

# General Juan de Leste Cisneros General de División del Ejército del Aire, 2R

JOSÉ CLEMENTE ESQUERDO  
Coronel de Aviación (R)  
Miembro del IHCA

*Este artículo es el resultado de la transcripción de los documentos enviados por el general Leste Cisneros al General Jefe de Estado Mayor del Aire, que los remitió a su vez al General Jefe del SHYCEA quien, debido a su interés, sugirió al autor de este trabajo su transformación en clave narrativa para ser publicado en "Aeroplano".*

*Se han utilizado también por el autor anécdotas y datos de la vida profesional y personal del protagonista extraídos de la entrevista que él mismo realizó al General Leste para el programa "Tempus" del IHCA de personajes relevantes del E.A.*

*Se hace constar, también, el agradecimiento, además de al General, a todos sus hijos en especial a Cristina, Juan, Mariqui Sierra y Joaquín, –que ha proporcionado las fotografías– por su apoyo en la consecución del artículo.*

## EL MARINERO JUAN DE LESTE

**J**uan de Leste Cisneros deshace lentamente su maleta en la cocina del acuartelamiento de el aeródromo de "El Copero" en donde se encuentra para hacer un curso de piloto. Corre el año 1937, es el mes de octubre. En Sevilla todavía hace calor y en el oeste, hacia Cádiz, se vislumbran nubes que amenazan tormenta. Juan acaba de superar el reconocimiento médico en la Policlínica de Aviación y las letras de la última línea del cartel para comprobar la agudeza visual surgen de pronto en la oscuridad cuando, cansado, se frota los ojos cerrados con el dorso de la mano. La noche anterior había dormido en la pensión "Museo", frente al Museo de Bellas Artes de la ciudad y la habitación le había costado tres pesetas; la mitad del dinero que le asignaron en Ferrol, junto al pasaporte, para viajar a la capital andaluza.

Juan de Leste es de mediana estatura, de pelo castaño, y su mirada revela firmeza e inteligencia. Cuando habla, descubre su origen gallego porque ha nacido hace veinte años en San Juan de Filgueira, cerca de Ferrol, en el seno de una familia de marinos de guerra que remonta su origen a finales del siglo XVIII.

Todavía recuerda a fray León, que aplicaba, no demasiado fuerte, su vara de bambú como correctivo a sus compañeros y a él mismo durante su estancia en el colegio de Marín. Su padre es-



[ "Juan de Leste es de mediana estatura, pelo castaño, y su mirada revela firmeza e inteligencia. Cuando habla, descubre su origen gallego porque ha nacido en San Juan de Filgueira, cerca de Ferrol, en el seno de una familia de marinos de guerra que remonta su origen a finales del siglo XVIII" ]



*El Capitán Leste.*

taba destinado en esa ciudad como segundo jefe de la Base de Aerostación y estación aeronaval de tiro "Jaime Janer Robinson". Allí se balanceaban entre las olas, media docena de hidros Savoia Marchetti S-62 y Juan, "O fillo do segundo", como le llamaban en Marín cuando era adolescente, voló alguna vez en ellos sintiendo las salpicaduras del agua del mar en su rostro en el despegue y amaraje. No olvida el verde color de la bahía y los montes cercanos vistos desde el aire desplazándose lentamente bajo él y el afanoso trabajo de los marineros al amarrar los hidroaviones después del vuelo, entre el tintineo de los cables y los gritos de las gaviotas...

España está en guerra desde el mes de julio del año 1936. En los años anteriores Juan de Leste contemplaba con preocupación la inestabilidad política creciente. Viaja a Madrid a examinarse para ingresar en la Escuela Naval de Marín, no tiene suerte y regresa a Galicia en el tren correo en un interminable viaje, con la amargura de haber sentido disparos dirigidos contra él cuando paseaba de noche por la terraza del Colegio de Huérfanos de la Armada, en donde se alojaba.

En Marín, ante los desórdenes en la calle, se encarga de conducir desde el pueblo a la Base a las esposas y familiares de los marinos del Polígono Naval Janer. Son momentos de confusión. Un día del mes de agosto, acompañado por un amigo, protege el Convento de



*Veinticuatro aviones Aero A.101 "Praga" con 48 motores de repuesto, se capturaron en el mercante "Hordena" por la tripulación del "Almirante Cervera", de la que formaba parte el marinero Juan de Leste.*

los Placeres, amenazado de ser incendiado y las monjas, agradecidas, les dan vino de Jerez y galletas y hacen la vista gorda cuando se bañan en la cercana playa de exclusivo uso para las mujeres de la ciudad, a la que llegan desde la mar remando en unas piraguas. Les llaman cariñosamente por ello, "Los impúdicos".

