

Rafael Cubero Robles, meteorólogo y aviador. 1927-2007

Luis Gurria.
Colegiado 2.143

En silencio, sin despedirse, sin hacer ruido

Cuando desapareció Saint-Exupéry, se dijo que se había ido como sólo los poetas y los pilotos suelen hacerlo: en silencio, sin despedirse, sin hacer ruido. También Rafael Cubero se fue de este mundo con total suavidad: *"... pero hasta el último día estuvo activo. Con 78 años Cubero se matriculó en los cursos de Doctorado de la Escuela Superior de Ingenieros Aeronáuticos. Cogió las asignaturas más duras entre las matemáticas, cálculo, etc. Me pidió algo de apoyo y estuvimos un año estudiando periódicamente, codo con codo; sacó matrícula de honor"*, recuerda Jaime García-Legaz, científico del INM, Instituto Nacional de Meteorología. En 2001 contacté con Cubero para hacerle una entrevista. Me citó en su domicilio de Madrid y me habló de su vida, aunque se trataba de un hombre tremendamente modesto. Cuando terminamos me preguntó: *"¿Y qué piensas hacer con todo lo que te he contado?"* Al confirmarle mi intención de escribir un artículo para Aviator COPAC, dijo: *"No es para nada conveniente que lo saques ahora. Por favor, intenta publicarlo cuando yo me muera."*

Una vida al servicio de la aviación

Rafael Cubero pertenece a la generación de pilotos que transformó completamente nuestra aviación comercial: primero introdujeron y generalizaron los procedimientos de vuelo, y luego fueron a Toulouse para hacer el curso de un nuevo avión en el que pocos confiaban: Airbus. Su vida y esfuerzo es un ejemplo a recordar entre los pilotos y científicos de hoy y del futuro.

Nació en Badajoz en 1927, estudió la carrera de Matemáticas en Madrid e ingresó en el SMN, Servicio Meteorológico Nacional, en 1947. Hizo su primer vuelo como observador meteorológico a bordo de un Heinkel adaptado para prospecciones. Fue destinado a la Base Aérea de Tablada, en Sevilla. Cubero me habló de esos primeros años como meteorólogo militar: *"... en fin, que llegó un momento en que volaba bastante con los pilotos militares de Tablada, disfrutaba mucho y me enseñaban a despegar, algo de acrobacia, a tomar... me consideraban uno más del grupo."* ¡Cubero, que son las fiestas del Corpus en Granada, yo me



| 1963 – Manises. Cubero frente a un DC-4, recién ingresado en Aviaco. Hasta 1972 no consiguió la excedencia de Meteorología.

Rafael Cubero pertenece a la generación de pilotos que transformó completamente nuestra aviación comercial

hago la ida y tu la vuelta!, me dijo un teniente amigo al que le dejaban el avión, una HM, no sé si te acuerdas, una Huarte Mendicoa. Despegamos de Tablada por la tarde, la fiesta duró toda la noche y al amanecer salimos corriendo hacia el aeródromo para regresar a Tablada y llegar antes de que empezaran las clases, pues necesitaban el avión. Pero a mitad del vuelo se paró el motor. Mi amigo me cogió los mandos y eligió un campo de cultivo con muy buena pinta para la toma de emergencia, pero fue un desastre: el tren se clavó y capotamos, quedándonos boca abajo sin poder salir durante más de media hora y muy asustados. Teníamos miedo de que el avión ardiera con todo el combustible. Al final llegaron unos paisanos y nos sacaron de allí. Luego, ya en pie y con alguna magulladura, comprobamos que en los depósitos no quedaba ni gota, y mi amigo me preguntó: Cubero, ¿cuánto has repostado en Granada? Yo me quedé perplejo ante esa pregunta. ¿Yo? Yo no, ni se me había ocurrido, contesté. Me dijo: Pero si tú hacías la vuelta... ¿así quedamos, no? Claro, al ver la cara de circunstancias que ponía yo, se dio cuenta de que estaba hablando con un... meteorólogo. Empezamos a reír poco a poco, luego a carcajadas, y acabamos llorando de risa y abrazados. ¡Los paisanos nos miraban como si fuésemos extraterrestres!”.

