

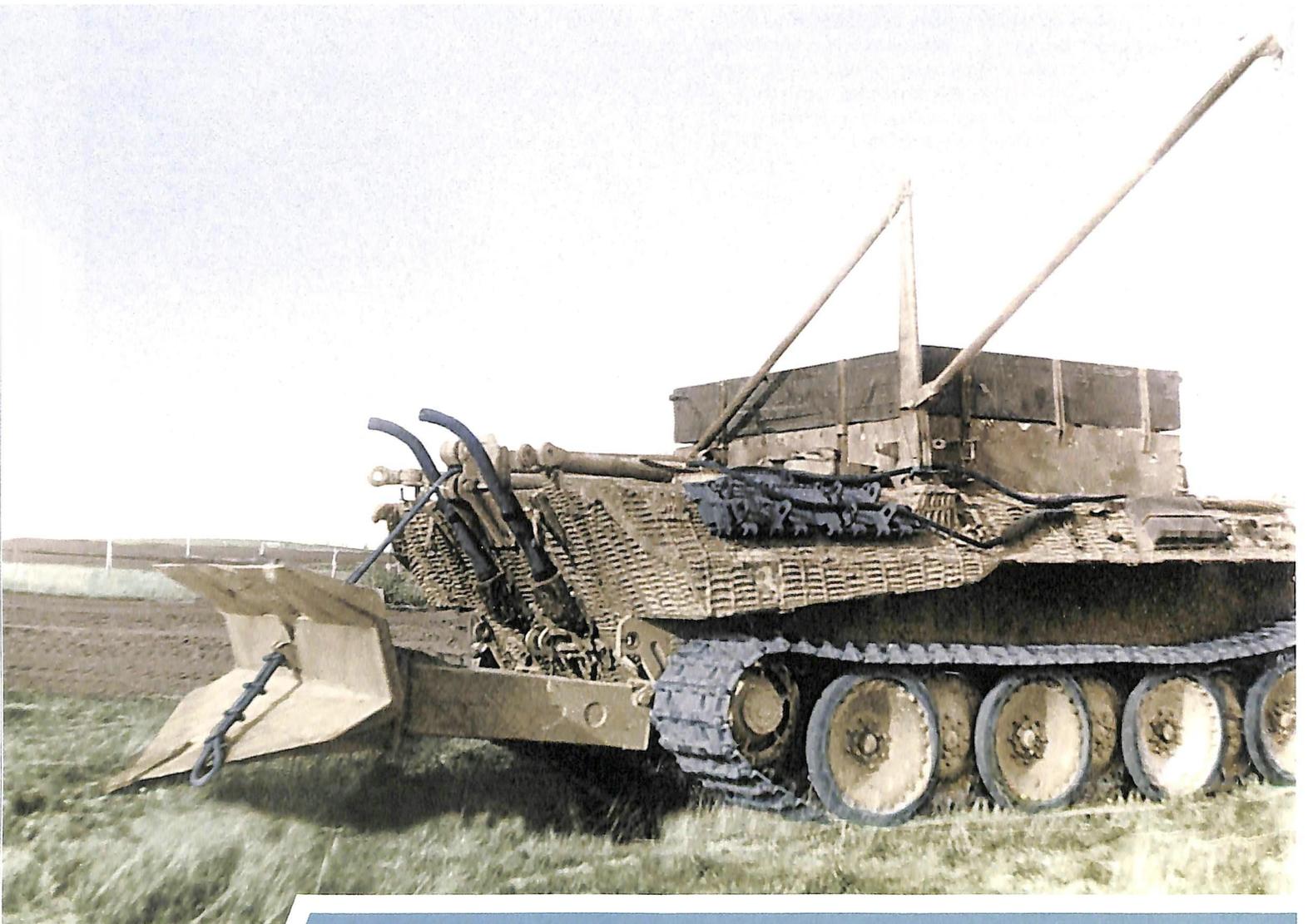


LES CHARS DE DÉPANNAGE ALLEMANDS

LES CHARS DE DÉPANNAGE ALLEMANDS

Par Dominique Renaud

LES REMORQUEURS DE L'EXTRÊME



▲ Un Bergepanther Ausf. A de début de production. Il est probable qu'il s'agisse d'un engin reconstruit sur une base de char de combat au vu de la présence de Zimmerit sur la caisse. Ce blindé de dépannage est doté d'une bêche métallique en forme de flèche, fixée à l'arrière, destinée à empêcher le véhicule de reculer lors des opérations de halage.

Toutes photos Archives Caractère

Durant la première moitié de la Seconde Guerre mondiale, le semi-chenillé lourd *Sd.Kfz. 9* s'avère capable de remorquer sans problème les 20 tonnes d'un *Panzer III* ou les 23 tonnes d'un *Panzer IV*. Toutefois, la mise en service du *Panzer V* Panther (46 tonnes) et du *Panzer VI* Tiger I (57 tonnes) impose l'utilisation, prévue par le règlement, de deux *schwere Zugkraftwagen 18t* attelés entre eux. L'arrivée des chasseurs de chars Ferdinand (65 tonnes) démultiplie encore la problématique du remorquage des blindés en panne ou endommagés, et de trop nombreuses machines doivent être abandonnées à l'ennemi faute de moyens de remorquage adaptés. En 1943, Guderian s'empare du dossier et demande la conversion de Panther. Si ces machines forment l'ossature des dépanneurs lourds, d'autres engins vont être assemblés afin de combler les inévitables carences d'une industrie allemande incapable de fournir les châssis nécessaires.

Profilis couleurs © M. Filipiuk / Trucks & Tanks Magazine, 2016

L'INCONNU VKz 35.01

Après l'annulation de son projet de char lourd *Versuchskraftfahrzeug 36.01(H)*, la firme Henschel reçoit l'ordre de fournir à l'entreprise Famo, située à Breslau, cinq châssis de présérie. À charge pour cette dernière de les convertir en *Abschleppfahrzeuge* (VKz 35.01) : des engins de dépannage lourds. Destinée aux *Kompanien* de chars lourds Tiger, ce véhicule, doté d'un treuil

de 40 tonnes (*Seilwinde 22/40*) et d'un nouveau moteur 12 cylindres Maybach HL 210 (développant 650 chevaux) couplé à une transmission raccourcie afin que la puissance soit disponible rapidement, est théoriquement destiné aux *Kompanien* équipées de *Panzer VI Ausf. E* Tiger I. Toutefois, les précisions manquent sur le devenir de ces VKz 35.01, véritables prédécesseurs du *Bergepanther*. Par ailleurs, nulle trace n'est mentionnée dans les rapports des unités, si bien que des doutes peuvent être émis sur la réalisation de ces machines.

 12 cylindres essence Maybach HL 210
650 chevaux

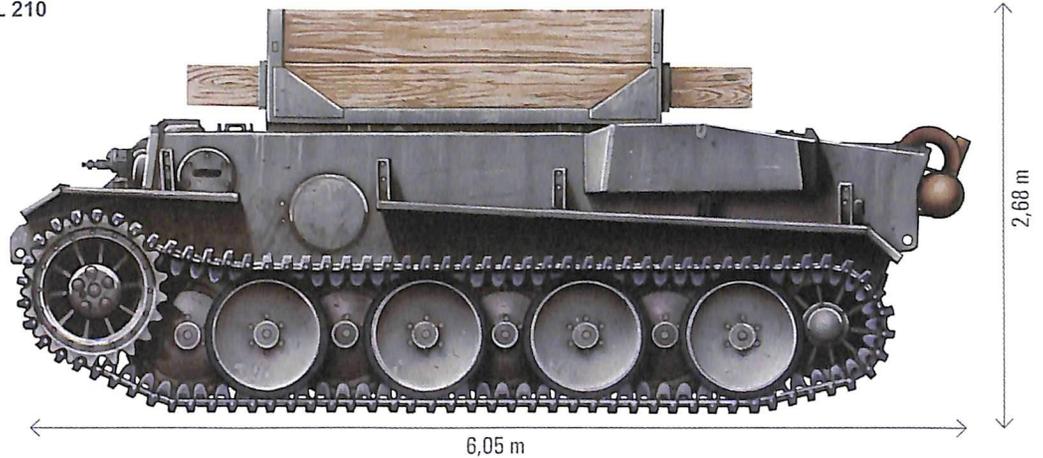
 40t

 50 km/h

Note : à notre connaissance, il n'existe pas de photos du VKz 35.01. Le profil présenté ici est donc une extrapolation d'un châssis de *Versuchskraftfahrzeug 36.01(H)* équipé de matériels provenant d'un *Bergepanzer III*. Les informations mentionnées dans la fiche technique sont donc à prendre sous réserves.

VKz 35.01
Vue d'artiste

Largeur : 3,14 m



BERGEPANZER VI

En 1942, la victoire d'Henschel lors de la compétition pour la livraison de chars lourds à l'Armée allemande laisse sans utilisation les 90 châssis assemblés prématurément par Porsche, trop sûr de son succès. La décision est alors prise de les transformer en chasseurs de chars lourds Ferdinand. Par ailleurs, les cinq Tiger(P) terminés sont envoyés à Dollersheim, en Autriche, pour assurer la formation et l'entraînement des équipages. D'août à septembre 1943, trois d'entre eux sont convertis, après ablation de leur tourelle, en véhicules de dépannage et désignés *Bergepanzer Tiger(P)* ou *Bergetiger(P)*. Afin d'équilibrer le châssis, les deux moteurs Maybach 120, développant 300 chevaux, sont placés en position centrale, et, pour alléger l'ensemble, la plaque de blindage supplémentaire épaisse de 100 mm n'est pas fixée à l'avant. La tourelle est remplacée par une petite superstructure aux flancs inclinés. La protection s'élève à 50 mm en frontal et 30 mm sur les côtés. Des fentes de vision sont placées sur ces derniers,

tout comme des tapes de tir pour des pistolets. Une trappe en provenance de la tourelle d'un *Panzer III* est posée sur la partie arrière de cette superstructure, qui reçoit, sur sa face avant, une mitrailleuse MG-34 de 7,92 mm montée sur une rotule, destinée à assurer la défense rapprochée. Une deuxième peut être positionnée sur le dessus de la casemate. Enfin, sur le toit, une coupole permet au chef d'engin d'observer l'extérieur sans s'exposer. Une grue d'une capacité de 2 tonnes est également installée. Faute d'un treuil et d'une bêche, les capacités du *Bergepanzer VI* sont assez limitées en termes de dépannage. En août 1943, la firme Nibelungenwerk termine l'assemblage des différentes pièces, et les trois machines sont déployées par la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* à raison d'une au sein de sa 1. *Kompanie*, expédiée en Italie en février 1944, et le reste dans les 2. et 3. *Kompanien* en partance pour le front de l'Est au printemps 1944. Avant de rejoindre l'unité, les *Bergepanzer* Elefant – une autre de leur appellation avec celle de *Bergetiger(P)* – reçoivent, de janvier à mars 1944, une couche de Zimmerit, une pâte antimagnétique censée faire échec aux mines aimantées.

Bergepanzer VI
2. *Kompanie*

Schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Armée allemande
Ukraine occidentale, Union soviétique, juin 1944

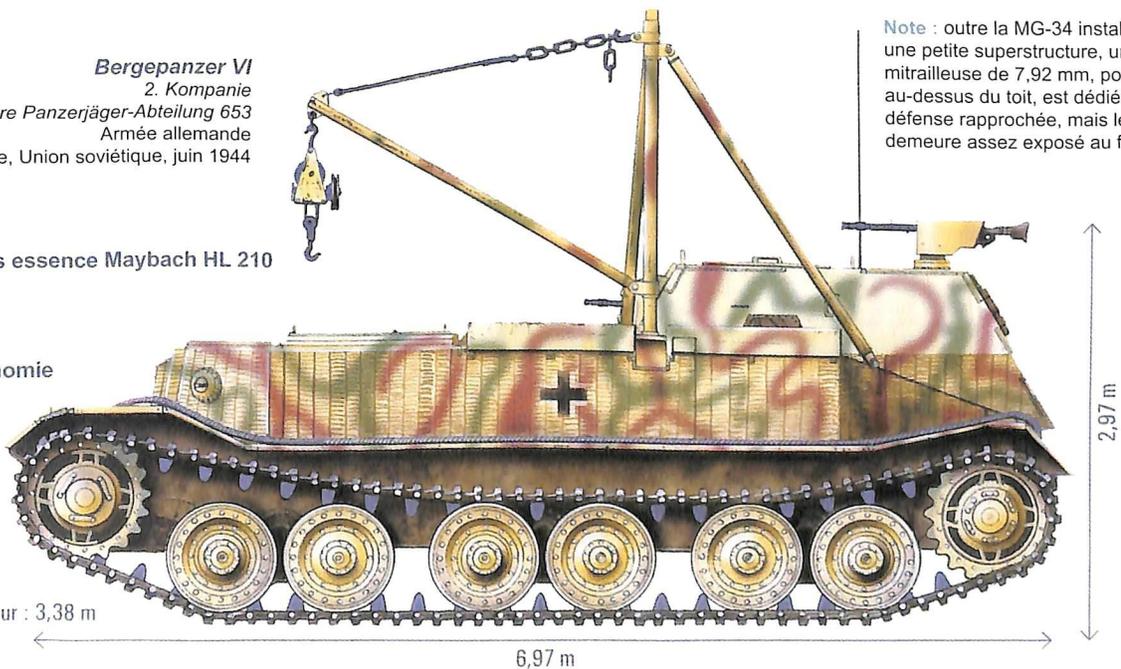
 2 x 12 cylindres essence Maybach HL 210
530 chevaux

 60t

 30 km/h
150 km d'autonomie

Note : outre la MG-34 installée dans une petite superstructure, une autre mitrailleuse de 7,92 mm, positionnée au-dessus du toit, est dédiée à la défense rapprochée, mais le servant demeure assez exposé au feu ennemi.