... Y Juan no puede conciliar el sueño. Los fogones de la cocina de "El Coopero" están cercanos a su catre y se siente un poco nostálgico de su mar de Marín y Ferrol, al enfrentarse a la aventura de un curso de vuelo...

Con los ojos fijos en las vigas del te-



*Arriba: Los hidros Dornier Wal del grupo I-G-70 que operaban desde la laguna de Alcudia, fueron el primer destino operativo del Alférez Leste. A la izquierda: Cuatro modernos hidros CANT Z-506 B "Airone" italianos, sustituyeron a los antiguos Wal, que fueron destinados a la Base de Atalayón en Melilla.*



↓ [ "No olvida el verde color de la bahía y los montes cercanos vistos desde el aire desplazándose lentamente bajo él y el afanoso trabajo de los marineros al amarrar los hidroaviones después del vuelo, entre el tintineo de los cables y los gritos de las gaviotas... ]



Arriba: Amanecer en Pollensa sobre un Cant Z-506. A la derecha: Grupo de oficiales en Pollensa e hidro Heinkel He-60. Un nuevo destino para el Teniente Leste.

cho, recuerda una caldera de barco al rojo vivo y las paladas de carbón, tuyas y de otros marineros, que son engullidas por ella con avidez de monstruo de metal. Se trata de la caldera del carguero "Hordena" que acaba de ser apresado por el crucero "Almirante Cervera", de cuya tripulación formaba parte Juan como marinero voluntario...



**[ "España está en guerra desde el mes de julio del año 1936. En los años anteriores Juan Leste contemplaba con preocupación la inestabilidad política creciente. Viaja a Madrid a examinarse para ingresar en la Escuela Naval de Marín, no tiene suerte y regresa a Galicia" ]**

—Juan, tú a la antiaérea, que eres cazador...

—A la orden, mi segundo

El crucero, comandado por los Capitanes de navío Moreno, primero, y, posteriormente, Moreu, navega en el Estrecho por primera vez y oye los estampidos de los disparos que resuenan, secos, con la llamarada que sale de la boca de sus cañones de 152 mm, dejándole, a pesar de que mantiene la boca abierta, un pitido amortiguado en sus oídos. Después, entre otras misio-



nes, participa con el buque en la protección de los convoys desde Africa hacia la península.

De vuelta al Cantábrico y frente a Gijón, el crucero realiza cometidos de patrulla. Un día con un marejón del infierno, se localiza un mercante sospechoso con bandera panameña. Se trata del mercante "Hordena", que detiene sus máquinas ante las ráfagas de ametralladora del "Cervera" que le había ordenado silencio radio, después de escuchar sus llamadas de auxilio a Santander pidiendo apoyo a la aviación. La tripulación intenta abandonar el barco



**[ "En Marín, ante los desórdenes en la calle, se encarga de conducir desde el pueblo a la Base a las esposas y familiares de los marinos del Polígono Naval Janner. Son momentos de confusión. Un día del mes de agosto, acompañado por un amigo, protege el Convento de los Placeres" ]**

por sotavento en un segundo bote salvavidas ya que el primero, por barlovento, acababa de partirse en dos contra el costado del barco dejando a algunos de

sus tripulantes flotando indefensos en medio de la mar ...

