no había posibilidad de volar, y así se truncó una carrera aeronáutica para dar paso a una esposa y madre ejemplares.

Posteriormente, la señora Encinas de Gutiérrez Suárez regresó a la capital de la República e ingresó en American Airlines en calidad de jefa de relaciones públicas, puesto en el que también fue pionera en nuestro país. Después puso

una agencia de traductores e intérpretes que dirigió hasta que los años la obligaron a jubilarse. Falleció en la ciudad de México el 15 de noviembre de 1990.

En el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, en la llamada Galería de Forjadores de la Aviación, hay un busto que recordará a la primera mujer mexicana que obtuvo la licencia de piloto aviador.

* Investigador, Academia de Historia Aeronáutica de México. (Las fotos de la Sra. Encinas, cortesía del autor.)

Portales

