

JESÚS HERNÁNDEZ

PEQUEÑAS GRANDES HISTORIAS
DE LA
SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

250 episodios sorprendentes
del mayor conflicto bélico del siglo XX

CRÍTICA

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN. Más allá de la anécdota	11
I. LOS PRIMEROS	13
II. EN LA RETAGUARDIA	35
III. EL ESFUERZO DE GUERRA	51
IV. EN EL AIRE	81
V. EN EL MAR	107
VI. LA TRAGEDIA DE LA GUERRA	128
VII. EN LA LÍNEA DE FUEGO	150
VIII. LOS OTROS PROTAGONISTAS	173
IX. HISTORIAS DE INGENIO	193
X. HECHOS INSÓLITOS	211
XI. LOS ÚLTIMOS	239
 APÉNDICE. CUESTIONARIOS	
La Segunda Guerra Mundial en 50 preguntas	251
Respuestas	258
 BIBLIOGRAFÍA	261

I

LOS PRIMEROS

La guerra es dulce para los que no la conocen.

ERASMO DE ROTTERDAM (1466-1536),
humanista holandés

Ser el primero en hacer algo, sea una hazaña o un acto prosaico o incluso involuntario, es la manera más directa y perdurable de pasar a formar parte de la pequeña o la gran historia. Por muchos que luego sean capaces de hacerlo mejor o más rápido, ninguno podrá arrebatarse la gloria, o al menos el renombre, al que lo hizo por primera vez.

En la Segunda Guerra Mundial, son muchos los que pasaron a la pequeña historia del conflicto por haber sido los primeros, una distinción que siempre acompañará a sus nombres. Sin embargo, algunos de ellos, a buen seguro, no quisieron ni desearon nunca haber sido los primeros.

Mientras que unos destacaron por ser los primeros en haber disparado, atacado o alcanzado un objetivo, otros tuvieron la desgracia de ser los primeros en ser hechos prisioneros, en morir en combate o en convertirse en víctimas de un conflicto en el que no habían elegido participar.

Primer ataque aéreo alemán

El primer bombardeo alemán de la contienda, y por extensión de la Segunda Guerra Mundial, fue llevado a cabo a las 4:26 h del 1 de sep-

tiembre de 1939 por tres aviones Junkers Ju 87 Stuka. Los pilotos eran el teniente Bruno Dilley, el también teniente Horst Schiller y el sargento Gerhard Grenznel.

El objetivo de la misión era impedir que los polacos destruyesen dos puentes —uno de ellos ferroviario— que atravesaban el río Vístula en Dirschau (la actual Tczew), en la frontera germano-polaca. Con esta medida, los polacos pretendían retrasar un posible avance alemán; era especialmente importante impedir que los alemanes pudieran utilizar el puente ferroviario, ya que disponían de un convoy blindado para transportar tropas y artillería, preparado para sumarse a la invasión. Para volar los puentes en caso necesario, ingenieros del ejército polaco habían colocado cargas explosivas en sus estructuras. Las cargas estaban conectadas mediante unos cables con detonadores eléctricos remotos situados en la estación ferroviaria de Dirschau.

Los tres pilotos alemanes se habían encargado anteriormente de explorar la zona, vestidos de civil. De este modo pudieron localizar el trazado de los cables de detonación, que discurría por la orilla del río.

A las 4:26 h de la madrugada del 1 de septiembre, los tres aviadores, junto a sus respectivos copilotos, encargados de la radio y la ametralladora, despegaron del aeródromo de Elbing. Cada Stuka llevaba una bomba de 248 kilos bajo el fuselaje y cuatro de 50 kilos bajo las alas. Tras un vuelo de apenas ocho minutos, llegaron a su objetivo. A las 4:34 h, los Stuka comenzaron a arrojar su carga de explosivos sobre el lugar por donde pasaban los cables, dejándolo todo arrasado. Sin embargo, el ataque no cumplió con el objetivo buscado; dos horas después, los ingenieros polacos conseguirían empalmar los cables de detonación y procederían a volar los puentes.

El único que sobreviviría a la guerra sería el teniente Dilley. En 1956 se uniría a la fuerza aérea de la República Federal de Alemania y sería comandante de una escuela de vuelo. Falleció en Landsberg am Lech en 1968, a los 55 años.