*–Leste, la tripulación de presa, al bote.*

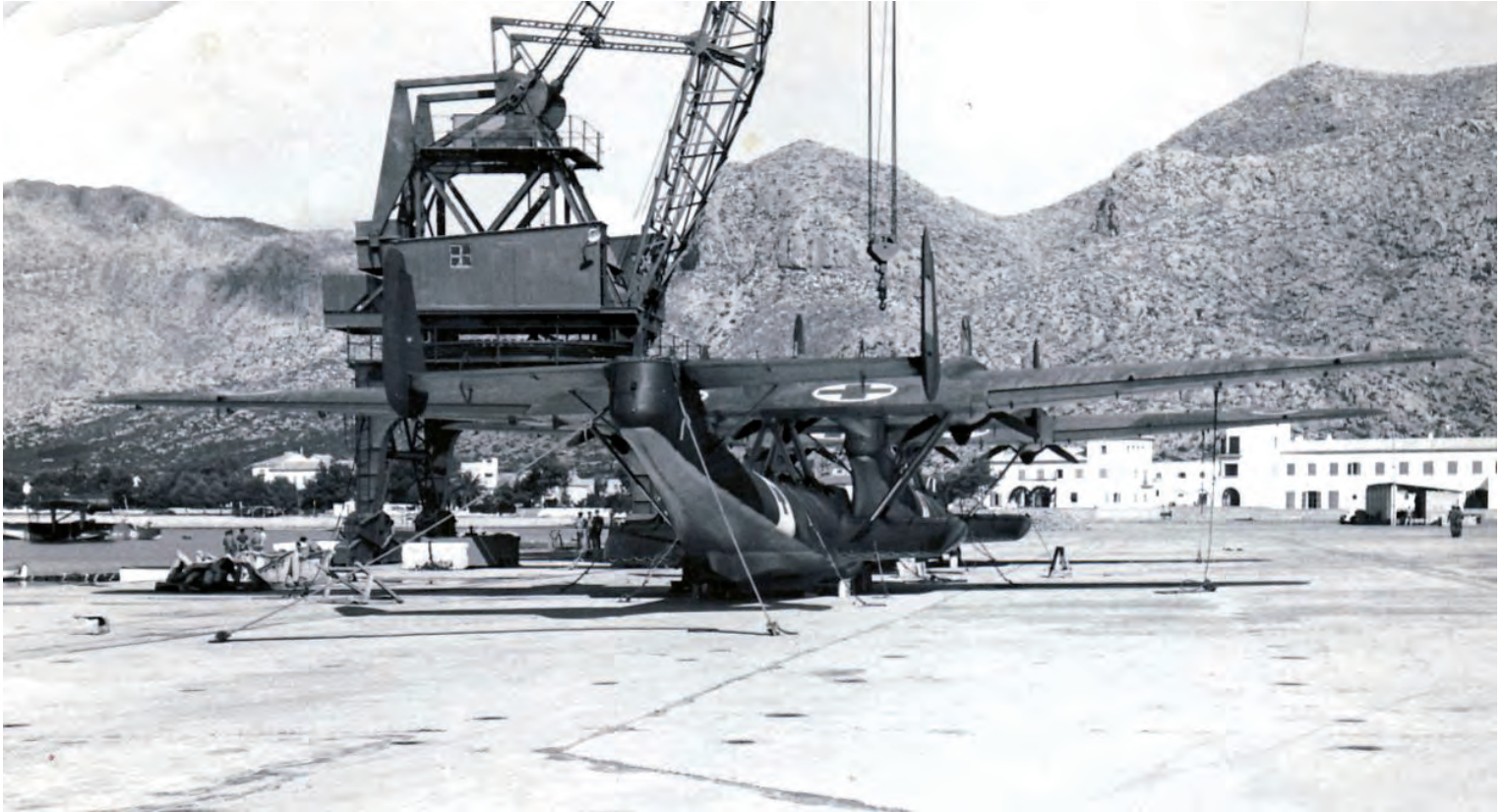
*–A la orden, mi primero.*

Y la tripulación de reconocimiento y presa del "Cervera", de la que forma parte el marineiro Leste, embarcada en un bote mixto de motor y remo que se ha arriado con dificultad y peligro por segunda vez, se dirige al "Hordena" que se encuentra a la deriva a cinco millas de la costa para hacerse con su carga. Parte de su tripulación viaja en el bote con la promesa del Capitán del "Cervera" de dejarlos en libertad si colaboran en el apresamiento. El jefe de máquinas, que es alemán, le muestra a Juan una foto vestido de uniforme del Herr. El capitán, que es ruso, apenas balbucea unas palabras en inglés...

Juan, trinca una escala de gato y asciende el primero al "Hordena" que sigue castigado duramente por la mar. Se trata de "levantar presión" y conducir el barco apresado a puerto. Se estiman unas cuatro horas para lograrlo. Se obliga a hacerlo a los tripulantes de su dotación que, cuando están cansados, son relevados por Juan y sus compañeros que levantan la presión de las cal-

*A la izquierda: He-60 accidentado en el puerto de Menorca. Abajo: En 1943 el Teniente Leste realiza en Tolouse un curso de bombardeo en picado en avión Ju-88. En la foto con un oficial alemán de la Base.*





*Los Dornier Do-24, con emblemas de la Cruz Roja Internacional, realizaban desde Pollensa labores de rescate de tripulaciones.*



*El ya Capitán, departe con un marino los detalles de una misión con el fondo de un Do-24.*

deras en menos de dos horas de paladas continuas de carbón...