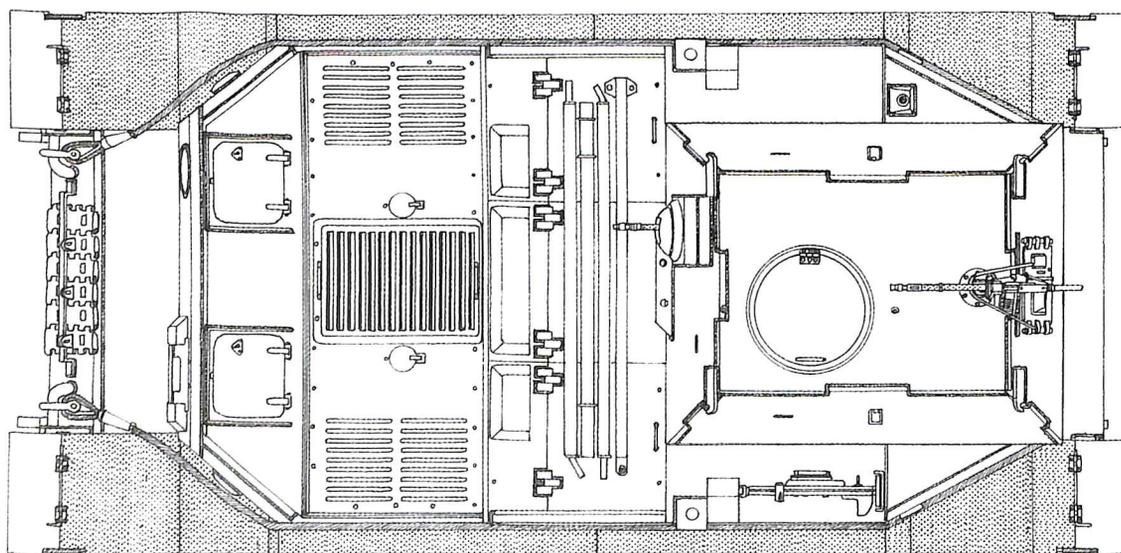
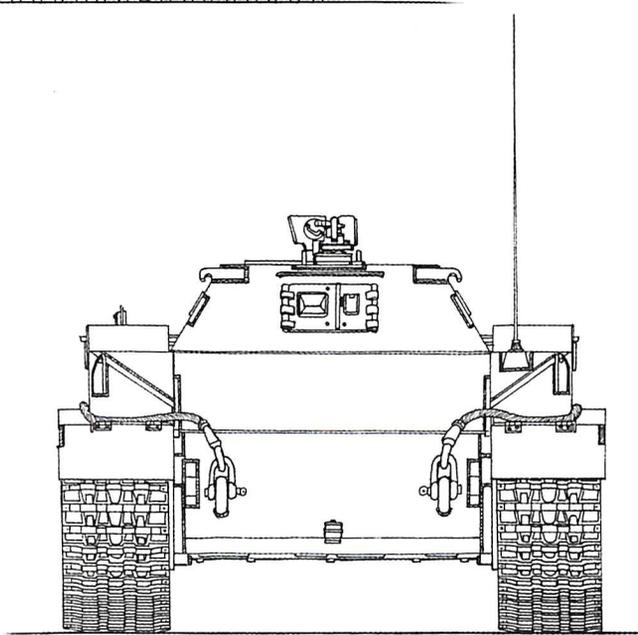
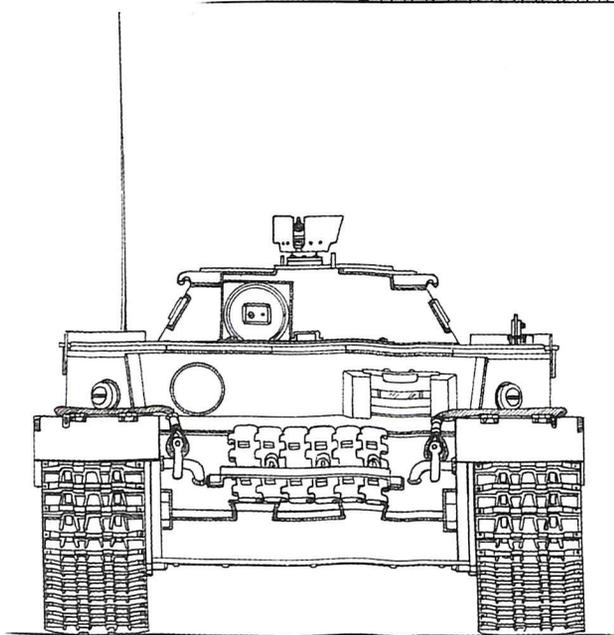
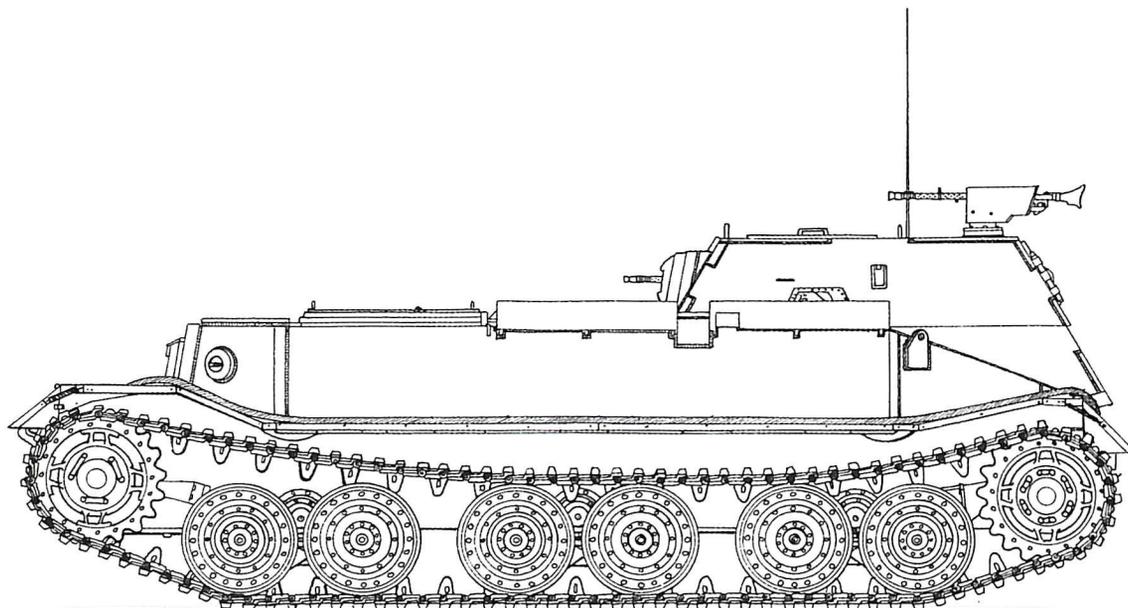
Largeur : 3,38 m



6,97 m

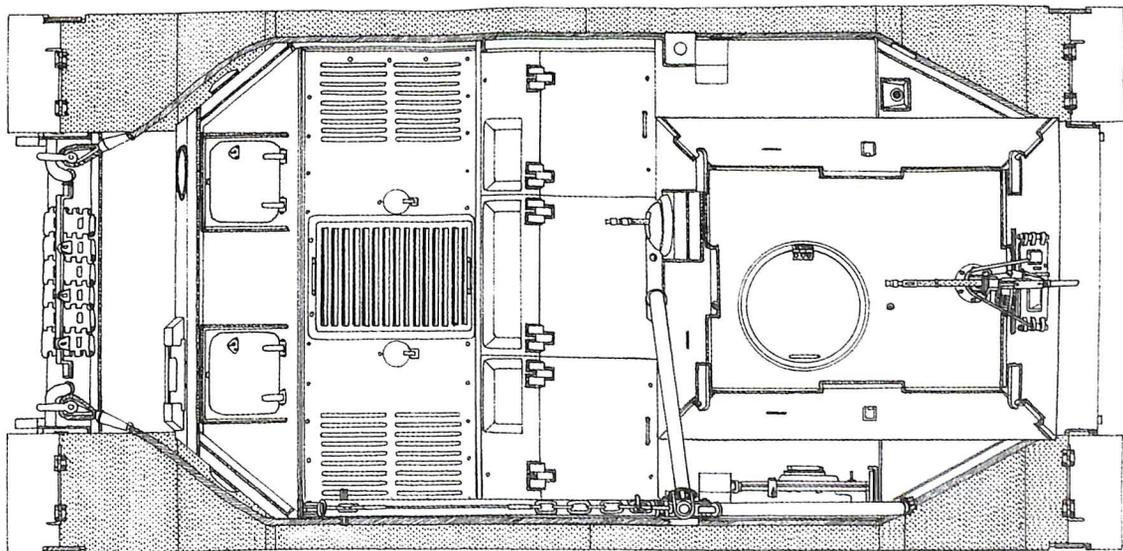
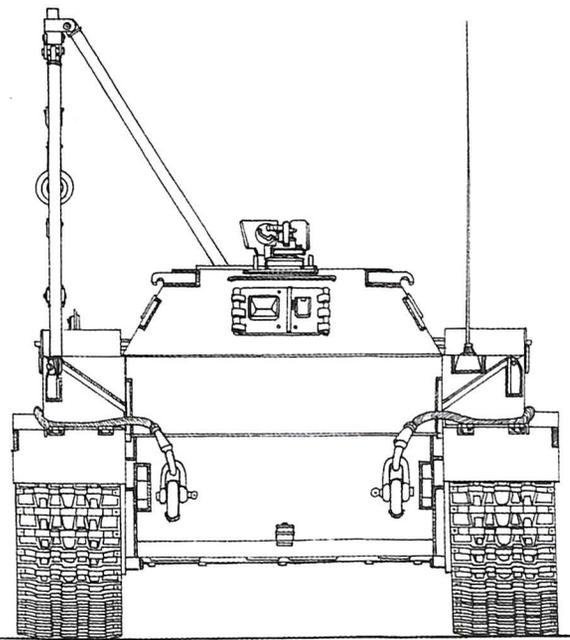
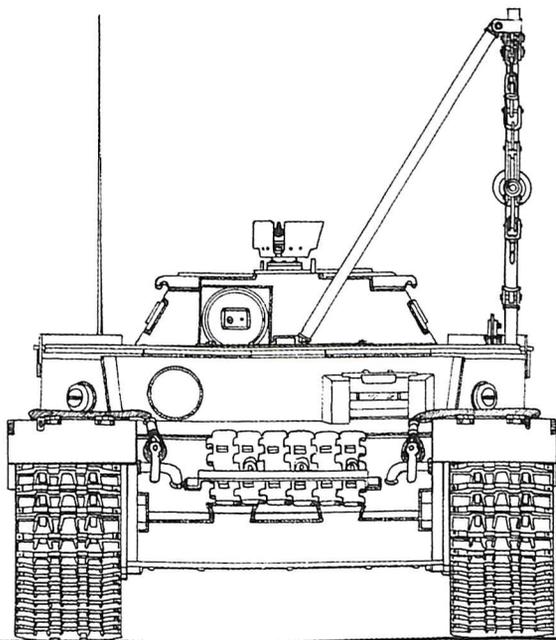
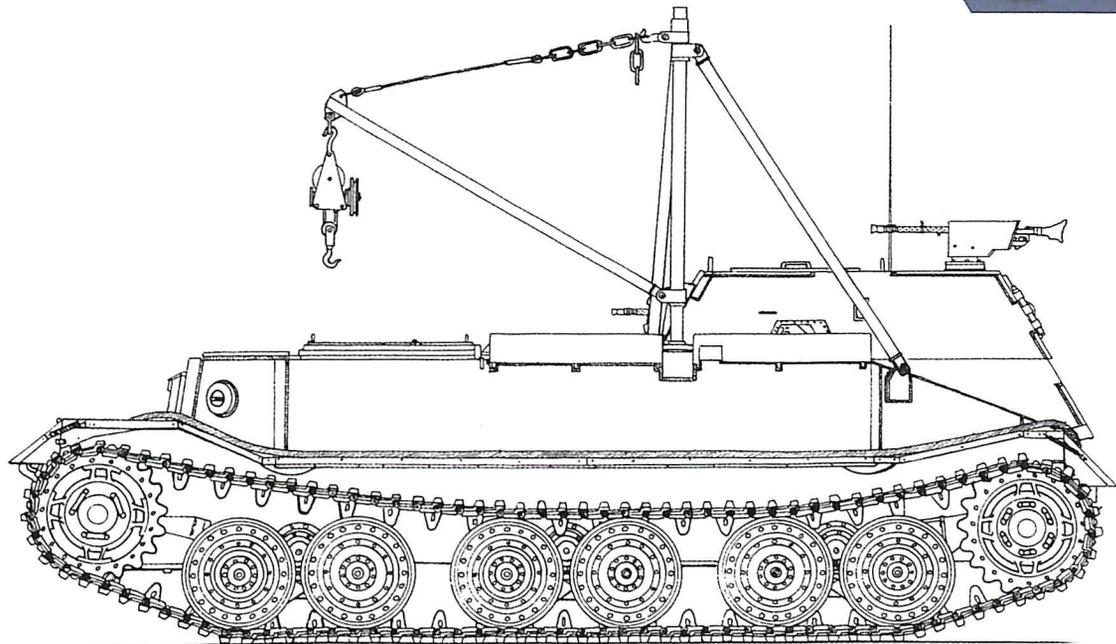