A los mandos de un avión

Sintió entonces la necesidad de sacarse algún título de piloto. Comenzó con el vuelo sin motor, que le enganchó. Siguió volando con sus compañeros de la Base hasta que conoció a un ingeniero de Tablada con el título elemental militar para volar la Búcker, el capitán Tordesillas, que también era el director del Aeroclub. Cubero se examinó con él y obtuvo el título de Piloto Privado. En 1952 terminó la carrera, con lo que pasó a ser Meteorólogo titular: “Me destinaron a San Pablo, en Sevilla, que era el aeropuerto civil. Para volar, ahora tenía que alquilar aviones del aeroclub, y eso no lo podía hacer mucho porque era carísimo, bueno, ¡si había que impresionar a alguna chica pues me rasca el bolsillo!”. Pero Cubero observó que muchas personas se acercaban al Aeropuerto para pedir vuelos a aeródromos que no cubrían las líneas comerciales desde Sevilla, como Córdoba, Granada o Badajoz: “...hablé con el delegado de Iberia y le comenté que si surgían este tipo de propuestas, que yo me ofrecía a pilotar gratis una avioneta y que el interesado pagase sólo el alquiler de las horas de vuelo, y así yo me di muchos garbeos. Los dejaba allí, o quedaba al día siguiente y los iba a recoger. Claro que algunos se rajaban, pues aunque les poníamos la cosa muy bien, hablandoles siempre de que se trataba de un avión particular y tal y cual, pero cuando llegábamos al Aeroclub y veían una Búcker, y

Accidente del DC-9 en Granada

En 1992 el comandante Jaime Mazarrasa tuvo un grave accidente de aviación. Su DC-9 EC-BYH se estrelló contra la pista 09 de Granada y se partió en dos, con lo que se inició una investigación judicial. La prensa del día siguiente echó la culpa a los pilotos. Habla el comandante Mazarrasa: “... me enfrentaba a una situación desconocida, con muy poca gente que te apoye y aún menos gente a la que acudir. Entonces apareció Rafael Cubero. Desde el primer momento me ayudó, me animó, me sentí arropado. Me echó una mano fantástica en un momento en el que te sientes completamente solo, y me dio un trato excelente como persona, de forma totalmente desinteresada, pues nunca quiso cobrar nada. Hizo un trabajo extraordinario, redactó un informe pericial muy bien documentado que me sirvió enormemente a la hora de manifestar mis alegaciones. Finalmente el Juzgado de Santa Fe de Granada archivó el caso y quedé absuelto. No sabía lo de la muerte de Rafa, no vi ningún cartel en firmas,... me he quedado helado”. Hoy en día la mayoría de aviones comerciales disponen de detectores de microcráffagas y de cizalladura, pero no así el DC-9 de Mazarrasa, fabricado en 1972



1955 - Monflorite, Huesca. El capitán meteorólogo Cubero frente a una Fieseler 156 "Cigüeña" de remolque con la que realizaba la prospección meteorológica matinal, durante el curso de instructor de vuelo sin motor. Cubero obtuvo la insignia C de plata ese mismo año.

Ciencia y espiritualidad

“Unos tres años antes de su muerte, se apuntó a mis clases de catequesis. Él decía que no tenía fe, o que creía no tenerla, pero es que quería razonarlo todo, y la fe no se puede razonar. Yo sé que al final Rafa encontró las respuestas que buscaba”, cuenta el párroco amigo que ofició el funeral de Cubero.

les daba un casco, unas gafas, y se las tenían que poner, ¿Qué? ¡Oiga usted, ¿qué se ha creído?, me ha querido engañar!, ja, ja, ja, y alguno se iba para su casa. Pero con la inmensa mayoría era al revés, les parecía una experiencia estupenda, les dejaba llevar los mandos en vuelo y se lo pasaban en grande. Pero el caso es que recuerdo un par que se rajaron”.

Habla Manolo Ledesma, meteorólogo y autor del libro *Meteorología aplicada a la aviación* (Editorial Paraninfo), del que se han vendido más de 35.000 ejemplares: *“Estuvimos durante un año en universidades norteamericanas. Se trataba de una beca para mejorar los procedimientos de pronóstico aeronáutico. Luego, en el año 1958, salió una convocatoria para cubrir una plaza de meteorólogo en Shannon, Irlanda. Había que hacer los pronósticos del tiempo para los aviones que volaban de allí a Nueva York. Yo me presenté para esa plaza, como también Pons y otros muchísimos meteorólogos, pero el director del servicio irlandés eligió a Cubero, porque era el mejor”.*