El "Hordena" navegando, al fin, con una tripulación mixta de apresadores y apresados se dirige a Estaca de Bares y se entrega al mercante armado "Ciudad de Palma". En sus bodegas, 24 aviones rusos "Praga", relucientes, con 48 motores de repuesto, armamento, proyectiles y otras partidas de material de guerra constituyen su botín de guerra...

—Bien, Leste.

—Gracias mi comandante, a la orden...

Y Juan de Leste, en el silencio de la

madrugada de "El Coper" sólo roto por el lejano tronar de una tormenta, acaricia su petate en donde guarda la Cruz Roja del Mérito Naval que le han concedido antes de salir de Ferrol...



**[ "El 'Hordena' navegando, al fin, con una tripulación mixta de apresadores y apresados se dirige a Estaca de Bares y se entrega al mercante armado 'Ciudad de Palma'. en sus bodegas, 24 aviones rusos 'Praga', relucientes, con 48 motores de repuesto, armamento, proyectiles y otras partidas de material de guerra constituyen su botín" ]**

## EL AVIADOR JUAN DE LESTE

—Xan, hay un curso de vuelo en Sevilla, ¿porqué no te apuntas...? - le dijo su amigo Alfonso, un día que orballaba en Ferrol.

.....

Y Juan, después de decidir su desembarco del "Cervera" al Jefe de E.M. de Marina de El Ferrol, antiguo compañero de su padre, vuela en Sevilla la "Bucker 131" con motor "Hirth" y el "Arado", primero en "El Coper" y después, debido a las lluvias que encharcan el campo, en la cercana Tablada.

—Leste, hay que mirar fuera ...mantenga bien la velocidad...suave... recoja ...recoja ya!

.....

... y la avioneta se posa en la hierba del campo dando algunos botes, mientras Juan siente que terminará, tarde o temprano, dominándola completamente como si fuera un animal vivo de tela, madera y aluminio.

En enero de 1938 continúa su formación como piloto en la Escuela de Transformación de Jerez. Su campo de vuelo, "La Parra", es seco y polvoriento a diferencia del de Tablada, y la rueda de cola de los aviones, con un sonido ronco, parece arañar el suelo. Juan recibe el título de piloto y asciende a Alférez. Quizás por su origen marino, es destinado al grupo I-G-70 formado por los veteranos



**[ “Después de decidir su desembarco del ‘Cervera’ Juan vuela en Sevilla la Bucker 131 con motor ‘Hirth’ y el ‘Arado’, primero en ‘El Copero’ y después en la cercana Talblada ” ]**

hidroaviones Dornier Wal que tantas satisfacciones habían dado a la Aviación Española en los vuelos de la “Patrulla Atlántida” y del “Plus Ultra” de Franco, Durán y Rada en los años veinte. Es un hidroavión lento y...viejo. Su motor italiano Isotta Fraschini de 650 Cv que sustituye al original, no da para mucho. Su techo son unos discretos 600 metros que alcanza renqueando. Su velocidad de despegue, crucero y amerizaje oscila entre los 120 y 130 Km /h.

Realiza reconocimientos sobre el mar desde su base en la laguna de Formentera. El Cabo San Antonio, el Golfo de Valencia y las aguas de Alicante, son los lugares de exploración más frecuentes. Pasa una semana al mes en la isla en donde las tripulaciones duermen en un caserón cerca de las salinas y comen, a veces, arroz marinero, sobrasada y cordero en las cantinas de los alrededores...

*–Leste, voy a hacer este servicio. Que el avión esté preparado para las seis...*

*Do-24, ya con su librea del SAR, en vuelo sobre Palma de Mallorca.*



*–A la orden mi teniente Coronel.*

Es el Teniente Coronel Ramón Franco Bahamonde. Ha sido nombrado jefe de las Fuerzas Aéreas de Baleares por su hermano Francisco después de abandonar su destino como agregado en Washington e incorporarse, pese a su ideología republicana, al bando sublevado. Es de carácter abierto y volador incansable, impulsivo y algo indisciplinado. A menudo, se sienta durante el almuerzo con los oficiales más jóvenes

*Cola del Cant Z-506, “73-1” del fatal accidente de Ramón Franco, actualmente en el Museo del Aire.*

en el comedor del “Hostal del Sol” en Alcudia. Hace unos días, en el de la Base Aeronaval de Pollensa departía con Juan, mientras fumaba un gran puro, hablándole de su idea sobre las fuerzas aéreas de la España de después de la guerra. Estaba seguro de su previsible puesto de responsabilidad en ellas. (con el permiso de Kindelán, claro).

