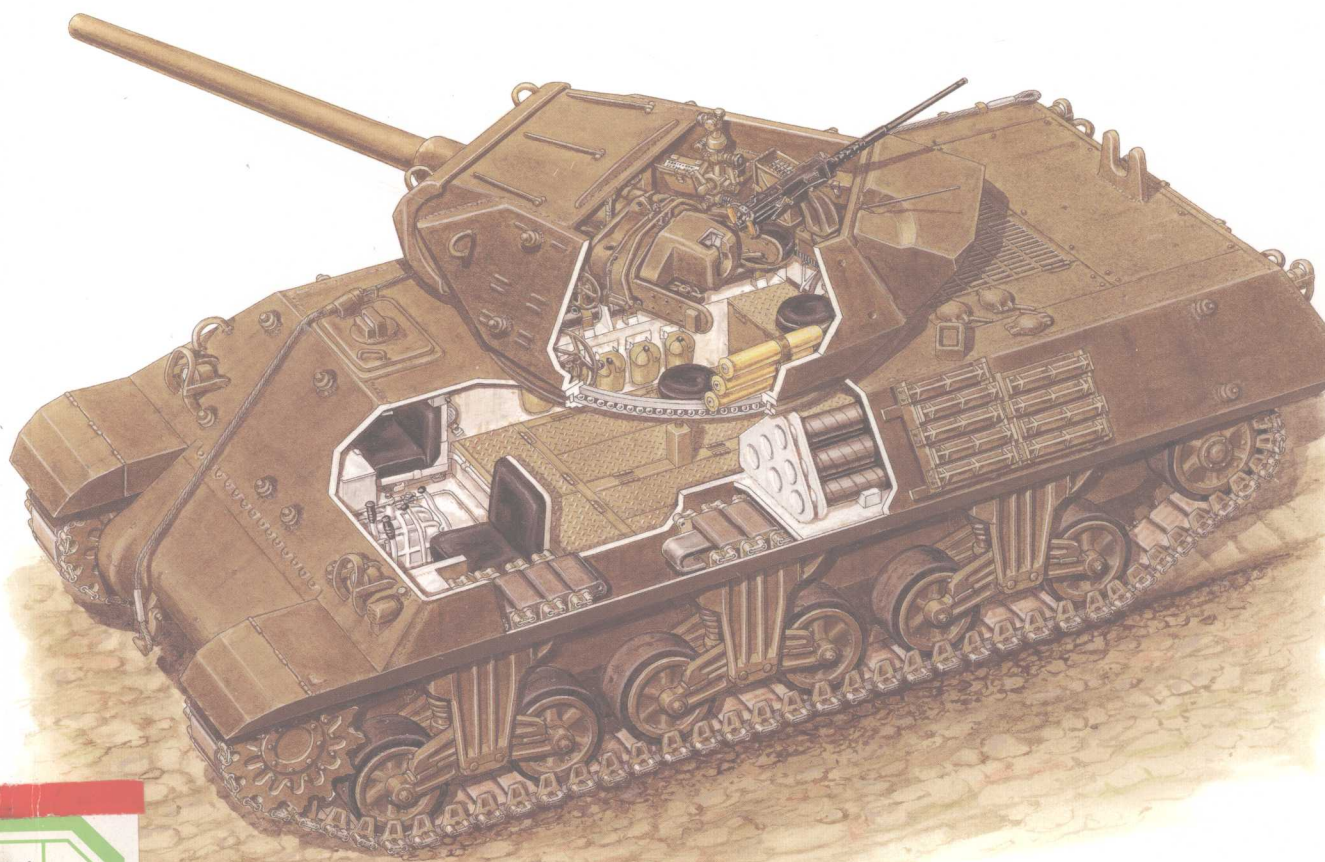


新先锋系列

OSPREY
PUBLISHING

美军M10/M36坦克歼击车 1942-1953

[美]史蒂文·J·扎罗格 著 闫嘉琪 曹可飞 译



75(2)841/1

世界军事出版权威



重庆出版集团
重庆出版社

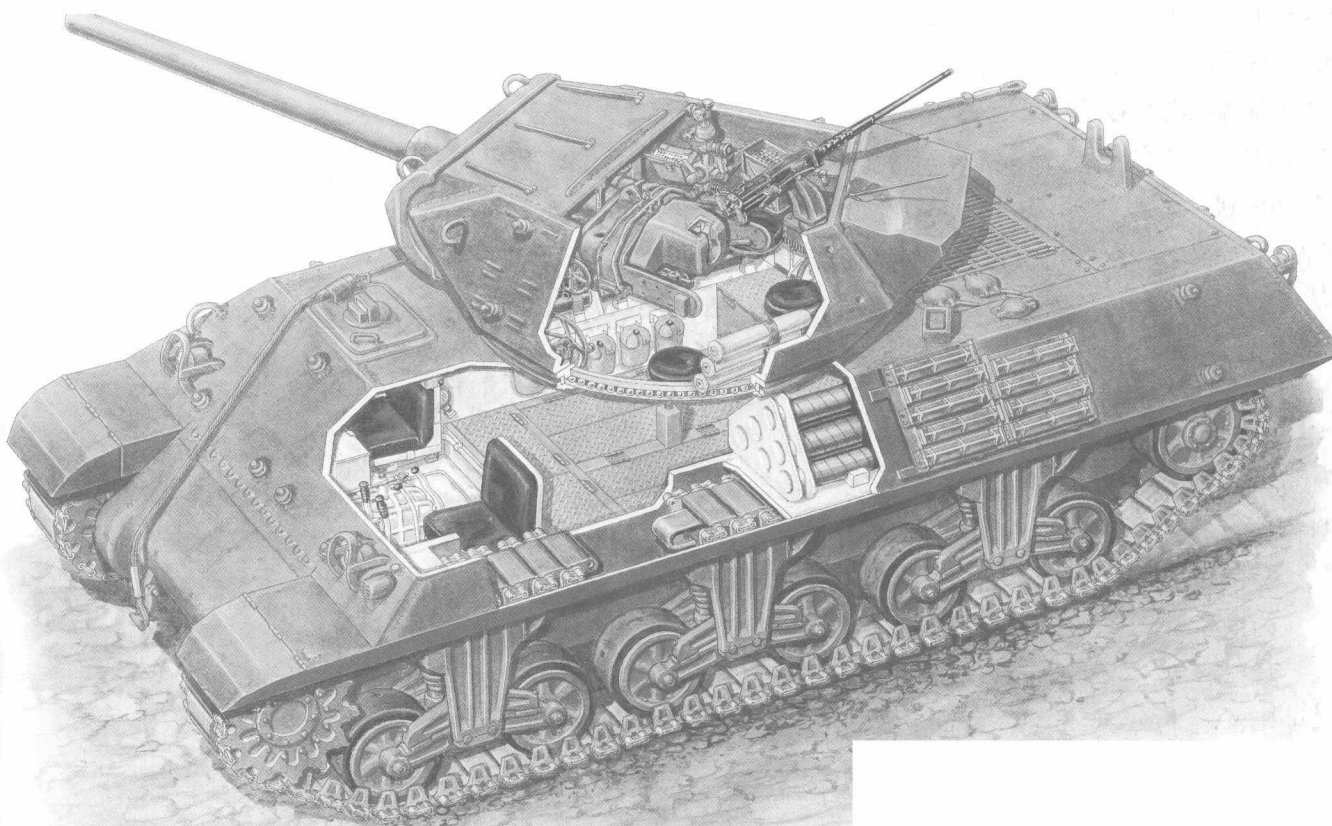
全球军迷“作战手册”

新先锋系列

美军M10/M36坦克歼击车

1942-1953

[美]史蒂文·J·扎罗格 著 闫嘉琪 曹可飞 译



丙(2)841

7

重庆出版集团  重庆出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

美军M10/M36坦克歼击车1942-1953/[美]史蒂文·J·扎罗格著;
闫嘉琪 曹可飞译. —重庆: 重庆出版社, 2008.6
ISBN 978-7-5366-9815-4

I. 美… II. ①扎…②闫… III. 轻型坦克—简介—美国 IV. E923.1

中国版本图书馆CIP数据核字 (2008) 第080803号

© 2002 Osprey Publishing Limited All rights reserved. Apart from any fair dealing for the purpose of private study, research, criticism or review, as permitted under the Copyright, Designs and Patents Act, 1988, no part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, electrical, chemical, mechanical, optical, photocopying, recording or otherwise, without the prior written permission of the copyright owner. Enquiries should be addressed to the Publishers.