En cuanto al destino del teniente Schiller y del sargento Grenznel, el primero fallecería el 2 de junio de 1943, cuando su avión fue abatido por la artillería antiaérea soviética, cerca de la ciudad de Krymsk, en la región de Kubán. Por su parte, Grenznel moriría el 10 de enero de 1944 durante una misión en aguas de Malta.

Schiller, que había obtenido la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro en 1940, sería noticia cuando ya habían transcurrido siete décadas de su muerte. En octubre de 2014, una asociación de investigadores encontró fragmentos de un Stuka: el motor y la caja principal de transmisión. Junto a ellos estaban los restos mortales de un piloto.

Posteriormente, al comparar el número identificador del aeroplano con datos de archivos, llegaron a la conclusión de que esos restos pertenecían a Horst Schiller.

Primer disparo de la guerra

El primer disparo de la Segunda Guerra Mundial fue efectuado por el acorazado alemán *Schleswig Holstein*, que se encontraba en el puerto de Danzig, en una visita oficial a Polonia.

A las 4:30 h de la madrugada del 1 de septiembre de 1939, el acorazado avanzó lentamente hasta tomar posición frente al *Westerplatte*, en donde se emplazaba una guarnición del ejército polaco. Exactamente a las 4:47 h, el *Schleswig Holstein* abrió fuego.

Primer bombardeo de Alemania

El 2 de septiembre de 1939, un avión del 21.º Escuadrón de la fuerza aérea polaca tuvo el honor de llevar a cabo el primer bombardeo sobre territorio alemán de la guerra. El objetivo fue una fábrica de la ciudad de Ohlau, en la región de Silesia (en la actualidad, Oława, en Polonia).

El aparato que llevó a cabo esa misión fue un bombardero ligero PZL.23B Karaś (Carpa). Ese éxito del Karaś sería anecdótico, ya que estos aparatos eran lentos, poco maniobrables y desprovistos de blindaje, lo que les convertiría en presa fácil para los cazas alemanes.

Primer disparo aliado

El primer disparo efectuado por los Aliados tuvo lugar en Australia, a las 21:15 h del 3 de septiembre de 1939. Desde el fuerte de Point Nepean, que vigila la entrada al puerto de Melbourne, se ordenó a un mercante que estaba a punto de entrar en él que se detuviese para ser inspeccionado, pero el buque ignoró el requerimiento. Desde el fuerte se disparó entonces un cañonazo de advertencia que pasó por encima del mercante. El aviso hizo que el capitán obedeciese de inmediato.

Se da la increíble coincidencia de que este mismo cañón efectuó también el primer disparo aliado de la Primera Guerra Mundial. El 5 de agosto de 1914, horas después de ser declarada la guerra, esta pieza de artillería realizó también otro disparo de advertencia contra un

vapor alemán, el *Pfalz*, que estaba intentando salir del puerto. El *Pfalz* regresó a puerto y su tripulación fue detenida, mientras que el barco pasó a servir en la marina australiana como transporte de tropas.

Primera víctima militar británica

El primer militar británico en perder la vida durante la guerra fue el piloto John Noel Isaac, perteneciente al 600.º Escuadrón de la fuerza aérea británica, la Royal Air Force, RAF.

A las 12:50 h del 3 de septiembre de 1939, tan sólo una hora y cincuenta minutos después de la declaración de guerra de Londres a Berlín, Isaac se estrelló a bordo de un avión Bristol Blenheim en las proximidades del aeródromo de Hendon, al norte de la capital británica.

Primera víctima civil británica

El primer civil en fallecer a consecuencia de la Segunda Guerra Mundial en Gran Bretaña fue un policía llamado George Southworth, la noche del 3 de septiembre de 1939, cuando aún no se habían cumplido las primeras veinticuatro horas desde que su país había entrado oficialmente en la contienda.

Las autoridades habían ordenado el oscurecimiento total de las ciudades en caso de alarma aérea. Sin embargo, en una casa de Harley Street, en Londres, la luz continuaba encendida después de sonar la sirena. El agente Southworth, que estaba encargado de que se cumplieren a rajatabla las órdenes de oscurecimiento, llamó al timbre para instar a su propietario a que apagase la luz inmediatamente, pero nadie contestó a su llamada.