Acaban de llegar a la Base cuatro relucientes hidros CANT Z- 506 B “Airo-ne” italianos. Trimotores de bombardeo con grandes flotadores que le dan un aspecto robusto y fiable... Los WAL marcharon días antes a la Base de Atalayón, en Melilla...

Son las cuatro de la mañana del 26 de octubre de 1938, y el horizonte se ilumina al norte de la isla con una verben de relámpagos continuos.

*–Se ha empeñado en volar, ¡pero si va a hacer un día de perros! - comenta a Juan el Teniente Rodolfo Bay-*

*–Es verdad mi teniente. Ese cumulonimbo estará dentro de poco encima de la Base.*

Y el avión de Bay despegó siguiendo al 73-1 del Teniente coronel Franco. Los dos desaparecen al entrar en nubes cuando se observan desde la plataforma de hidros de Pollensa. Son las seis de la mañana.

Juan va a desayunar al bar cuando empieza a chispear. Toma lentamente



un café cargado y una ensaimada del día anterior, un tanto reseca, que sumerge en el vaso que disminuye rápidamente de nivel. Cuando está a punto de terminar, oye un rumor cada vez más fuerte de motores de avión. “Seguro que han cancelado la misión por mal tiempo”. –*Se veía venir...*, comenta en voz alta.

Pero sólo un avión, el del Teniente Bay, ameriza en la ensenada de la Base...

La lluvia, ya intensa, suena como una ovación y barre a oleadas el cemento del aparcamiento desdibujando las siluetas de los tripulantes que corren a

Poco después, se recibe una comunicación del minador “Vulcano”. Acaban de encontrar, flotando dentro de sus monos de vuelo insumergibles, los cuerpos sin vida del Teniente Coronel Franco y del teniente Domínguez ...Más tarde, la lancha de salvamento “Pollensa”, localiza los cadáveres del teniente de navío Sangro y del sargento mecánico Gómez Martín. Se da por desaparecido el Cabo 1º radiotelegrafista Canaves. Entre los restos recuperados del avión, se descubre un trozo de metralla incrustado en un alerón, probablemente ocurrido en una acción anterior de la antiaérea.

a la vez, terminaron aquel día lluvioso de octubre con la carrera aeronáutica y la vida del piloto del vuelo de Palos al Plata.

–*¡Qué bien tienen colocada la artillería estos tíos...!*– comentan entre sí el alférez Leste y el teniente Bay, sabiendo que son españoles como ellos. Están a 5.000 metros, volando sin oxígeno...

El humo negro de las cercanas explosiones de los disparos de la antiaérea, pasa rápidamente a su lado y parecería inofensivo, si no fuera por las fuertes sa-

*En vuelo sobre el norte de la Isla.*



refugiarse como sombras en el barracón. En sus caras, contraídas, hay un claro gesto de preocupación...

–...*¡ Cuando salimos de nubes, fué imposible continuar la formación con él. He tenido que sacar el flap a 15 y ni aún así...*– Comenta el Teniente Rodolfo Bay quitándose los guantes que deja, empapados, encima de una mesa cubierta de papeles, una linterna, y algunos sellos de caucho de oficina.

Leste calcula el tiempo de vuelo del 73-1 en relación con su carga de combustible y da la primera alarma. Cuando se consume el tiempo, el avión se considera definitivamente perdido. Es imposible iniciar una búsqueda desde el aire porque la meteorología no lo permite.