Chinese Translation Copyright© 2007
By Chongqing Publishing House
ALL RIGHTS RESERVED
版贸核渝字 (2007) 第52号

美军M10/M36坦克歼击车1942-1953

MEIJUN M10/M36 TANKE JIANJICHE

[美]史蒂文·J·扎罗格 著 闫嘉琪 曹可飞 译

出版人: 罗小卫

责任编辑: 罗乐

责任校对: 郑葱



重庆出版集团 出版
重庆出版社

重庆长江二路205号 邮政编码: 400016 <http://www.cqph.com>

重庆新生代彩印技术有限公司制版

重庆华林印务有限公司印刷

重庆出版集团图书发行有限公司发行

E-MAIL: fxchu@cqph.com 邮购电话: 023-68809452

全国新华书店经销

开本: 787mm × 1092mm 1/16 印张: 3 字数: 60千字

2008年6月第1版 2008年6月第1次印刷

印数: 1~8000

ISBN 978-7-5366-9815-4

定价: 15.00元

如有印装质量问题, 请向本集团图书发行有限公司调换: 023-68809955转8005

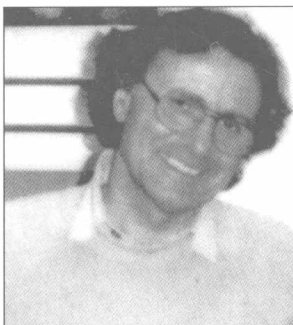
版权所有, 侵权必究

目 录

坦克歼击车的早期发展	2
试生产	6
进入服役	10
生产变化	14
在法国作战	20
太平洋战场的坦克歼击车	34
M10在英国作战	35
其他租借使用情况	38
战后服役情况	39
参考书目	40
插页解说	42



史蒂文·J·扎罗格
生于1952年，在联合大学取得历史学士学位、哥伦比亚大学取得硕士学位。出版现代军事技术方面著作多部，在装甲战车研究方面尤有建树。其研究对象主要为二战期间的苏联和东欧，以及美国装甲战车。



彼得·萨森
彼得为大量装甲车出版物提供剖面图。他也是公认的世界知名军事插图师。他在多塞生活工作。

迈克·巴德洛克
作为OSPREY最为著名、最为优秀的插画师之一，迈克在精确的剖面图方面造诣颇高。他为世界范围内的大量出版物供稿，供稿范围不只在军事方面，还包括航空领域。

M10和M36坦克歼击车

1942-1953

第二次世界大战中，许多国家陆军都装备了坦克歼击车。相较而言，在美国的装甲作战条令中坦克歼击车占据着更为核心的作用。从1943年在北非突尼斯的首次参战一直到战争结束，美国陆军装备76.2毫米主炮的M10坦克歼击车无疑是美军在这场浩大战争中最重要角色。

1945年3月1日，三辆M10坦克歼击车通过门兴格拉德巴赫市区（Monchen-Gladbach），此时这座城市已经成为美国第29师手榴弹下的战利品。虽然M10并没有受到坦克歼击车司令部的特别青睐，但观察家认为他们的作用超过预期，实战证明它功能全面，要比有些瑕疵的坦克歼击车作战条令的预期更实用。