Como la ventana estaba abierta, el policía, dispuesto a que se cumpliera a rajatabla la orden de oscurecimiento, no tuvo otra ocurrencia que encaramarse por la fachada para entrar por ella y apagar él mismo la luz. Para ello se sirvió de la cañería de desagüe que discurría por la fachada, por la que comenzó a trepar.

Cuando estaba a punto de llegar arriba, algún mal gesto le hizo perder el apoyo en la cañería, lo que le hizo precipitarse contra el suelo, muriendo de forma instantánea al impactar su cabeza contra un bloque de piedra.

Por desgracia para él, su encomiable decisión de cumplir con su deber aun a riesgo de su propia vida no hubiera servido de nada, pues

finalmente resultó ser una falsa alarma, causada por un avión francés que había perdido el rumbo.

Primer ataque de la RAF

El primer *raid* llevado a cabo por la RAF tuvo lugar al día siguiente de la declaración de guerra de Gran Bretaña a Alemania. El 4 de septiembre de 1939, una formación de bombarderos Wellington y Bristol Blenheim despegó con el objetivo de atacar las instalaciones portuarias de Wilhelmshaven.

La misión estuvo cerca de resultar un desastre completo. Diez bombarderos regresaron a la base de partida después de ser incapaces de localizar el objetivo. Siete más fueron derribados por el fuego anti-aéreo alemán. Tres aviones estuvieron a punto de atacar a barcos británicos en el mar del Norte, al confundirlos con alemanes, y después decidieron regresar también a la base. Sólo ocho fueron capaces de encontrar el objetivo, atacando a los acorazados *Scheer* y *Hipper* y al mítico crucero *Emden*, que había bombardeado un fuerte británico de Madrás, en la India, durante la Primera Guerra Mundial. Sobre este último buque se estrelló un bombardero Blenheim; casualmente, el nombre del piloto era H. L. Emden.

En total, diecisiete aviadores británicos resultaron muertos en este decepcionante estreno de la RAF en la contienda.

Primer prisionero de guerra británico

El primer británico en caer en manos de los alemanes fue el sargento George Booth, del 107.º Escuadrón de la RAF.

Fue capturado el 4 de septiembre de 1939, cuando su bombardero Bristol Blenheim fue derribado en los alrededores del puerto de Wilhelmshaven mientras llevaba a cabo una misión de observación sobre la costa alemana. En el derribo murió el piloto.

En la misma acción también fue hecho prisionero el ametrallador del bombardero, el irlandés Larry J. Slattery, pero Booth, al ser el de mayor edad, se le concedió preferencia, por lo que tuvo el honor de ser el prisionero de guerra número 1.

Booth sobrevivió a su cautiverio y, tras la guerra, se sentiría orgulloso de poseer esa distinción. Por su parte, durante el tiempo que estuvo cautivo, Slattery haría labores de traductor entre los alemanes

y los prisioneros. Al acabar el conflicto regresó a Irlanda, pero volvió a Alemania para trabajar como traductor durante los juicios de Nuremberg.

Primer U-Boot capturado

En primer submarino alemán o U-Boot¹ capturado por los Aliados fue el U-39. El 14 de septiembre de 1939, los destructores británicos *Fire-drake*, *Faulkner* y *Foxhound* forzaron con el lanzamiento de cargas de profundidad que el U-39 saliese a la superficie, después de que el submarino hubiera disparado dos torpedos al portaaviones *Ark Royal*.

El U-39 había resultado tan dañado por las cargas de profundidad, que se hundió poco después de que la tripulación fuera rescatada.

Primer ataque aéreo alemán a suelo británico

El 16 de octubre de 1939, una formación de nueve bombarderos alemanes Junkers Ju 88 despegó de un aeródromo de la isla de Sylt, la mayor de las islas Frisias, en el mar del Norte, para atacar los buques británicos fondeados en el puerto escocés de Rosyth, un objetivo que se situaba en el límite de su radio de acción. Este puerto sería el primer punto de la geografía británica en ser atacado por aviones alemanes.