**[ “En enero de 1938 continúa su formación como piloto en la Escuela de Transformación de Jerez. Su campo de vuelo, ‘La Parra’, es seco y polvoriento a diferencia del de Tablada, y la rueda de cola de los aviones, con un sonido ronco, parece arañar el suelo” ]**

¿Parada de motores?... ¿Pérdida de velocidad y picado para recuperarla con violento amaraje final en un mar con fuerte marejada?... ¿Cierre inadvertido de depósitos de combustible con las mangas del abultado mono de vuelo?... ¿sabotaje?...Cualquiera de estas causas, o algunas

cuidadas que producen en la estructura del avión que cruje como el casco de un barco. Llevan a bordo las inestables bombas Larrauri, que deberían explotar con retardo después de que su ampolla de ácido empezara a disolver las láminas de su espoleta en el momento del impacto. La formación, después de la misión, pone rumbo a las Baleares y la mano derecha de Leste tiembla imperceptiblemente debido a la hipoxia, cuando empuja con decisión las tres palancas de gases del CANT Z...

Vuelan el avión 73-1, que pocos días después tomara el Tte Coronel Franco por avería del suyo. De esta misión, sin duda, procedía la metralla encontrada en los restos del avión.

Años más tarde, en una playa de



*El Capitán Leste, en el día de su boda con la señorita Emilia Hidalgo.*

con calma Balear. Por la tarde, Juan visita el museo de la ciudad y en él, en una esquina, como un solitario monolito de madera contrachapada gris, está la cola del avión, de su avión: el CANT Z 506 , 73-1 del accidente de Franco, que había sido rescatada hacía algún tiempo por unos pescadores de la Isla...

...La Guerra civil hace unos meses que ha terminado dejando un Ejército del Aire con material muy diverso y un total de más de 600 aviones de diferente procedencia, con los lógicos problemas añadidos de repuestos y combustible. Juan de Leste termina el curso de tripulante de avión de guerra en diciembre de 1939 y, después de aprobar en abril de 1940 el ingreso como componente de la 1ª Promoción de la Academia de Aviación de León, obtiene las dos estrellas de teniente en diciembre de 1941.

La II Guerra Mundial hace casi dos años que ha comenzado...

Al principio de 1942, el Teniente Leste, inicia el curso de vuelo sin visibilidad en Salamanca que finaliza en primavera. Un año más tarde, es enviado a Toulouse, en Francia, a un curso de bombardeo en picado en el avión Junkers Ju-88 ...

Pero, es a la vez de su ascenso a Capitán en 1944, cuando se crea la llamada "Comisión de Salvamento de Náufragos". Pero... dejemos que él mismo nos relate su experiencia...

Menorca, aparecerían los restos de la cola del 73-1.

—j... mal momento para pararse el motor de un hidro, encima de tierra y a poca altura ...!— Piensa Juan de Leste, mientras cambia rápidamente de depósito de combustible y acciona, frenético, la bomba de purga de su Heinkel He-60. Pero no hay nada que hacer... el motor no arranca y Juan, estirando el planeo lo que puede y al límite de la velocidad de pérdida del avión, ve pasar muy cerca los molinos del campo de Menorca hasta que, ya sin velocidad, se desploma sobre el agua con violencia. El resultado: un flotador roto. Pero el avión y él se han salvado.

No es el primer amaraje de emergencia para Leste, ha tenido varios, tres de ellos en alta mar. En el último, lo rescata un barco de pesca, "La joven Emilia", cuyo nombre sería premonitorio para él en el futuro...

Los tripulantes de la barca que ahora remolca su hidro a puerto, admirados —Será difícil volar aquest "trasto", dic jo— comenta uno de ellos acompañado de las risas de todos— le ofrecen vino en un porrón de cristal verde mallorquín que juega con los reflejos del sol haciéndole entornar los ojos...

Había sido invitado, como todos los años, a las fiestas de Menorca y, con ayuda de algunos estibadores del puerto, deja varado su hidro en el muelle colocando dos bidones vacíos de gasolina en el lugar de su flotador inservible. La "gesta" le vale a Juan el nombramiento de "Invitado de honor" por las autorida-

des de la capital de la isla...

En Mahon, en fiestas, ya se sabe: caldereta de langosta...berenjenas rellenas...cocas... sobrasada... "pastissets" y vino... Todo ello comido y degustado



**[ "Juan recibe el título de piloto y asciende a Alférez. Quizás por su origen marino, es destinado al grupo I-G-70 formado por los veteranos hidroaviones Dornier Wal que tantas satisfacciones habían dado a la Aviación Española en los vuelos de la 'Patrulla Atlántida' y del 'Plus Ultra' de Franco, Durán y Rada en los años veinte" ]**



*Presidiendo, como General, una Jura de Bandera en la Base Aérea de Morón en los años 80.*