对于坦克歼击车的倡导者来说，M10并不是第一选择，但它却是多面手，也是一种可信的设计。到1944年，二战战场上重型装甲车的数量陡增，德国的“豹”式“虎”式坦克开始出现在战场上。美国陆军装备90毫米口径火炮的坦克歼击车——M36应时而生，并迅速服役，成为1945年与德国进行地面作战的主力装备。第二次世界大战结束后，这两种坦克歼击车均迅速从美国陆军中消失，但M36在20世纪50年代曾被大量出口。后来，在世界许多地区冲突中，总能看到M36坦克歼击车的身影。甚至直到20世纪90年代，南斯拉夫军队还在使用M36坦克歼击车。



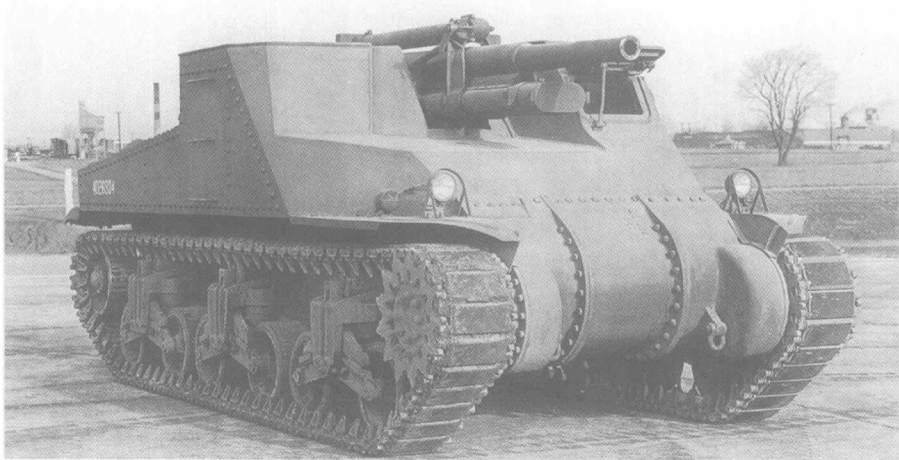


坦克歼击车的早期发展

1940年6月，法国被纳粹德国闪电般击败的事实震惊美国。美国陆军开始为美国武装力量结构进行辩论。这场辩论终结了坦克在现代战场还处于雏形的说法，并促使美国在1940年7月建立起装甲部队。然而，有关如何最有效地对抗敌军坦克争论尚存，而炮兵军官们倡导发展反坦克火炮对付坦克的声音在争论中占据上风。1941年5月，乔治·C·马歇尔，美国陆军司令发布命令，要求立即开始研制一种攻击性的反坦克武器，用于对付日益迫切的装甲威胁。

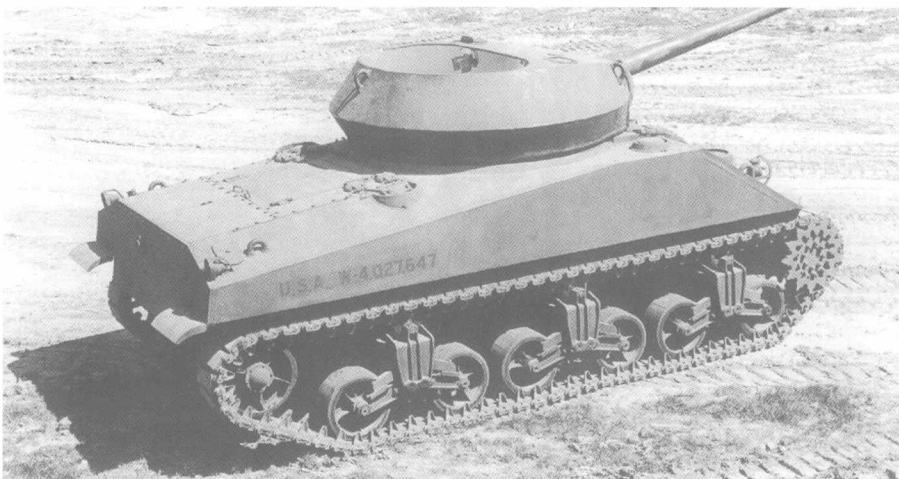
美国陆军认为，传统的反坦克战术依靠的是反坦克炮脆弱的警戒，他们一般要设置在战线后方，一旦敌人的意图明确，然后迅速机动到前线阻挡装甲流。1941年7月，在陆军战争学院的讨论会后，反坦克车的研制迅速展开。车辆的研制都受到了法国在1940年的战役中装备的履带式反坦克炮的影响。两种设计被迅速投入战场，用于满足战争需要。两种设计方案分别是装备M6型37毫米自走炮（GMC）和M3型75毫米口径自走炮。M6型37毫米自走炮由履带式底盘和一门37毫米火炮组成，火炮装在车辆底盘后方四分之三处；M3型75毫米自走炮则由半履带式底盘和一门75毫米炮组成（置于底盘前部），该75毫米炮是法国一战时装备的老式火炮，美国在1941年10月31日引进该炮。但这两种自行反坦克炮都是应急而生的，尚且存在非常严重的技术和战术问题。这两种设计也都被看做短期解决方案，定制的坦克底盘研制成功后将取而代之。