La incursión tomó totalmente por sorpresa a los británicos, al no funcionar sus sistemas de alerta. Como no sonó ninguna sirena, los defensores del puerto, pertrechados de cañones antiaéreos, sólo reaccionaron cuando vieron los aviones alemanes sobre sus cabezas. En la operación resultaron alcanzados el destructor *Southampton* y los cruceros *Mohawk* y *Edinburgh*. Un total de 16 tripulantes murieron y 44 fueron heridos, aunque esa información no fue entonces hecha pública.

En el dique seco se encontraba el crucero *Hood*, en donde estaba siendo reparado por trabajadores civiles, pero este barco no sería atacado por los aviones germanos, ya que Hitler había dado órdenes estrictas de que ningún civil resultase muerto en el ataque, para no provocar una reacción británica.

Para hacer frente a los bombarderos germanos, una escuadrilla de cazas Spitfire acudió desde la base de Turnhouse, cerca de Edimbur-

¹ U-Boot es la abreviatura de *Unterseeboot*, nave submarina. El plural es U-Boote.

go. Los Spitfire lograron abatir dos Ju 88, que se convertirían en los primeros aviones derribados por la RAF. Dos tripulantes fueron rescatados por un barco de pesca y cuatro aviadores germanos murieron, siendo enterrados con honores militares, como era habitual en esos primeros compases de la guerra.

Primera victoria de la RAF

El sargento F. Lethard, ametrallador en un bombardero Fairey Battle, proporcionó a la RAF su primer derribo en la guerra, abatiendo el 20 de septiembre de 1939 un caza alemán Messerschmitt Bf 109 cuando efectuaba un vuelo sobre Aquisgrán.

Primer balance de bajas de la RAF

La primera lista de bajas de la RAF fue emitida el 31 de enero de 1940. A pesar de que todavía no se había producido un choque directo entre las fuerzas británicas y alemanas, esa lista presentaba ya 758 muertos y 210 aparatos perdidos.

Al final de la guerra, la lista de bajas mortales incluiría un total de 69.605 miembros de la RAF.

Primera víctima civil británica en un bombardeo

El primer civil británico que murió víctima de un bombardeo alemán fue James Isbister, que residía cerca de la base naval de Scapa Flow, en las islas Orcadas, al norte de Escocia.

A las ocho de la tarde del 16 de marzo de 1940, quince aviones germanos Junkers Ju 88 atacaron la base de Scapa Flow. El objetivo del ataque eran los buques HMS *Rodney*, HMS *Iron Duke* y HMS *Norfolk*. El último de ellos recibió el impacto directo de una bomba, provocando la muerte de cuatro marineros y causando heridas graves a otros siete hombres. Aunque el *Norfolk* sufrió graves daños, finalmente podría ser reparado.

Pero las bombas alemanas no sólo caerían sobre la base naval, sino también sobre una aldea cercana, Stennes. Cuando sus habitantes advirtieron que los aviones alemanes estaban sobrevolando el pueblo, acudieron rápidamente a los refugios. James Isbister, de 27 años, su

mujer y su hijo estaban en casa; antes de bajar al sótano, acogieron a dos vecinos que en ese momento pasaban por la calle. Pero antes de bajar, Isbister escuchó cómo una bomba caía sobre la casa de enfrente; sin importarle el peligro, decidió salir y cruzar la calle para tratar de ayudar a sus vecinos. En el momento en el que salió a la calle, cayó otra bomba, que acabó con su vida.

Isbister fue el primer habitante de Stennes en morir, en un *raid* que causó la muerte de cuatro vecinos más. En total, sesenta bombas cayeron sobre la aldea, de las que ocho no llegaron a estallar. La muerte de Isbister sería también la primera a consecuencia directa de una acción enemiga durante la Segunda Guerra Mundial.

Primer ataque de la RAF sobre Alemania

En la noche del 19 al 20 de marzo de 1940, una escuadrilla de la RAF atacó la base de hidroaviones de Hornum, al sur de la citada isla de Sylt, situada a una decena de kilómetros de la costa. Esta operación fue el primer ataque de la RAF a un objetivo alemán. Además, esa acción constituiría el más ambicioso ataque aéreo de ambos bandos hasta ese momento de la contienda.