## CREACIÓN DEL SERVICIO DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Con motivo de las pérdidas de tripulaciones de la Luftwaffe en los combates y tránsitos sobre el Mediterráneo, se formalizó un acuerdo con España y su Ejército del Aire en la que las Fuerzas Aéreas Alemanas se encargarían de proporcionar los aviones de salvamento Dornier DO-24 y el Ejército del Aire las tripulaciones. Todo ello dió origen a la creación de la Comisión de Salvamento, que se formó con aviadores de experiencia probada en hidros, como lo eran el Tte Coronel Pombo Somoza, el capitán Cortón Díaz, el Teniente Cruz Anabitarte y yo mismo, que había realizado ya tres tomas en alta mar por parada de motores debido a posibles sabotajes.

La primera tripulación, formada por el Teniente Coronel Pombo y el capitán Cortón, efectuó un Curso de Salvamento de Náufragos en la Base de Hidros de la Kriegsmarine en L'Étang Berre en Francia. El Curso consistía en vuelos diurnos y nocturnos con 32 amerizajes con boyas de señalización y tomas en alta mar al lado de una lancha rápida, con recogida simulada de náufragos. Todo ello, sin dejar de mantener constante la vigilancia del cielo, ante el riesgo de poder ser avistados por los aviones de la RAF o de las USAAF que volaran por la zona.

Al regreso a España, se realizaron prácticas en Pollensa. Por cierto que, en una de ellas, en el regreso de un vuelo nocturno, el DO-24 al amerizar



El General Leste en la actualidad.

↓ [“La Guerra civil ha terminado, Juan de Leste termina el curso de tripulante de avión de guerra en diciembre de 1939 y, después de aprobar en abril de 1940 el ingreso como componente de la 1ª Promoción de la Academia de Aviación de León, obtiene las dos estrellas de teniente en diciembre de 1941”]



chocó con un tronco que flotaba en el mar, ábriéndose una vía de agua en su casco y resultando herido el Teniente Coronel Pombo, que lo pilotaba, con la fractura de una pierna, siendo muy meritoria la labor de los marineros que se encontraban en alerta al recuperar con esfuerzo notable el hidro averiado.

Acompañado por el Tte Anabitarte, fui a Francia a recoger al segundo Dornier 24 y realizamos también el correspondiente curso, por cierto con la mar muy movida casi todos los días, llegando las olas a atacar con intensidad a motores y tripulación. Volvimos a Pollensa y continuamos con los servicios de búsqueda y salvamento de los aviadores alemanes derribados sobre la mar...

La tripulación de rescate se componía, ya en Pollensa, de primer y segundo piloto, un mecánico, un radio, un capitán médico y cuatro enfermeros que se encargaban, además de su labor sanitaria, del lanzamiento de las balsas neumáticas y boyas de señalización...

La verdad es que el procedimiento de tramitación de avisos de rescate era muy lento. Los náufragos daban el aviso a su Base, ésta lo comunicaba al Cuartel General que correspondía, trasladándose el aviso a la Embajada Española, que transmitía el aviso al Ejército del Aire y éste enviaba la orden de misión a la Jefatura de Baleares, que transmitía a su vez la orden de rescate a Pollensa. Como puede comprenderse, todos estos pasos retrasaban notablemente la misión y su efectividad...

## VALE POR UN AVIÓN ALEMÁN

En agosto de 1944, con la guerra claramente a favor de los aliados, recibí nuevamente la orden de volver a la base alemana en Francia de L'Étang Berre y a ella viajé con mi tripulación con el fin de recoger un nuevo DO-24.

El 20 de ese mes me encontraba en la presencia del jefe de la Base quien, a través del intérprete, —uno de los dueños de una tintorería Alemana de Málaga—, me comunicó su extrañeza de verme allí, pues se encontraban en alerta debido a la previsión de invasión de las fuerzas Norteamericanas. Yo le contesté, no sin cierta sorpresa, que cumplía órdenes.

En aquella estrellada noche de verano, con un tiempo espléndido, y cuando estaba al lado de la pista de tenis de la residencia de oficiales, el cielo se iluminó

Con los subtenientes García Lobo, García Martín y Fernández Ruiz en un 10 de diciembre en Tablada.

como si fuera de día. Había comenzando la maniobra de las fuerzas de desembarco aliadas a unos 20 Km de la Base.