M5型自走炮是研制76.2毫米自行火炮的首次尝试。1942年，美国陆军计划订购1580辆这种应急型自走炮，但当该车在试验中一次又一次地失败后，计划被取消。



另外一款短命的坦克歼击车是M9型76.2毫米自走炮，该车将76.2毫米防空火炮装载在改进型M3重型坦克底盘上。虽然该设计方案比憨态可掬玩具般的M5型坦克歼击车更具适用性，M9的设计非常普通，它注定要遭遇被取消的命运，现实情况是当时只有够建造大约30辆车的火炮。

T-35型76.2毫米自走炮由M4A2中型坦克底盘和一门76.2毫米口径火炮组成，炮塔为顶部开放的浇筑式炮塔。



坦克歼击车计划总负责人——安德鲁·布鲁斯中校——描述了理想的坦克歼击车应该如同比战舰速度更快的巡洋舰，它要比同时期的坦克有更高的速度。他要求坦克歼击车行进速度比坦克快，火炮威力更大，但装甲防护可以比坦克差。美国陆军集团

军群（AGF）总司令莱斯利·麦克奈尔曾是一名炮兵，他强烈反对能够“制造价值35000美元的中型坦克去摧毁别的坦克，而这个任务通常可以通过机枪来完成”。新的坦克作战部队在1941年的秋天完成编制，他们部署在美国南部的路易斯安那州和卡罗莱纳州的机动部队。为了改变老名称所具有的传统被动防御战术意味，这些作战单位的名字被改为“坦克歼击部队”。经过进一步的争论后，坦克歼击战术和火力中心在1941年11月布鲁斯的领导下开始组建。按照计划，美国地面部队要组建53个坦克歼击营，所有这些部队都由作战司令部集中指挥。1941年12月15日，44个营已经编制完成，其中16个是重装营，每个营装备24门76.2毫米的自行火炮和12门37毫米自行火炮；其余37个营是牵引和自行轻装营，装备37毫米火炮。1941年12月战争爆发的时候，这些努力遭遇更迫切的要求。1942年4月23日，陆军决定要将坦克歼击部队统一为装备76.2毫米火炮的重装营，这样研制适合作战需求的76.2毫米坦克歼击

车的任务更为紧迫。坦克歼击车会议上开始提出约200个不同的76.2毫米坦克歼击车设计方案供筛选。

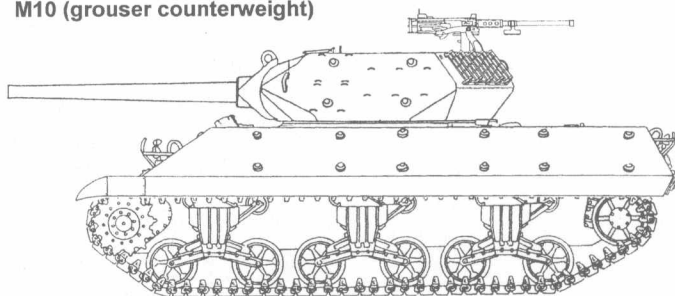
这些方案中第一个被特别关注的是1940年由Cleveland拖拉机公司提出（Cletral）的方案，该方案将76.2毫米