Cubero, todavía soltero, llegó a Shannon al año siguiente. Conoció a un controlador de torre que tenía una Piper Cub y era instructor de vuelo. Se llama Phelin Cronin e hicieron

“Rafa siempre estuvo presente desde que iniciamos el proceso de creación del Colegio, aunque sin que se le notara. Era tremendamente humilde”

una gran amistad. Con el tiempo Cronin animó a Cubero a obtener también la habilitación de instructor, pero la Aviación Civil irlandesa no podía dársela directamente, sino que tenía que obtenerla en España y convalidarla. Cubero cogió seis semanas de vacaciones decidido a conseguirlo. Cronin recuerda: *“In Seville he found out that he had to become a Commercial Pilot before, and to do so the Spanish authority requested an additional 10 hours of flight in planes of more than 12.500 pounds. To get them, Cubero could only afford a rusty Messerschmitt 109 single seat: jand he flew it! With the rating in his pocket, he came back to Shannon, and worked part time during the following two years as a flight instructor. He was successful because people loved him, specially the ladies”.*

Se reincorporó a Meteorología en España tras haber ganado un gran prestigio en Shannon, pero la aviación le atraía cada vez más. Él y otros veinte pilotos se apuntaron al examen de IFR que se organizaba en Jerez. Nos lo cuenta uno de sus compañeros de examen, Daniel Zaera: *“AVIACO nos dejó un avión para ir al examen. Era la época de Carlos Texidor. El tiempo estaba malísimo, con fuertes tormentas y un viento huracanado. Él fue el único que aprobó”.* AVIACO lo contrató para el Convair 440. *“Fue algo maravilloso, era como un sueño”,* recordaba Cubero. Zaera aprobó el IFR a los pocos meses y entró justo después: *“A Cubero lo hicieron comandante enseguida, y yo volé mucho con él, especialmente en el Convair. Poco después el INI organizó la fusión entre AVIACO e Iberia, y ambos pasamos a Iberia el 15 de febrero de 1964. Como ejemplo del carácter amable de Cubero, recuerdo que en esa época volábamos con frecuencia al Aeropuerto de La Palma. Bajábamos siempre a tomar un café, y Cubero siempre lo pedía con leche condensada. Con el tiempo, los empleados del bar y los otros clientes comenzaron a llamarlo Café Cubero”.* Unas semanas después de entrevistarle tuve un vuelo a La Palma con el B-757 y claro, bajé al bar del aeropuerto y pedí un *Café Cubero*. La camarera no sabía de lo que le estaba hablando, pero el otro camarero se giró y me dijo: *“¡Espera!... yo te lo pongo”.*

Cubero voló el DC-3, DC-4, Bristol, Carvair, Convair 440, F-27, Caravelle, DC-9, B-727 y A-300, y acumuló más de 17.000 horas de vuelo. Durante los años que estuvo en Iberia ejerció de oficial de Seguridad de Vuelo, Jefe de Día e Inspector. También fue representante español en OTAN para temas meteorológicos, miembro del Comité Técnico del SEPLA y vicepresidente del Grupo de Estudios Meteorológicos de IFALPA, con lo que tuvo gran relación con científicos nacionales y extranjeros. Uno de sus muchos amigos era el pres-



1961 - Coonagh, Irlanda. El segundo de la izquierda es Cubero, con personal del Aeroclub, frente a la Auster Taylorcraft en la que ejerció de instructor. Foto: Phelin Cronin

tigioso científico Pepe Alía, primer presidente de la *Asociación Meteorológica Española*; estando un día en su domicilio conoció a su hija Loli y se enamoró. Como recuerda el piloto Daniel Zaera: *“conocí a Loli cuando empezaron a salir de novios, Cubero estaba muy enamorado, y ella también. Se casaron y tuvieron dos hijos. Cuando los niños eran pequeños, Cubero volaba mucho y además acudía a reuniones de Seguridad de Vuelo, no paraba. Precisamente estaba en un congreso en Tailandia cuando se enteró del repentino fallecimiento de su joven esposa...”*.