Los alemanes, que tenían todo previsto para su retirada, me insinuaron que podría irme con ellos, a lo que les respondí negativamente con firmeza. Visto lo cual me dirigí al Jefe de la Base y ante sus palabras diciéndome que sentía mucho mi situación, ( más lo sentía yo, le contesté) y la falta de soluciones aceptables, ya que yo no podía seguir su destino involucrándome en una guerra que no era la mía, le solicité me entregara el avión que había ido a recoger. Me contestó que, si tenía valor para llevármelo en esas circunstancias, así lo hiciera.

Poco después nos encontramos mi tripulación y yo, después de firmar el vale de recepción del avión, despegando a las cuatro de la madrugada en medio de una densa niebla, en plena noche del desembarco americano, con el resplandor y el crepitar de la artillería aliada cada vez más cerca, volando rumbo al cabo de Creus a tres metros



**[ “El general de división Juan de Leste Cisneros terminó su vida activa como General Jefe de Estado Mayor del Mando Aéreo Táctico, en Sevilla”]**



re, el entrañable y efectivo “S.A.R.”, al que tantos tripulantes deberían su vida en el futuro...

## EPÍLOGO

La vida en Pollensa continuaba activa y plácida en su luminosa bahía con el carácter acogedor de sus habitantes. En un día soleado, Juan visita en el hospital a dos compañeros accidentados y coincide allí con la hermana de uno de ellos, Emilia Hidalgo. Poco después, él la contaría, quizás tomando una horchata de almendras en una heladería de Sóller, que fue rescatado una vez en alta mar por un barco con su nombre...

Juan y Emilia se casarían un año después en Sanlúcar de Barrameda...Más tarde, ocho hijos y treinta traslados de residencia jalonarían la feliz vida en común de Emilia con el “marineiro” y el “aviador” Juan de Leste Cisneros, nacido en San Juan de Filgueira, muy cerca de Ferrol, en el seno de una familia de marinos de guerra....



de altura sobre las olas para evitar ser localizados y con la ayuda del altímetro de onda reflejada del avión.

Cuando estimé la cercanía de los Pirineos, ascendí a 1200 metros y desde allí puse rumbo directo a Mallorca, efec-



**[ “Confirmado ‘Cum Laude’ en su destino de Salvamento, contribuyó con su trabajo y experiencia a sentar doctrina del Servicio de Salvamento del Ejército del Aire, el entrañable y efectivo ‘SAR’, al que tantos tripulantes deberían su vida en el futuro...”]**

tuando el amerizaje en Pollensa a las seis de la mañana sin novedad.

Realmente, y por falta de información, podría haberse complicado mucho nuestra situación en Francia, con riesgo real de nuestras vidas. Nadie, excepto los más próximos, tuvieron conocimiento de mi, digamos “peculiar”, viaje de vuelta y nunca fui oficialmente interrogado al respecto...

Después de su “aventura”, el Capitán Leste fué confirmado naturalmente “Cum Laude” en su destino de Salvamento, contribuyendo con su trabajo y experiencia a sentar la doctrina del Servicio de Salvamento del Ejército del Ai-

El General de División Juan de Leste Cisneros, terminó su vida activa como General Jefe de Estado Mayor del Mando Aéreo Táctico, en Sevilla y, en un olvidable 23 de febrero, siendo jefe interino del MATAAC, comunicó al Rey don Juan Carlos por teléfono, al ser preguntado por él, la absoluta normalidad en el Mando.

A lo largo de su carrera, el general Leste tiene en su haber más de 45 maniobras y ejercicios con ingleses, franceses, americanos, el Ejército de Tierra y Armada españoles. Entre los últimos, el denominado “Tramontana”, fué el primer ejercicio conjunto realizado por el Ejército del Aire con la marina de guerra española.

También recibió cerca de cuarenta felicitaciones por sus actuaciones, incluyendo las del entonces Príncipe de Asturias, futuro Rey de España, Generales del Ejército de Tierra y Almirantes de nuestra Armada.

Está en posesión de 22 condecoraciones de guerra y paz, entre españolas, alemanas, portuguesas, italianas y sur-coreanas.

Ha sido Jefe del Estado Mayor Conjunto en 15 ocasiones.

Toda una vida dedicada al Ejército del Aire.

En la actualidad, con 97 años, continúa con su actividad física e intelectual y divide su tiempo entre Sevilla, Madrid, Jerez de la Frontera y el Puerto de Santa María, ciudades en donde viven sus hijos. Tiene doce nietos y tres biznietos...