LES CHARS DE DÉPANNAGE ALLEMANDS





1942
1945



© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2016

1/48^e

BERGEPANZER VI (CONFIGURATION DÉPANNAGE)



LES CHARS DE DÉPANNAGE ALLEMANDS

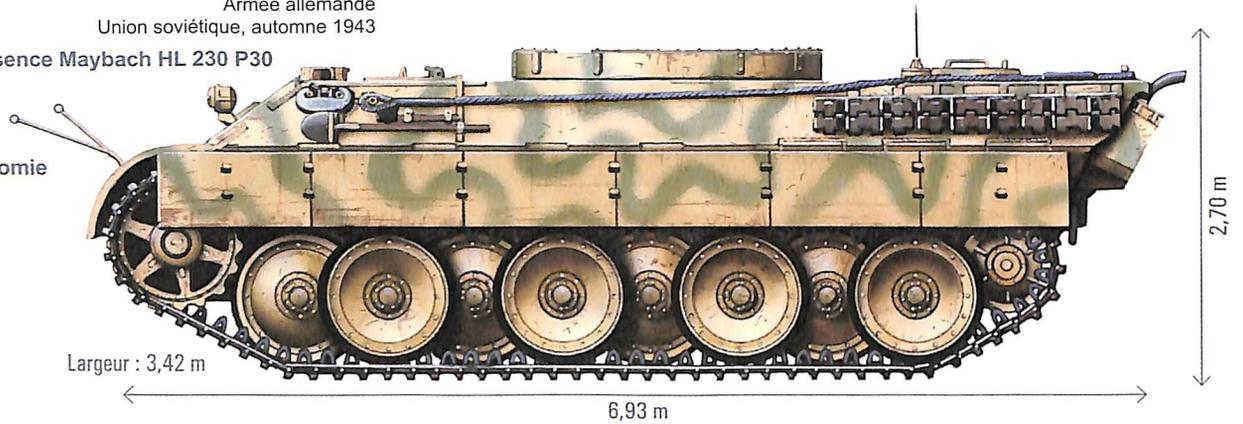
LES PREMIERS BERGEPANTHER

En juin 1943, MAN produit une douzaine de Bergepanther reprenant les châssis de *Panzer V Ausf. D*. Les blindés sont simplement détourellés, et le puits de tourelle est remplacé par une pièce circulaire en bois renforcée par des montants métalliques. Des charnières permettent de l'ouvrir sur l'arrière afin de pouvoir accéder à l'intérieur de la caisse. L'habitacle reçoit un plancher plat de manière à pouvoir embarquer du matériel de dépannage et de remorquage, le tout pouvant atteindre les 3 tonnes. Comme sur le char de combat, une mitrailleuse MG-34

de 7,92 mm assure la défense rapprochée. Ces engins sont déployés lors de la bataille de Koursk en août 1943 au sein de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653*, où ils prouvent leurs aptitudes. Bien que ne comptant que sur leur seule capacité de traction, car démunis de bêche pour s'ancrer au sol, ces *Bergepanzer V* Bergepanther sont susceptibles de tracter un Ferdinand. Pour autant, ces conversions ne sont aptes qu'au remorquage et ne peuvent pas être utilisées pour des opérations de maintenance. Afin de les rendre plus polyvalents, en octobre 1943, des points d'attache sont soudés sur la caisse pour permettre l'emploi d'une grue démontable d'une capacité de 2 tonnes. Un affût antiaérien pour une MG-34 est aussi installé.

Bergepanther (première série)
Unité non identifiée
Armée allemande
Union soviétique, automne 1943

-  12 cylindres essence Maybach HL 230 P30
600 chevaux
-  43'
-  55 km/h
320 km d'autonomie



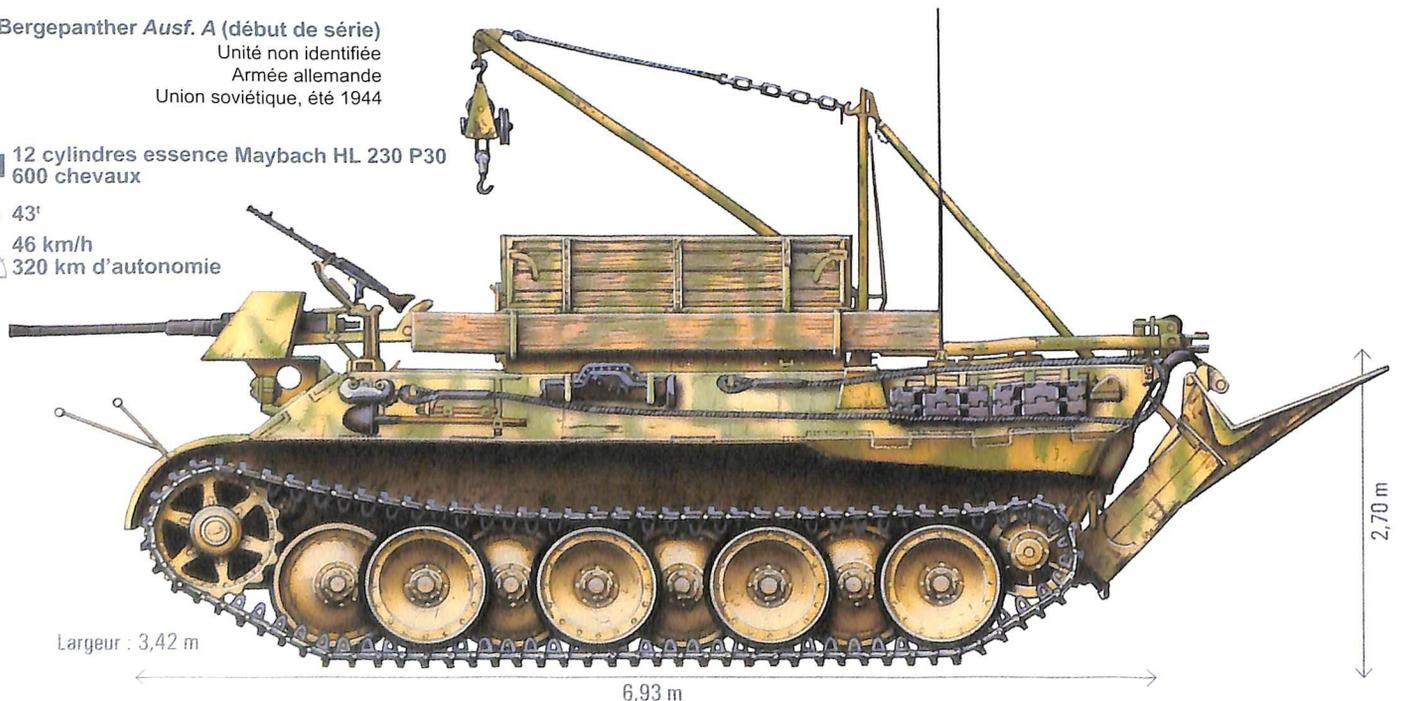
BERGEPANTHER AUSF. A

Pendant que les premiers Bergepanther font la preuve du bien-fondé de leur conception, Henschel reçoit une commande pour 70 *Sd.Kfz. 179* Bergepanther *Ausf. A* mieux équipés en moyen de dépannage. Produits en octobre 1943, ils se différencient des premiers dépanneurs par l'accroissement de la capacité des réservoirs à 1 075 litres. Les trappes individuelles des pilote et radio sont remplacées par une grande ouverture. Par ailleurs, les Bergepanther *Ausf. A* se voient dotés de guide-câble à l'arrière de la caisse. De plus, un nouveau barbotin fait son apparition. Reprenant des châssis de *Panzer V Ausf. A*, ces machines sont munies d'un treuil, couplé au moteur *via* un système d'engrenages, capable de tirer une masse de 40 tonnes en traction directe en appliquant seulement une force de 3 tonnes à l'aide d'un câble d'acier long de 150 mètres. Une poulie de mouflage porte cette performance

à 80 tonnes. Apte à soulever une charge de 2 tonnes, une grue légère avec poulie de mouflage assure les réparations sur le champ de bataille. En novembre 1943, le train de roulement reçoit de nouveaux galets et un barbotin redessiné. En outre, un cric de 2 tonnes est installé sous les pots d'échappement. En décembre 1943, toujours sur des châssis de *Panzer V Ausf. A*, une superstructure carrée ouverte sur le dessus, dont les parois sont constituées de planches cerclées de métal, est installée. Afin de démultiplier son efficacité, une bêche métallique en forme de flèche est montée à l'arrière pour empêcher le véhicule de reculer lors des opérations de traction. Le pilote effectue alors une marche arrière afin de l'ancrer dans le sol au moment de l'action du treuil. Si les Bergepanther *Ausf. A* sont armés de la « classique » MG-34, les premiers engins reçoivent un canon mitrailleur *KwK 38* de 2cm protégé par un bouclier épais de 8 mm, placé sur un support spécifique à l'avant de la caisse. Il est complété par une deuxième MG-34. En janvier 1944, de nouveaux galets sont montés.