Un amargo punto de inflexión

La vida cambió completamente para Rafael Cubero. Y a partir de entonces tendría que dedicar mucho más tiempo a sus hijos. Además Cubero quería aplicar toda su experiencia en vuelo a la Meteorología, con lo que a los 55 años solicitó el ingreso en el INM. Jaime García-Legaz, en ese momento subdirector del servicio, recuerda: *“Yo ya lo conocía de oídas, pues ingresé en Meteorología justo cuando Cubero se acababa de marchar a AVIACO; allí todo el mundo hablaba muy bien de él. Muchos años más tarde, en 1983, estoy en mi despacho y viene a visitarme un señor: ‘Hola, soy Rafael Cubero y estoy aquí pues en Iberia me han dicho que ya no me necesitan, pero todavía me siento con ganas’. Me hizo muchísima ilusión conocerlo en persona, y desde entonces iniciamos una gran amistad”*.

El meteorólogo Manolo Ledesma enumera sus motivos de satisfacción cuando supo que Cubero se incorporaba de nuevo al INM: *“Uno, era un chico fantástico. Dos, un meteorólogo de alta calidad, y daba prestigio al Servicio. Tres, era piloto, conocía la mayoría de los aeropuertos y podía aportar nuevas ideas. Yo siempre he dicho que un meteorólogo tiene que volar, si no, ¡está cojo!”*

García-Legaz nos cuenta que Cubero fue Jefe del Servicio de Aplicaciones Aeronáuticas y Marítimas. *“Hizo una labor extraordinaria y potenció muchísimo las relaciones con AENA. Cuando la Comisión de Accidentes de Aviación Civil tenía alguna duda, sus opiniones y dictámenes eran definitivos. Su autoridad ha sido la máxima por prestigio y disfrutaba mucho con la investigación y el trabajo”*. Rafael Cubero Alía se emociona hablando de su padre: *“Cada una de las veces que mi padre se*



1981 - Toulouse. Tripulación de Iberia, al finalizar el curso de A-300. De izquierda a derecha: ingeniero de vuelo Lanzarote, dos instructores de Airbus, comandante Cubero y copiloto Santiago Santorio. Formaron parte del primer grupo de españoles en volar un Airbus.

puso el uniforme o cuando salía hacia el despacho, decía: Yo iría igual aunque no me pagaran, pero... que no se enteren... ¡Que no se enteren!”

La impronta de un genio

Cubero era un hombre adelantado a su época. García-Legaz dice que *“... era un pionero en todo, ya a principios de los ochenta estaba moviendo lo del Cielo Único, se anticipó veinte años”*. Al jubilarse del INM en 1992 intensificó su trabajo en la Vocalía Técnica del SEPLA, en la *Asociación Meteorológica Española* y en la *World Meteorological Organization*, ejerció como perito judicial y como consultor para el diseño de aeropuertos. Luis A. Ortega dedicó más de once años al COPAC, durante los cuales llevó la Vocalía Técnica y fue director de Aeropuertos, Navegación Aérea y Medio Ambiente, ANAMA. Recuerda que Cubero colaboró con el Colegio desde sus inicios: *“Rafa siempre estuvo presente desde que iniciamos el proceso de creación del Colegio, aunque sin que se le notara. Era tremendamente humilde, pero su aportación era siempre pertinente y su nivel de conocimientos tan actualizado como los que estábamos en vuelo, a pesar de tener una edad para descansar y disfrutar de la vida. Fue para mí un referente por su inquietud intelectual y su continuo afán por aprender, conocer e implicarse en los temas de nuestra profesión, un espejo en el que mirarse para las futuras generaciones”*.

Rafael Cubero Robles nos dejó la tarde del 6 de diciembre de 2007, pero su recuerdo y ejemplo sigue vivo entre muchos de nosotros. A todos los que le conocimos siempre nos pedía que cuando muriera no quería ni lloros ni lágrimas, y que sencillamente brindásemos por él: ¡Por ti, Rafa!

(Agradezco la ayuda de todos los familiares, amigos y compañeros de Rafael Cubero Robles que han sido entrevistados así como el consejo del historiador Carlos Pérez San Emeterio). ■

Cizalladura y turbulencia

Todos los científicos entrevistados han coincidido en señalar que a Cubero no le agradaba publicar directamente sus descubrimientos e investigaciones debido a su carácter sencillo y a su gran modestia. Pero la cizalladura y la turbulencia eran tema principal para un piloto y eso hizo que sí firmase con su nombre varios trabajos al respecto. Por ejemplo, la revista *Aviador COPAC* publicó “La cizalladura descafeinada”, que podremos encontrar en la página del Colegio, www.copac.es (Sección Revista Aviador)