Se escogió una noche de luna llena para facilitar la orientación. De los 30 bombarderos Withley y 20 Hampden, todos menos cuatro llegaron hasta el objetivo. De los restantes, tres tuvieron que dar la vuelta por culpa de sendas averías y uno no consiguió encontrar la isla.

El primer avión sobrevoló Sylt a las ocho de la tarde. A partir de entonces, y durante seis horas, los aparatos descargaron sus bombas sobre la base de Hornum, arrojando sobre todo bombas incendiarias, para que el fuego arrasase las instalaciones.

En la operación tan sólo un bombardero, un Withley, fue abatido por el fuego antiaéreo. Dos regresaron severamente dañados y los demás volvieron intactos. Aun así, la misión no pudo ser considerada un éxito, ya que los vuelos de reconocimiento posteriores concluyeron que la base no había sufrido daños importantes, tan sólo dos hangares se habían incendiado, así como algunos depósitos de combustible y un embarcadero. Además, en ese momento únicamente había dos aviones en la base: un caza y un hidroavión. Estos magros resultados llevaron a que la RAF se replantease sus técnicas de bombardeo.

Primer gran buque de guerra hundido desde el aire

El primer buque de guerra de gran tamaño hundido a consecuencia de un ataque aéreo fue el crucero ligero alemán *Königsberg*.

El 9 de abril de 1940, dieciséis aviones británicos Blackburn B-24 Skua partieron de la base aeronaval de Hatston, en las islas Orcadas, para atacar al crucero, que se encontraba fondeado en el puerto noruego de Bergen. El *Königsberg*, incapaz de defenderse del ataque de los Skuas, resultó hundido a consecuencia de dos impactos directos de bombas de 45 kilos que resultarían fatales. Como el crucero germano tardó tres horas en hundirse, dio tiempo a que toda la tripulación abandonase el barco.

Primer ataque aéreo desde un portaaviones

El primer ataque aéreo lanzado desde un portaaviones tuvo lugar el 11 de abril de 1940. Ese día, 18 aviones Swordfish pertenecientes a los escuadrones 816.º y 818.º de la RAF despegaron desde el HMS *Furious* para cumplir una misión de bombardeo contra barcos alemanes fondeados en el fiordo de Trondheim, en Noruega. Todos los aviones que participaron en la operación pudieron regresar al *Furious*.

Primer ataque aéreo inglés con víctima inglesa

En el primer ataque aéreo sobre una ciudad alemana, 36 bombarderos británicos pertenecientes a los escuadrones 77.º, 18.º, 49.º, 51.º y 58.º de la RAF arrojaron sus bombas sobre un nudo ferroviario en Mönchengladbach, la noche del 11 al 12 de mayo de 1940.

Curiosamente, la única víctima mortal que causó el ataque fue una ciudadana inglesa que residía en esta ciudad germana.

Primeros bombardeos aliados sobre Berlín

El primer bombardeo aliado de Berlín se produjo el 7 de junio de 1940, en una operación en la que tan sólo participó un aparato, el cuatrimotor francés *Jules Verne*. Esa misión fue la respuesta al primer ataque aéreo que sufrió París, cuando el 3 de junio de 1940 las afueras de la capital francesa fueron bombardeadas por la fuerza aérea germa-

na, la Luftwaffe, provocando 254 muertos y ocasionando grandes daños en aeródromos e instalaciones defensivas.

Los franceses, que estaban sufriendo grandes reveses militares, no estaban en condiciones de efectuar una actuación de este calibre sobre suelo alemán, pero aun así se decidió dar una respuesta con el objetivo de restituir a la nación gala el orgullo herido. Para ello se recurrió a un Farman F.222, un aparato de reconocimiento que podía cumplir también funciones de bombardeo, procedente de la flota de Air France que efectuaba el servicio postal a través del Atlántico Sur.

Con ansias de revancha, cuatro días después del ataque a París, el *Jules Verne* despegó de un aeródromo de Burdeos rumbo a Berlín. El aparato iba pilotado por el capitán Henri Daillière, quien decidió alcanzar la capital germana dando un rodeo a través de Dinamarca y el mar Báltico. Sus tripulantes demostraron ser unos excelentes navegantes aéreos; aunque era de noche, lograron situarse sobre Berlín, teniendo en cuenta que la ciudad se encontraba totalmente oscurecida para evitar un ataque desde el aire.