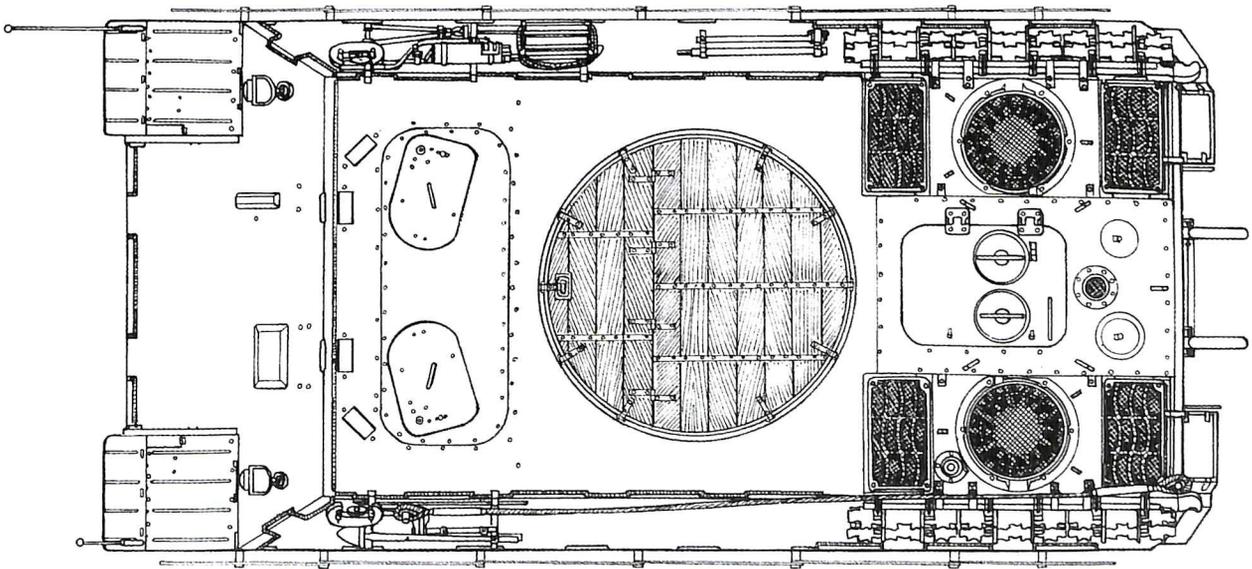
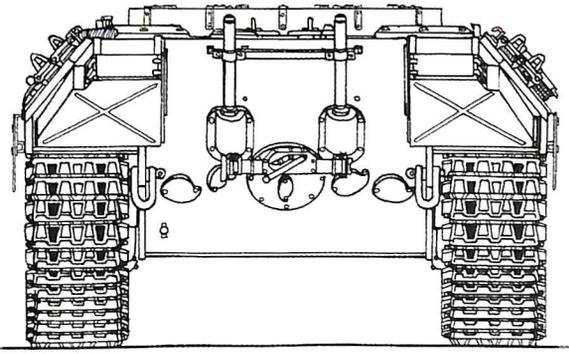
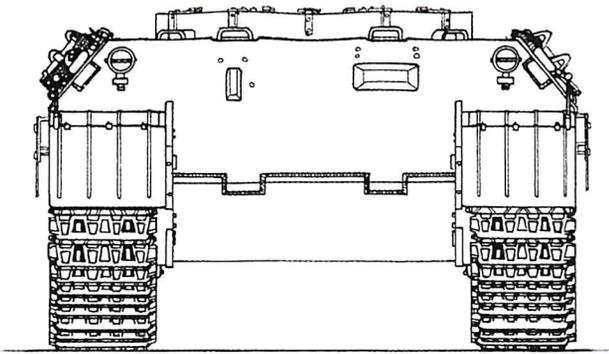
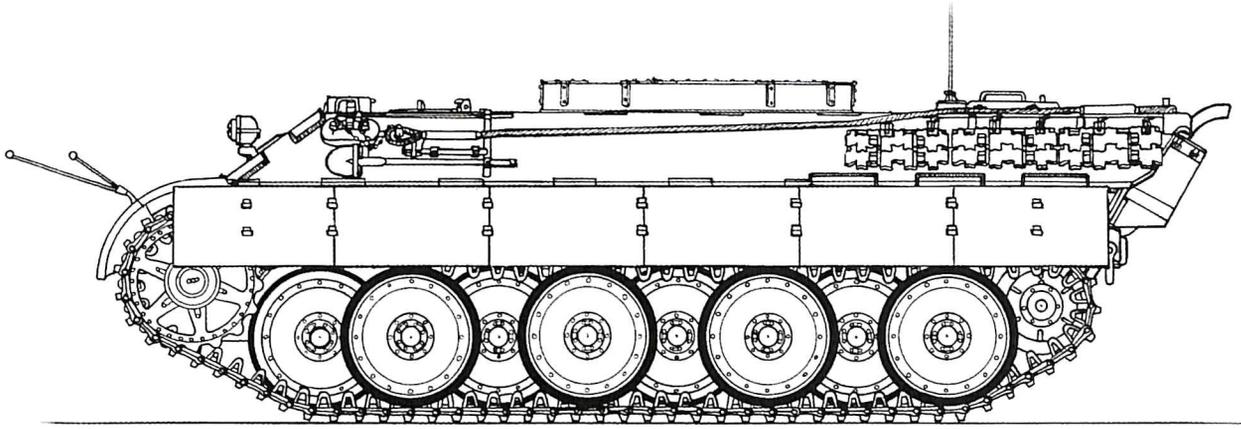
Bergepanther *Ausf. A* (début de série)
Unité non identifiée
Armée allemande
Union soviétique, été 1944

-  12 cylindres essence Maybach HL 230 P30
600 chevaux
-  43'
-  46 km/h
320 km d'autonomie





1942
1945



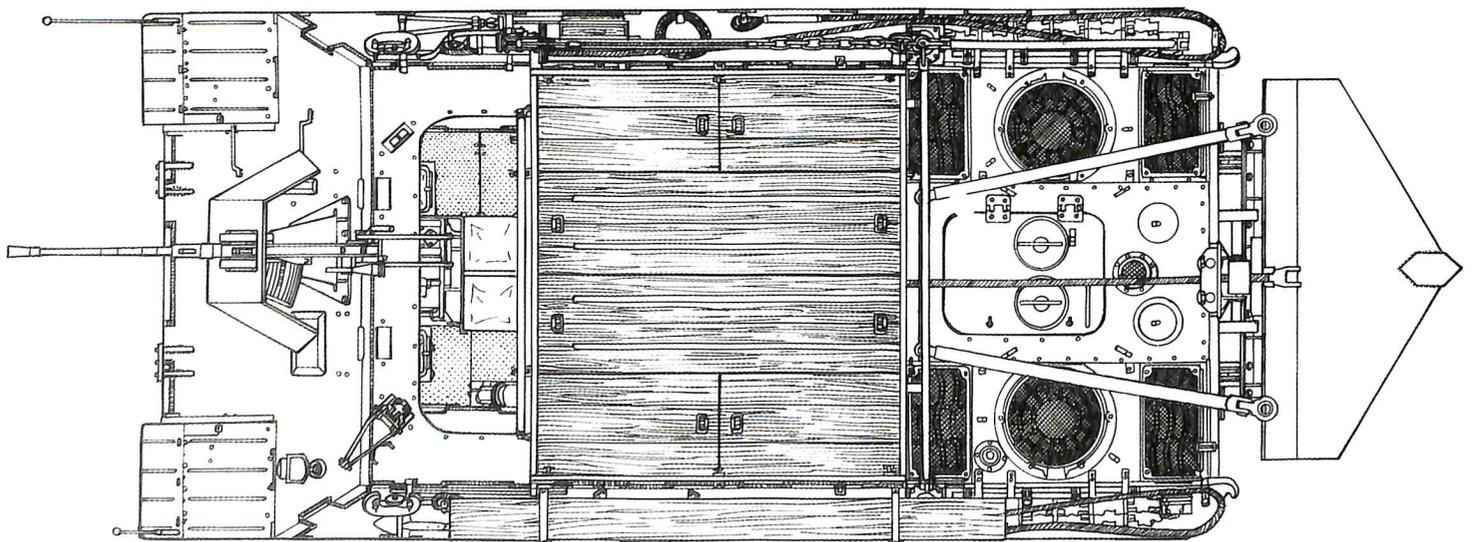
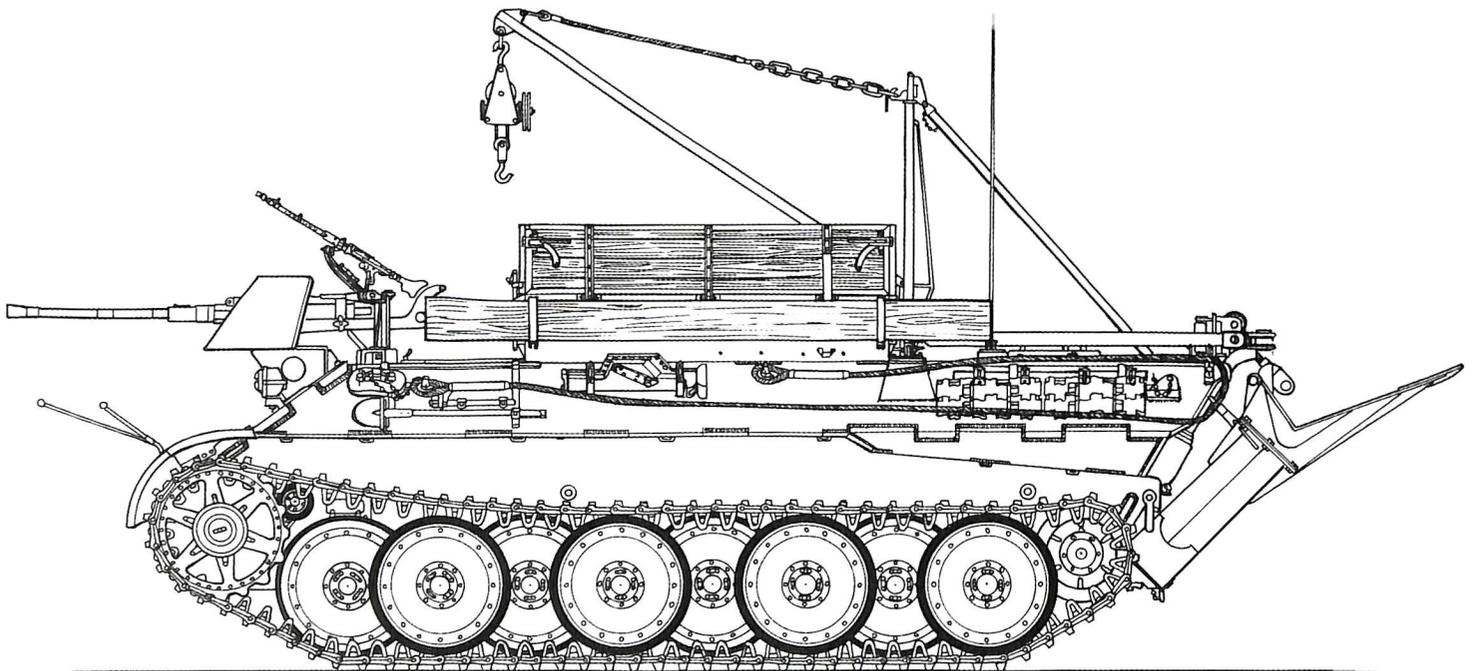
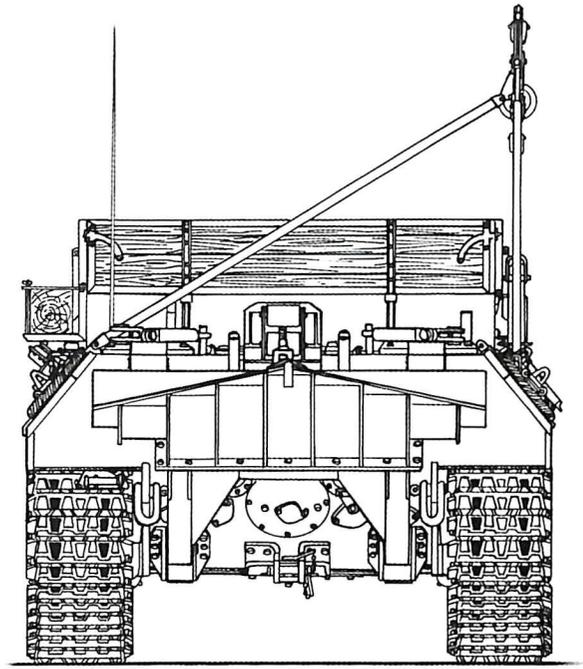
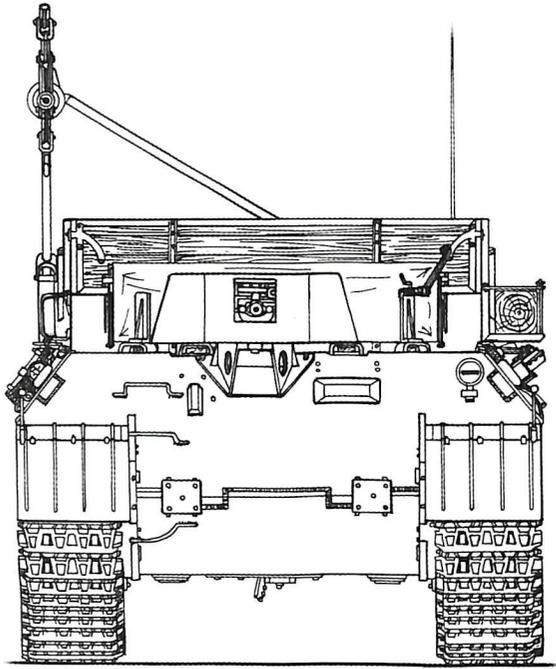
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2016

1/48^e

BERGEPANTHER (PREMIÈRE SÉRIE)

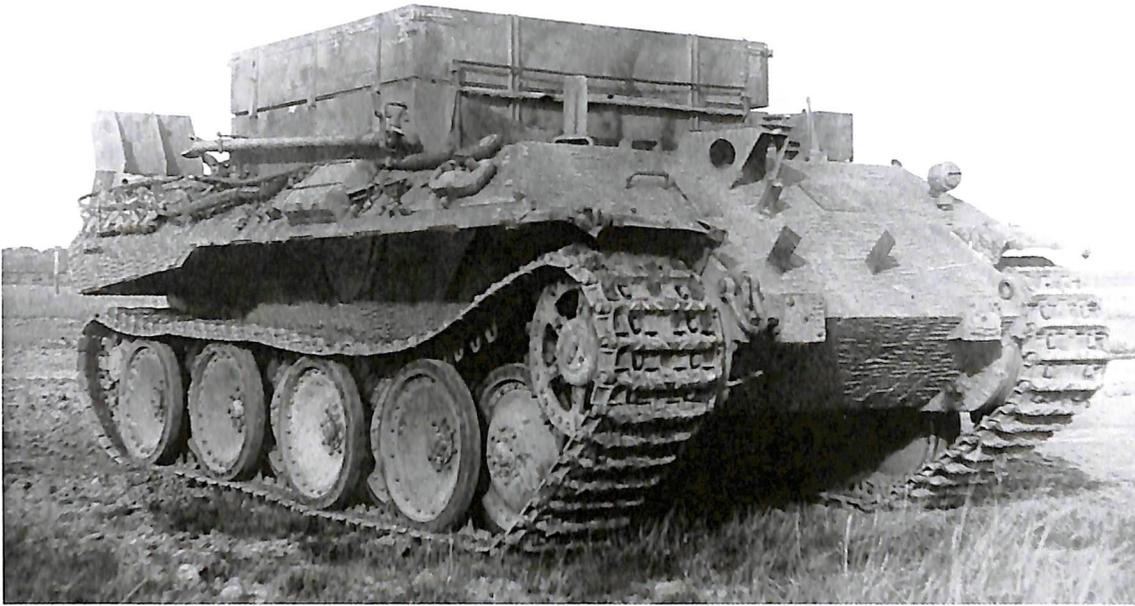


LES CHARS DE DÉPANNAGE ALLEMANDS





1942
1945



◀ L'affût du canon mitrailleur *KwK 38* de *2cm* est visible sur la partie haute du glacis. Cette pièce est à même de prendre à partie des blindés légers grâce à son projectile *2cm Panzergranatpatrone* susceptible de percer 20 mm d'acier à 100 mètres sous une incidence de 30°. L'infanterie adverse peut être engagée avec des obus explosifs *2cm Sprenggranaten* 39 pesant 132 grammes.

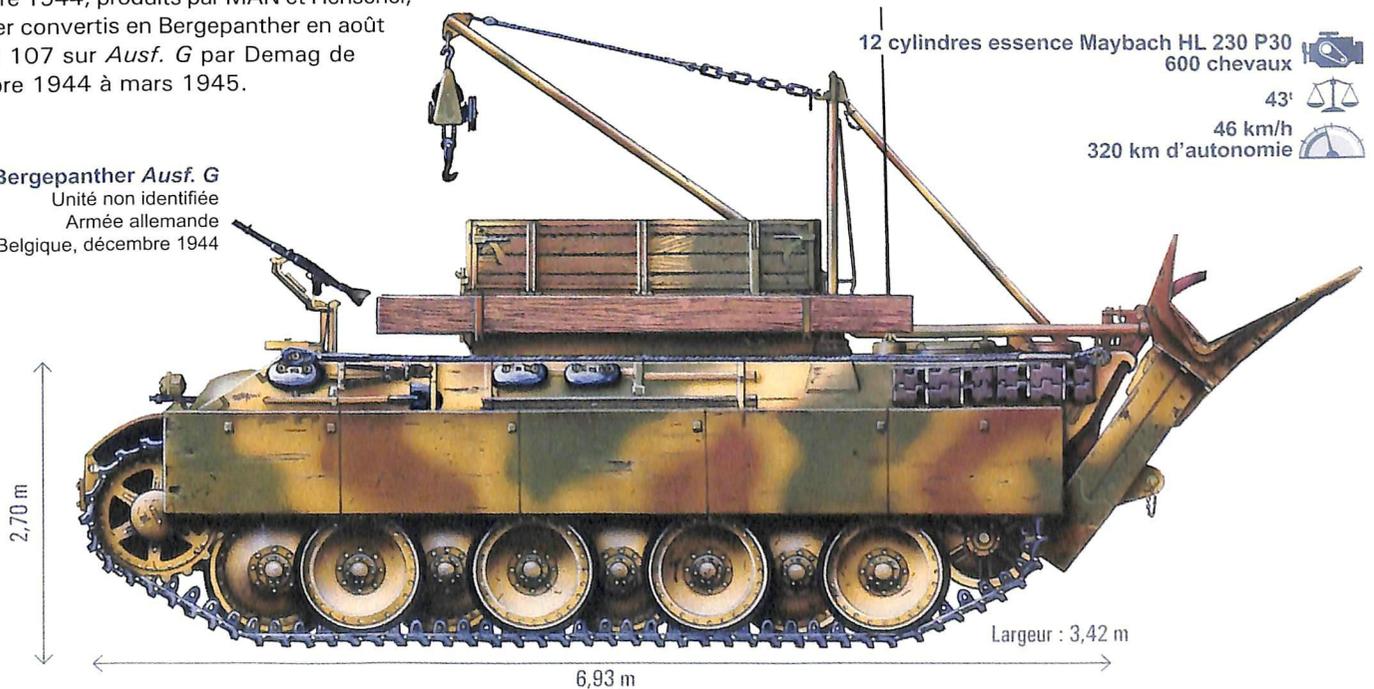
▼ Le Bergepanther est particulièrement adapté au remorquage des *Panzer V Panther* tombés en panne – dont il partage le châssis –, bien plus que les semi-chenillés lourds *Sd.Kfz. 9 Famo*. Par ailleurs, ce dépanneur s'avère capable de prendre en charge des *Panzer VI Ausf. E Tiger* pesant 57 tonnes.

BERGEPANTHER AUSF. G

L'assemblage du char de dépannage est ensuite confié à l'usine Demag. Le Bergepanther suit les évolutions du char de combat, et les derniers modèles, à compter du 124^e exemplaire en octobre 1944, reprennent évidemment le châssis du Panther *Ausf. D*. Comme sur les engins de fin de série de la précédente version, le *KwK 38* de *2cm* n'est plus installé. Il est remplacé par une mitrailleuse MG-34. L'usine fournissant les treuils ayant du mal à suivre la demande, une partie des Bergepanther est envoyée au front sans cet accessoire. Sur ordres d'Hitler, des Panther endommagés sont transformés en chars de dépannage, mais cette procédure ne donnera naissance qu'à 8 machines en août 1944. Une ultime version est par la suite envisagée sur la plate-forme du Panther *Ausf. F*, mais la fin de la guerre met un terme au programme. Selon les sources, le nombre de Bergepanther assemblés s'établit à 232 exemplaires sur châssis d'*Ausf. A*, de juin 1943 à septembre 1944, produits par MAN et Henschel, 8 Panther convertis en Bergepanther en août 1944 et 107 sur *Ausf. G* par Demag de septembre 1944 à mars 1945.



Bergepanther Ausf. G
Unité non identifiée
Armée allemande
Ardennes, Belgique, décembre 1944



12 cylindres essence Maybach HL 230 P30
600 chevaux
43'
46 km/h
320 km d'autonomie

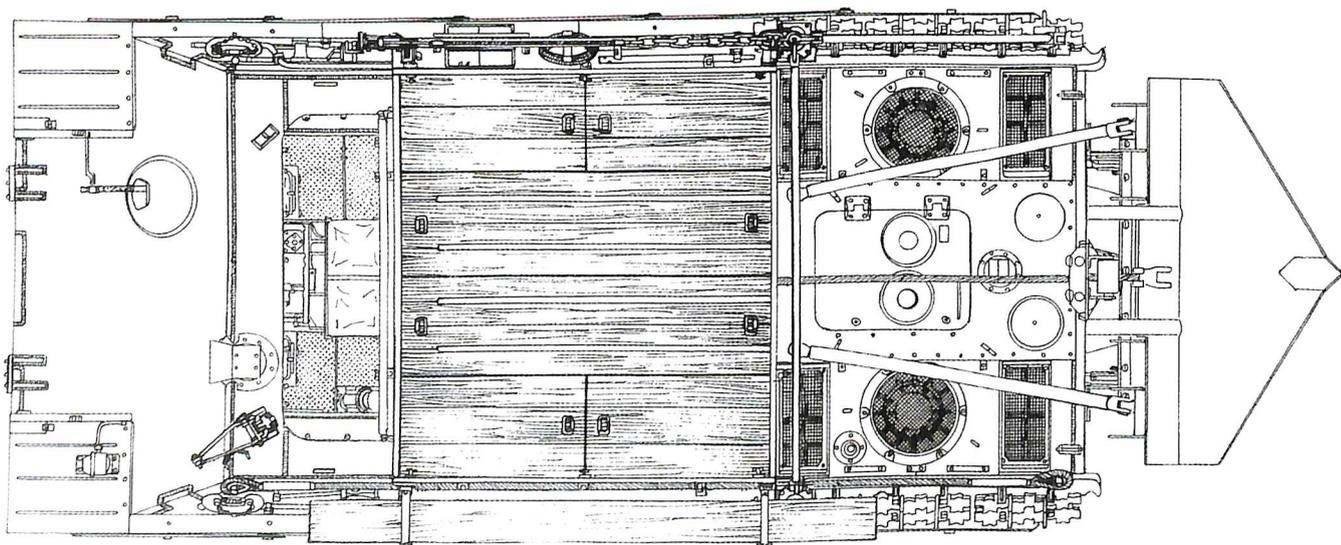
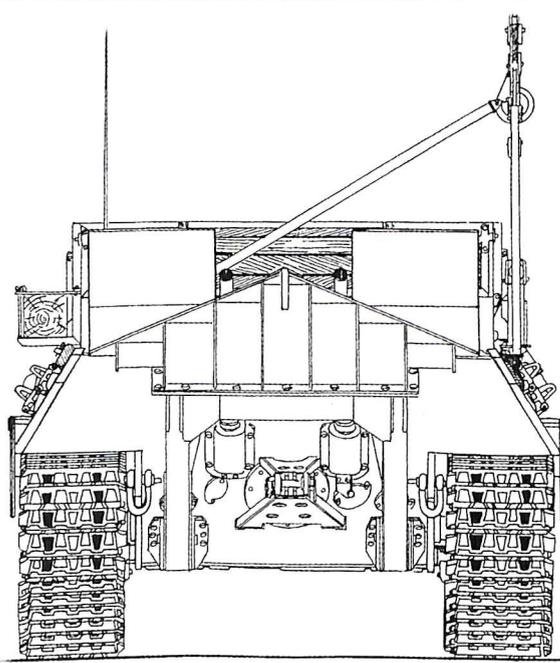
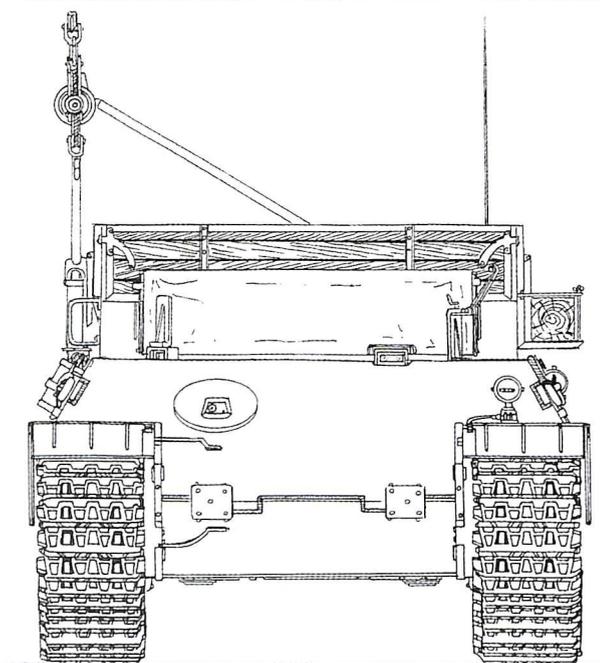
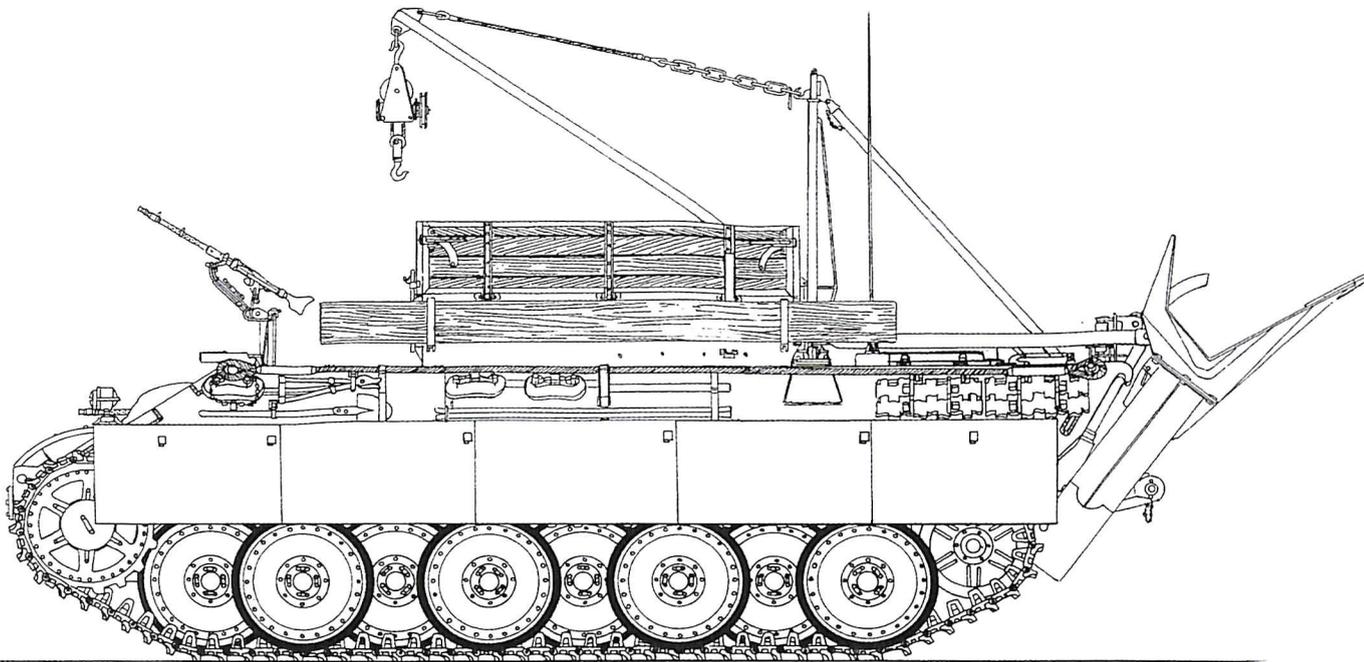
2,70 m