Las defensas aéreas de la capital no se tomaron muy en serio la incursión, ya que al comprobar que se trataba de un único aparato pensaron que se limitaría a lanzar octavillas, así que ni tan siquiera dispararon los cañones antiaéreos. Aprovechando esa falta de oposición, Daillière decidió permanecer sobre el cielo berlinés el mayor tiempo posible, dando varias vueltas sobre la ciudad, una treta psicológica para dar la sensación de que eran más aparatos los que la estaban sobrevolando.

Finalmente, el *Jules Verne* dejó caer su modesto cargamento de bombas sobre unas fábricas situadas al nordeste de la ciudad. Los daños causados fueron de escasa consideración, pero el objetivo de castigar, aunque fuera de modo simbólico, a la capital alemana ya se había conseguido. Una vez cumplida la misión pusieron rumbo a casa atravesando el país enemigo, amparados en la oscuridad de la noche, y llegaron a París a las cinco de la madrugada.

La prensa francesa magnificó el episodio asegurando que la misión había sido llevada a cabo por una formación de bombarderos y destacando que los alemanes no habían logrado derribar ningún avión, lo que no se puede negar que no fuera cierto. Pero la satisfacción producida por la audaz incursión duraría bien poco. En el frente, las tropas francesas seguirían mostrándose impotentes para hacer frente a las divisiones Panzer y París tardaría apenas una semana en caer.

La primera vez que los británicos bombardearon Berlín fue en la noche del 25 al 26 de agosto de 1940, dos días después de que la Luft-

waffe bombardease Londres por error. De los 81 bombarderos británicos que participaron en la misión, 27 no lograron encontrar el objetivo y 5 fueron derribados.

Por su parte, la primera vez que los soviéticos bombardearon la capital del Reich fue un año después, la noche del 7 al 8 de agosto de 1941, con una formación de bombarderos procedentes de las islas de Osel y Dago, en el Báltico. Esta incursión supuso una gran sorpresa para Hitler, que consideraba a la obsoleta aviación soviética incapaz de llevar a cabo una misión de este tipo.

En total, Berlín sufriría un total de 363 *raids* aéreos a lo largo de la guerra.

Primer lanzamiento de paracaidistas británico

La primera vez que los británicos realizaron un lanzamiento de paracaidistas fue la noche del 10 de febrero de 1941. La operación, que recibiría el grandilocuente nombre de Colossus ('coloso'), tenía como objetivo la destrucción de un importante acueducto cercano a Calitri, en Apulia, al sur de Italia, que abastecía de agua a las ciudades de Tarento, Brindisi y Bari, además de a la importante base naval de Tarento. Los británicos estaban convencidos de que los efectos del ataque supondrían un golpe a la moral de la población y afectarían al esfuerzo de guerra en las campañas del norte de África y Albania.

El objetivo, situado a 80 kilómetros hacia el interior, estaba demasiado lejos para efectuar un desembarco, y tampoco era posible lograrlo mediante un bombardeo aéreo. Por tanto, se decidió recurrir al 11.º Batallón del Servicio Aéreo Especial (*Special Air Service Battalion*), integrado por 350 hombres y que sólo tenía siete meses de antigüedad. Esta unidad era conocida como la «nueva fuerza de Churchill», ya que él había sido su gran impulsor, tras contemplar los éxitos de las fuerzas paracaidistas alemanas en la campaña occidental.

En la Operación Colossus participarían seis bombarderos Whitley modificados, desde los que saltaría la denominada Tropa X, compuesta de 38 hombres, de los que siete eran oficiales, bajo el mando del mayor T. A. G. Pritchard. El plan consistía en descender sobre el valle en el que se hallaba el objetivo, destruir el acueducto y caminar 80 kilómetros hasta la desembocadura del río Sele. Allí les recogería el submarino HSM *Triumph* la noche del 15 de febrero. Como maniobra de distracción, coincidiendo con el lanzamiento de los paracaidistas, otros dos aparatos llevarían a cabo un bombardeo sobre la estación de ferrocarril de Foggia.