6,93 m

Largeur : 3,42 m



LES CHARS DE DÉPANNAGE ALLEMANDS



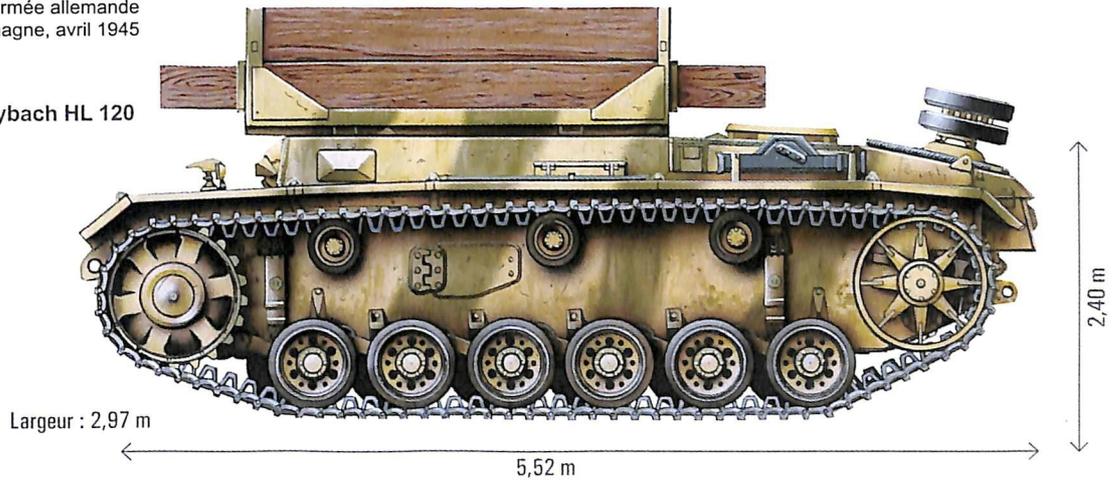
BERGEPANZER III

À l'automne 1943, un rapport alarmant indique qu'un nombre trop élevé de blindés sont abandonnés sur panne mécanique faute d'un nombre suffisant de semi-chenillés lourds *Sd.Kfz. 9*. La décision est alors prise de convertir des *Panzer III* de retour en usine pour d'importantes réparations en chars de dépannage ou *Bergepanzer III* (*Sd.Kfz. 144*). En mars 1944, les premiers sont modifiés en ce sens. La tourelle est remplacée par un cadre rectangulaire (mesurant 2,45 mètres de long, 2,30 de large et haut de 50 à 60 centimètres) en bois, renforcé dans les angles

par des plaques métalliques. Outre un madrier installé sur le côté, ce caisson abrite le matériel indispensable aux dépannages, comme des barres de remorquage, des poulies... et le nécessaire pour tractier un *Panzerbergeanker*, une sorte d'ancre « géante » destinée à immobiliser le *Bergepanzer III* au moment de haler une forte charge. 167 engins sont ainsi transformés de mars 1944 à novembre de la même année, plus neuf conversions réalisées de janvier à mars 1945. Dès l'été 1944, les machines reçoivent des extensions de chenilles (*Ostketten*) destinées à améliorer la mobilité sur le front de l'Est. Les *Bergepanzer III* sont déployés dans les unités de *Sturmgeschütze*, dans les *Panzerjäger-Abteilungen*, dans les *Panzer-Divisionen* et *Panzer-Grenadier-Divisionen*...

Bergepanzer III
Werkstatt-Kompanie (mot.)
Panzer-Abteilung « Müncheberg »
Panzer-Division « Müncheberg »
 Armée allemande
 Berlin, Allemagne, avril 1945

-  12 cylindres essence Maybach HL 120
265 chevaux
-  20t
-  42 km/h
155 km d'autonomie



▲ Des soldats allemands assistent à une opération de dépannage menée par un *Bergepanzer III*. Le 15 janvier 1945, un inventaire fait état de 63 engins déployés au sein de 58 *Infanterie-Divisionen* et *Volks-Grenadier-Divisionen*, de 37 au sein de 24 *Panzer-Divisionen* et *Panzer-Grenadier-Divisionen*, 5 au sein de *Sturmgeschütz-Brigaden*, 7 au sein de 5 *Heeres-Panzerjäger-Abteilungen*, 1 au sein d'une *Panzer-Abteilung* et 1 au sein d'une *Panzer-Berge-Kompanie*.



LES CHARS DE DÉPANNAGE ALLEMANDS

BERGEPANZER IV

Tout comme leur frère d'armes, des *Panzer IV* sont convertis en *Bergepanzer*. Là aussi, il s'agit d'engins renvoyés en usine pour une réparation majeure suite à des dommages subis au combat et jugés irréparables sur le terrain. Entre octobre 1944 et mars 1945, une partie de ces châssis (de 21 à 36 selon les sources) voient leur tourelle et leur mécanisme de rotation supprimés. Le puits de tourelle est ensuite recouvert de panneaux de bois tenus par un cerclage en acier. Sur le côté droit de ce « couvercle », une trappe est découpée pour permettre à l'équipage de rentrer à l'intérieur. Des points d'ancrage sont soudés sur le toit de la superstructure afin d'installer le trépied d'une grue

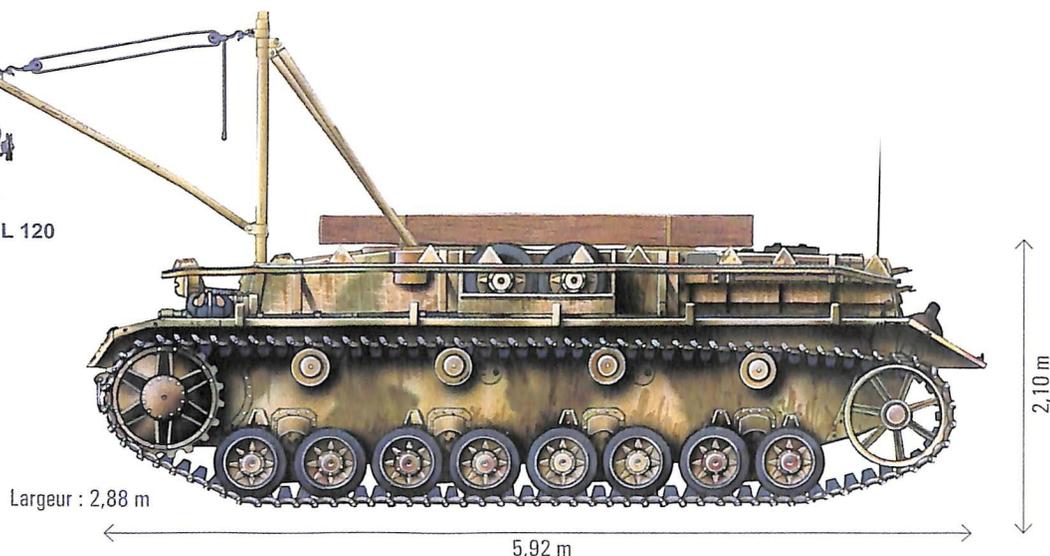
(ou chèvre tripode) à usage multiple et d'une capacité de 2 tonnes, limitation induite par la résistance mécanique de cette potence. Pour tirer d'un mauvais pas un engin enlisé ou déplacer un obstacle, le *Bergepanzer IV* peut employer un *Panzerbergeanker*, une ancre empêchant le char de dépannage de riper sur le sol et le transformant en point fixe. Une fois ce dispositif en place, les barbotins de la machine enlisée font office de cabestan pour le « halage ».

En configuration de route, la potence et les accessoires sont fixés sur le côté gauche de la caisse avec des barres de remorquage. Non produite, une version plus élaborée était prévue à la fin la guerre, avec un treuil en caisse, nécessitant la pose d'une transmission AK5-80 pour créer une prise de force, et une bêche arrière destinée à démultiplier les capacités de traction, à l'instar du *Bergepanther*.

Bergepanzer IV
(sur châssis de *Panzer IV Ausf. H*)
Unité non identifiée
Armée allemande
Allemagne, 1944

-  12 cylindres essence Maybach HL 120
265 chevaux
-  20t
-  42 km/h
-  210 km d'autonomie

Note : la production théorique de *Bergepanzer IV* s'élève à 14 en octobre 1944, 2 en novembre et 20 en décembre. Au 1er mars 1945, 18 sont encore en service.



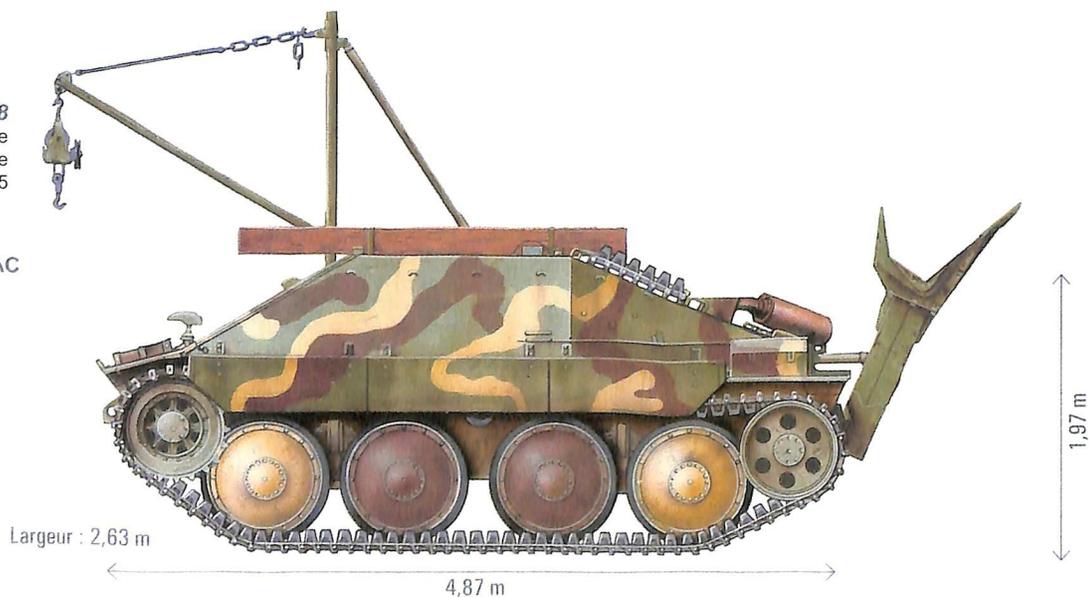
BERGEPANZER 38

En mai 1944, des châssis de chasseurs de chars *Jagdpanzer 38(t)* sont convertis en véhicules de dépannage. Le canon de 7,5cm n'est pas monté, et le toit de la casemate est découpé pour accueillir une plaque en bois rectangulaire dotée d'une trappe. Un large support, boulonné à l'arrière, permet la pose de barres rigides de remorquage. Par ailleurs, des fixations pour un dispositif de levage d'une capacité de 2 tonnes sont soudées. En février 1945, un treuil de 5 tonnes et une bêche d'ancrage escamotable sont rajoutés pour réaliser des opérations de « halage »

d'engins embourbés ou tombés dans un fossé. En mai 1944, huit *Bergepanzer 38* sont assemblés sur un total de 181 machines produites jusqu'en avril 1945. Ils sont ensuite déployés au sein des *Panzerjäger-Abteilungen* équipées de *Jagdpanzer 38(t)*. Ces dépanneurs reçoivent quelques modifications en cours de fabrication, suivant en ce sens celles appliquées sur le chasseur de chars, comme de nouveaux galets de roulement en août 1944, mais aussi des plus spécifiques, comme la réduction de la plaque de blindage frontal de 60 à 30 mm en février 1945. À noter que la version *Panzerjägerfahrzeug 38 D* aurait également eu une variante de dépannage (*Bergepanzer 38 D*) pourvue d'une transmission AK5-80.

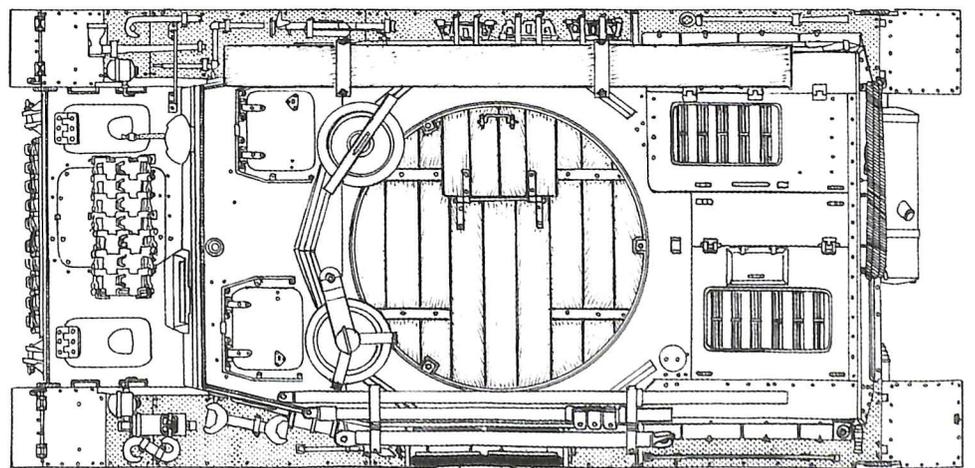
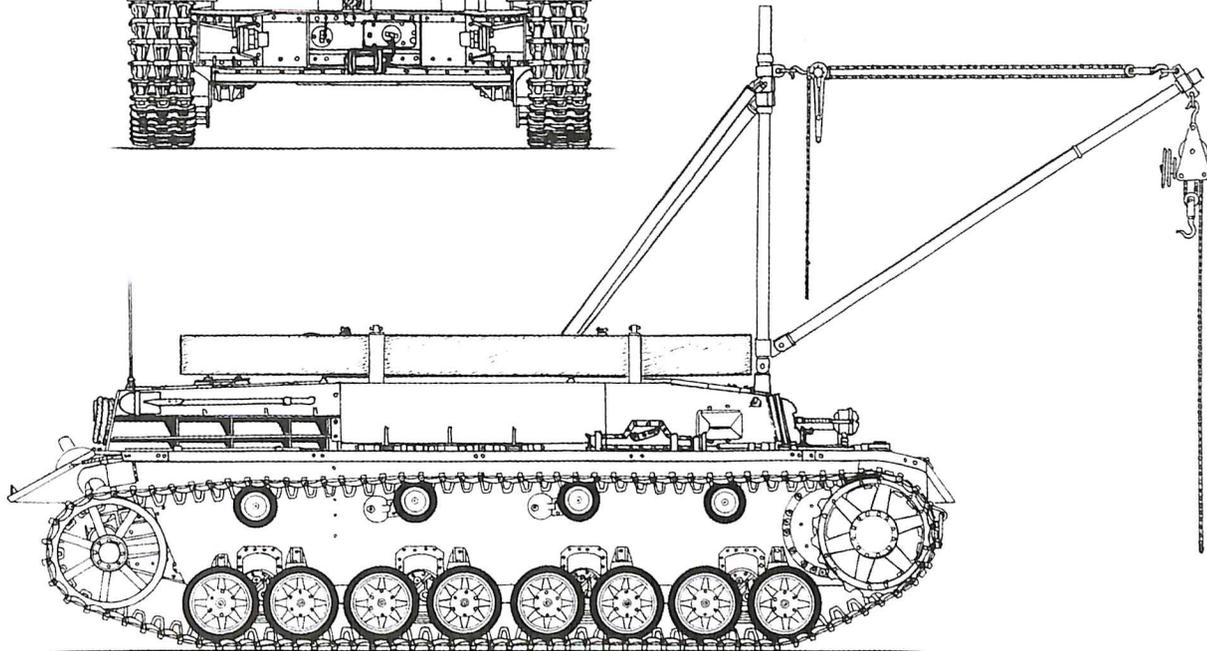
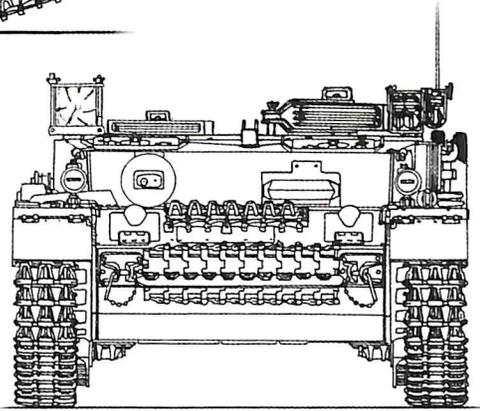
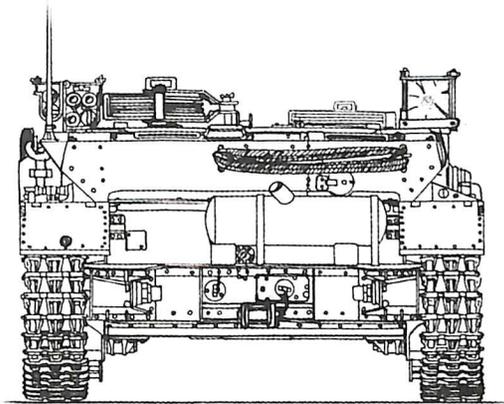
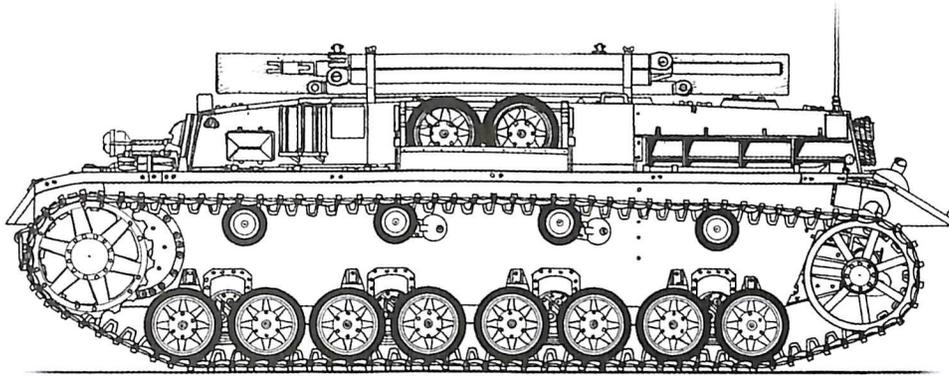
Bergepanzer 38
Unité non identifiée
Armée allemande
Allemagne, 1945

-  6 cylindres essence Praga AC
150 chevaux
-  13t
-  40 km/h
-  180 km d'autonomie