BIBLIOGRAFÍA

- ARNOLD-FOSTER, Mark, *El mundo en guerra*, Plaza & Janés, Barcelona, 1975.
- ATKINSON, Rick, *El día de la batalla*, Crítica, Barcelona, 2014.
- *Los cañones del atardecer*, Crítica, Barcelona, 2014.
- *Un ejército al amanecer*, Crítica, Barcelona, 2004.
- BEEVOR, Antony, *La Segunda Guerra Mundial*, Pasado & Presente, Barcelona, 2012.
- BENDFORD, Timothy, *The World War II Quiz & Fact Book*, Gramercy Books, Nueva York, 1999.
- BREUER, William, *Bizarre tales of World War II*, John Wiley & Sons, Nueva York, 2003.
- *Secret weapons of World War II*, John Wiley & Sons, Nueva York, 2000.
- *Undercover tales of World War II*, John Wiley & Sons, Nueva York, 1999.
- BROOKS, Evan, *Military History's Top 10 Lists*, Nueva York, 2003.
- CRAIG, William, *La caída del Japón*, Luis de Caralt, Barcelona, 1974.
- DOWSWELL, Paul, *True stories of the Second World War*, Usborne Publishing, Londres, 2003.
- DUNNIGAN, James, *Dirty little secrets of World War II*, Morrow, Nueva York, 1994.
- *Victory and deceit, Dirty tricks at war*, Morrow, Nueva York, 1995.
- FLAGEL, Thomas, *The History Buff's Guide to World War II*, Cumberland House, Nashville, 2005.
- HAYWARD, James, *Mitos y leyendas de la Segunda Guerra Mundial*, Inédita Editores, Barcelona, 2004.
- HASTINGS, Max, *Armagedón. La derrota de Alemania, 1944-1945*, Crítica, Barcelona, 2005.
- ed., *Military anecdotes*, Oxford University Press, Oxford, 1985.
- *Se desataron todos los infiernos. Historia de la Segunda Guerra Mundial*, Crítica, Barcelona, 2011.

- HOLMES, Richard, *Un mundo en guerra. Historia oral de la Segunda Guerra Mundial*, Crítica, Barcelona, 2008.
- HOLT, Thaddeus, *The Deceivers: Allied Military Deception in the Second World War*, Skyhorse, 2010.
- JACKSON, Robert, *Unexplained Mysteries of World War II*, Eagle Editions, Londres, 2003.
- *Commanders and Heroes of World War II*, Airline Publishing, Londres, 2004.
- KELLY, Brian C., *Best little stories from World War II*, Cumberland House, Nashville, 1998.
- LEWIS, Jon, ed., *The Mammoth Book of True War Stories*, Robinson, Londres, 2005.
- MALONE, John, *The World War II Quiz Book*, Quill, Nueva York, 1991.
- MCCOMBS, Don y WORTH, Fred., *World War II. 4, 139 strange and fascinating facts*, Wings Books, Nueva York, 1996.
- O'DONNELL, Patrick, *Operatives, spies, and saboteurs: The unknown story of World War II's OSS*, Citadel, 2006.
- OVERY, Richard, *Por qué ganaron los Aliados*, Tusquets, Barcelona, 2005.
- PIEKALKIEWICZ, Janusz, *Espías, agentes y soldados*, Círculo de Lectores, 1972.
- POPE, Stephen, *Dictionary of the Second World War*, Pen and Sword Books, Barnsley, 2003.
- REGAN, Geoffrey, *Military anecdotes*, André Deutsch, Londres, 2002.
- ROEBLING, Karl, *Great myths of World War II*, Paragon Press, Fern Park, 1985.
- TOLAND, John, *Los últimos 100 días*, Bruguera, Barcelona, 1970.
- TUNNEY, Christopher, *Biographical Dictionary of World War II*, St. Martin Press, Nueva York, 1972.
- VANDIVER, Frank, *1001 things everyone should know about World War II*, Broadway Books, Nueva York, 2002.
- VV. AA. *Dictionary Hutchinson of World War II*, Brockhampton Press, Londres, 1997.
- WILLIAMS, Andrew, *La batalla del Atlántico*, Crítica, Barcelona, 2004.

El autor agradecerá que se le haga llegar cualquier comentario, crítica o sugerencia a las siguientes direcciones de correo electrónico:

jhermar@hotmail.com
jesus.hernandez.martinez@gmail.com