1942
1945



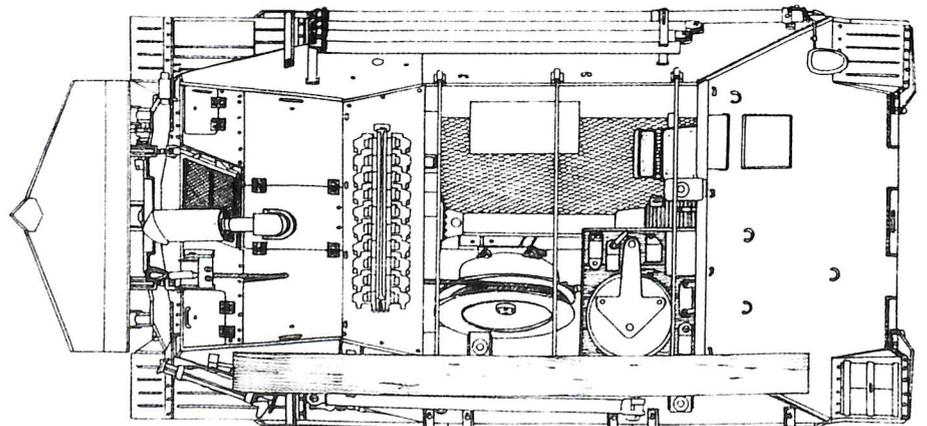
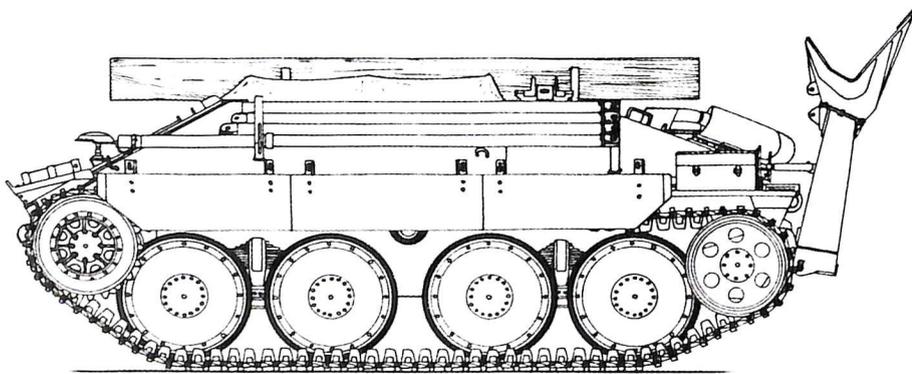
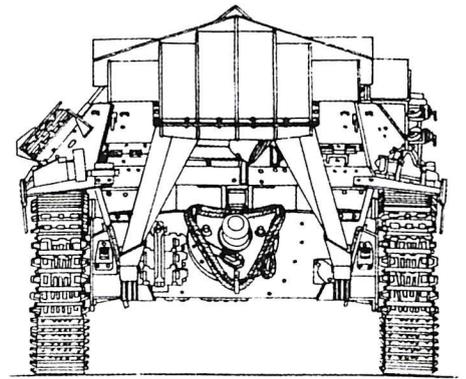
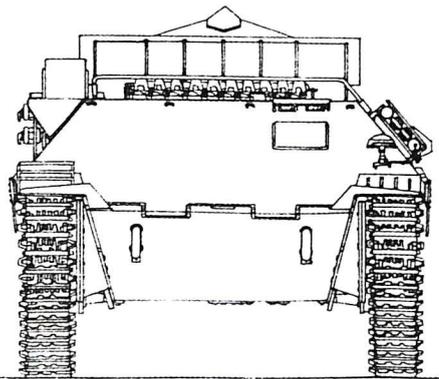
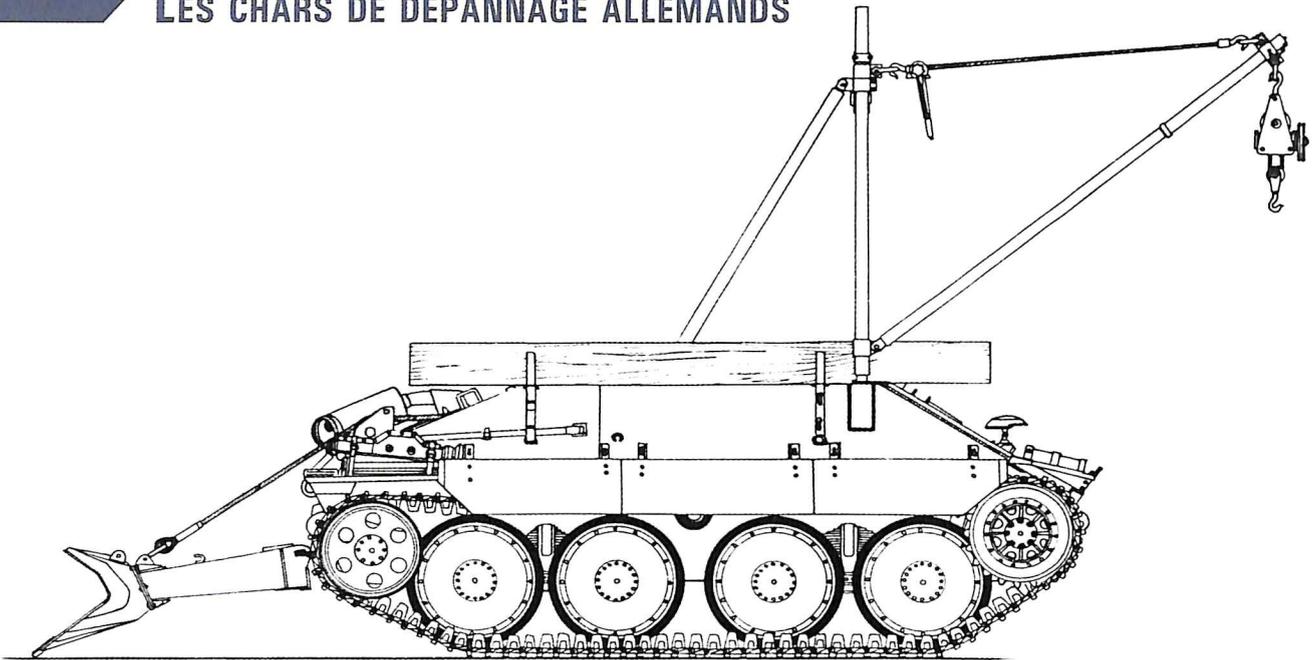
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2016

1/48^e

BERGEPANZER IV
(SUR CHÂSSIS DE PANZER IV AUSF. G)



LES CHARS DE DÉPANNAGE ALLEMANDS



© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine 2016

BERGEPANZER 38

1/48^e

BERGEPANZER TIGER I OU LADUNGSTRÄGER ?

En 1944, les forces anglaises capturent un Tiger I modifié par la *schwere Panzer-Abteilung 508* et le classent comme char de dépannage. L'engin prend alors, selon certaines sources, la désignation non officielle de *Bergetiger Sd.Kfz. 185*. Pour autant, il semble que cette analyse soit partiellement erronée, car d'autres observateurs pensent qu'il s'agit d'un poseur de charges de démolition, un *Ladungsträger* dans la langue de Goethe. Faute de témoignages directs, il est difficile de trancher sur sa véritable fonction, et sans doute s'agit-il d'une machine capable d'assumer plusieurs types de missions.

Appartenant à la *schwere Panzer-Abteilung 508* déployée en 1944 en Italie, ce véhicule modifié est vraisemblablement un *Panzer VI Ausf. E* Tiger I endommagé au combat et impropre à une remise en condition rapide. Plutôt que de le renvoyer en usine, l'unité de chars lourds allemands a décidé de le réparer partiellement et de lui attribuer de nouvelles missions. Le canon de *8,8cm KwK 36* est ainsi ôté, et la tourelle est, selon certaines hypothèses, verrouillée en position arrière. Ces modifications entraînent la suppression des caissons de munitions et du système hydraulique assurant la rotation. Le gain de poids est alors estimé à 2 tonnes, l'engin en pesant désormais 55. Un treuil est ensuite installé au-dessus de la tourelle, avec une potence. Servi manuellement par deux hommes, ce système est totalement inadapté

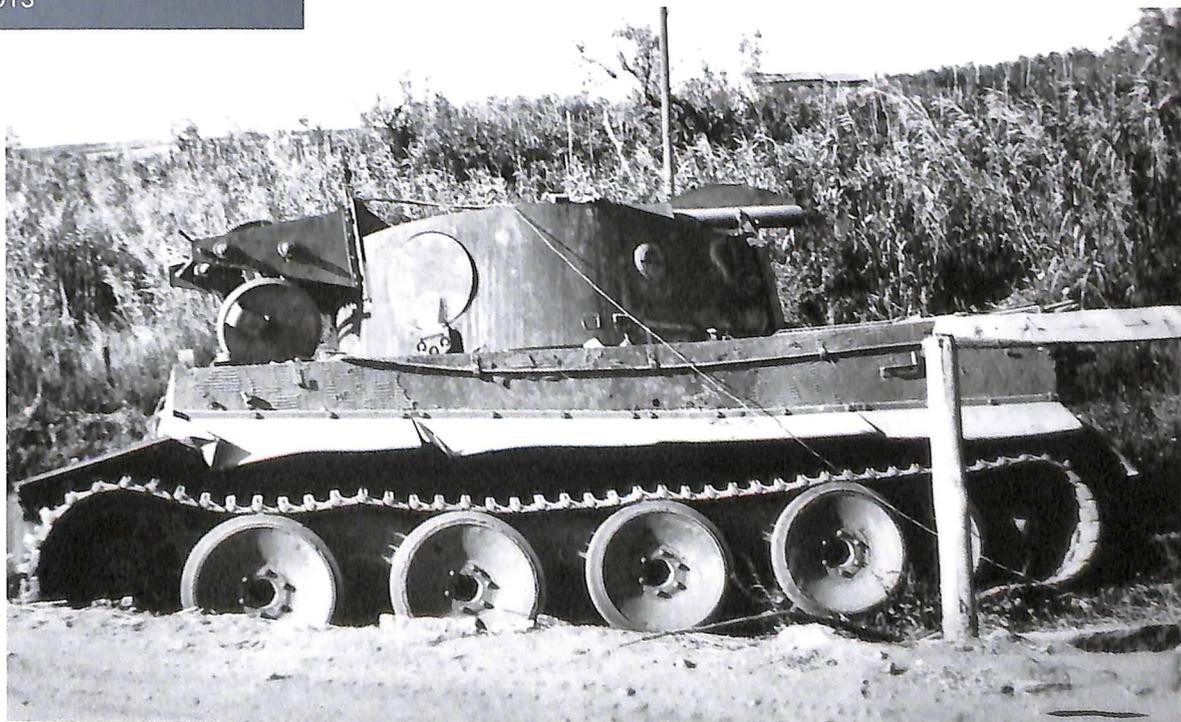
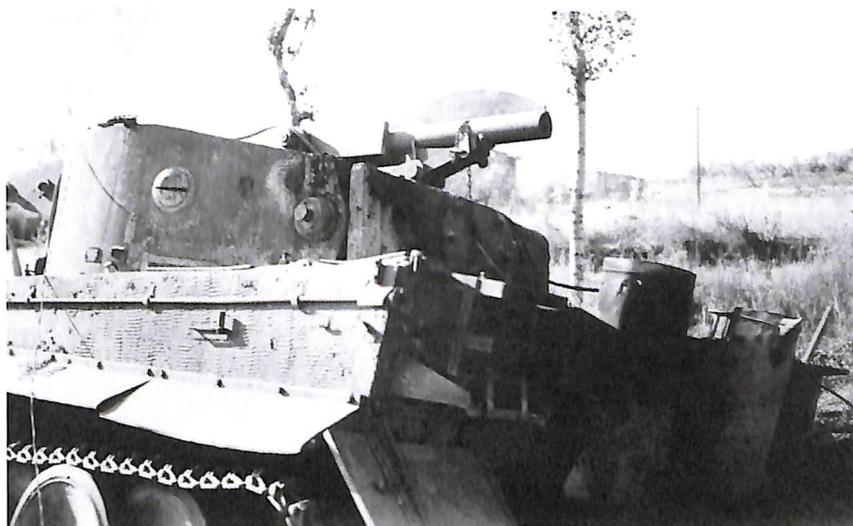
au remorquage, mais il peut effectuer des tâches d'atelier « légères », comme retirer un moteur ou une boîte de vitesses de leur compartiment ou encore soulever des pièces « lourdes » en l'absence de matériel adéquat. Sur le glacis du char, un dispositif semble capable d'accepter les barres de remorquage en forme de V placées sur la superstructure. Ainsi, s'il ne paraît pas pouvoir tirer un de ses congénères d'un mauvais pas, enlèvement par exemple, il est susceptible toutefois de remorquer un autre char pour le déplacer hors du champ de bataille, mais sur de courtes distances. Ce Tiger I modifié n'est en effet pas assez « allégé », le différentiel rapport puissance/poids entre un char d'origine et ce dernier n'étant pas assez important pour que son ensemble moteur/transmission ne souffre pas durant une telle manœuvre. Cette conversion semble donc destinée aux petits dépannages.

Une autre hypothèse voudrait que ce Tiger I soit un *Ladungsträger* prévu pour poser des charges de démolition. Si le bras de la potence apparaît comme trop court sur les clichés pour dépasser de la caisse, il est vraisemblable que des rallonges puissent être ajoutées. Le treuil étant manœuvré de l'extérieur, la dépose de charges explosives ne pouvait être effectuée sous le feu ennemi. Toutefois, aucune photo ni témoignage ne viennent accréditer cette version, sans que cela ne l'infirme.

Une autre tâche pourrait expliquer le montage de cette grue, à savoir l'utilisation d'un dispositif anti-mines, comme une masse balayeuse. Mais, là encore, il ne s'agit que d'une supposition. ■

BIBLIOGRAPHIE

- Jentz (T.), « Bergepanzerwagen – Bergepanzer 38 to Bergepanther », *Panzer Tracts # 16*, 2004
- Jentz (T.), « Bergepanther Ausf.D, A, G », *Panzer Tracts # 16-1*, 2013
- Chamberlain (P.), Doyle (H.), *Encyclopedia of German Tanks of World War Two*, 1999
- Trojca (W.), *Im Detail Bergepanther - Sd.Kfz. 179 : Teil 1*, VDM Heinz Nickel, 2002
- Trojca (W.), *Im Detail Bergepanther - Sd.Kfz. 179 : Teil 2*, VDM Heinz Nickel, 2004
- Spielberger (W.), *Der Panzer VI Tiger und seine Abarten*, Motorbuch Verlag, 2010
- Spielberger (W.), *Panzer III und seine Abarten*, Motorbuch Verlag, 2013
- Spielberger (W.), *Panzer 35 (t) / 38 (t)*, Motorbuch Verlag, 2013



et ► La *schwere Panzer-Abteilung 508* modifie un *Panzer VI Ausf. E* Tiger I après que celui-ci a reçu des dommages dans le secteur d'Anzio, en Italie, en 1944. Certaines sources laissent entendre qu'en 1944, la *schwere Panzer-Abteilung 509* aurait converti trois de ses chars lourds en *Bergepanzer* (chars de dépannage), avant de les transférer à la *schwere Panzer-Abteilung 501* en novembre de la même année, au moment où elle réceptionnait ses nouveaux *Panzer VI Ausf. B* Tiger II.