T9防空火炮装载在MG2型野战牵引车上。该计划于1941年1月获得通过，被命名为T1型76.2毫米自走炮，样车在1941年11月交付试验。军械署对底盘的选择不太满意，在1941年10月，又开发出一种可供选择的方案获得通过，即76.2毫米T24自走炮，该设计将76.2毫米M1918型防空火炮装载在M3中型坦克底盘上。变换非常简单，样车在1941年11月交付。

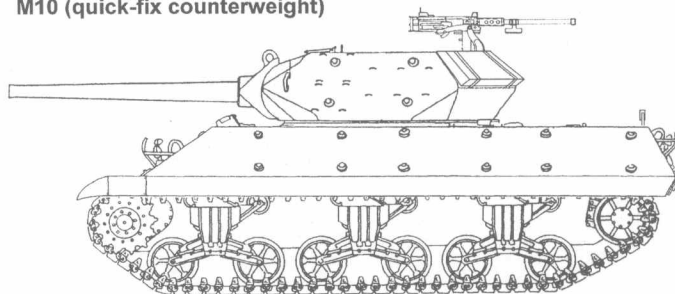
不过，这两型设计都让军方不太满意，被要求返厂重新设计。由于对坦克歼击车的迫切需求，副指挥官于1941年1月批准标准化，命名为M5型，要求立即为坦克歼击车中心生产1580辆车。这时候，美国陆军得出结论，T24设计过于匆忙以致车体轮廓过大。结果，1941年12月31日，军械署开始设计一款与T24相似，但车体更为低矮的车型，这就是T40型76.2毫米自走炮。与T1相同，战争的压力迫使改车在设计尚不成熟的情况下匆忙被采纳，这就是1942年5月定型的M9型76.2毫米自走炮。

当这两款坦克歼击车的最后设计即将完成时，许多美国陆军军官开始批判该车定型过于匆忙和急功近利。1941年11月，军械署推荐了一款装备新型76.2毫米炮的炮塔型坦克歼击车，新型76.2毫米火炮来源于M6型重型坦克，被装备在M4A2中型坦克底盘上。最初的设计是仅在炮塔前部局部装备装甲防护。当该方案最终获得通过时，即T35型76.2毫米自走炮，但设计已经被改进为顶部开放式炮塔，而且炮塔四周全部有装甲防护。当细节方面的设计尚在进行时，军械署开始收到来自美国军队的报告，主要是1941年12月到1942年1月在菲律宾的战斗总结。这些装甲作战单位对战前设计的垂直装甲提出尖锐批评，

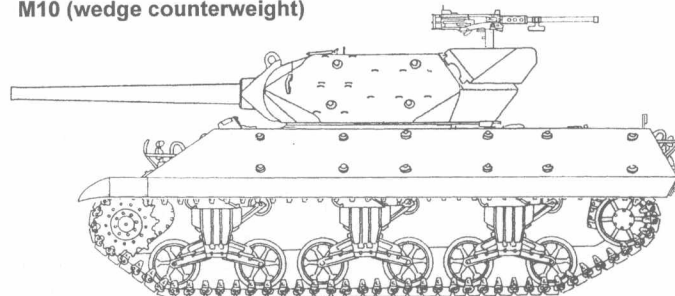
M10 (grouser counterweight)



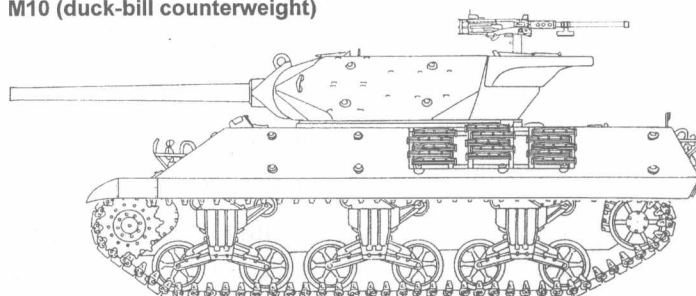
M10 (quick-fix counterweight)



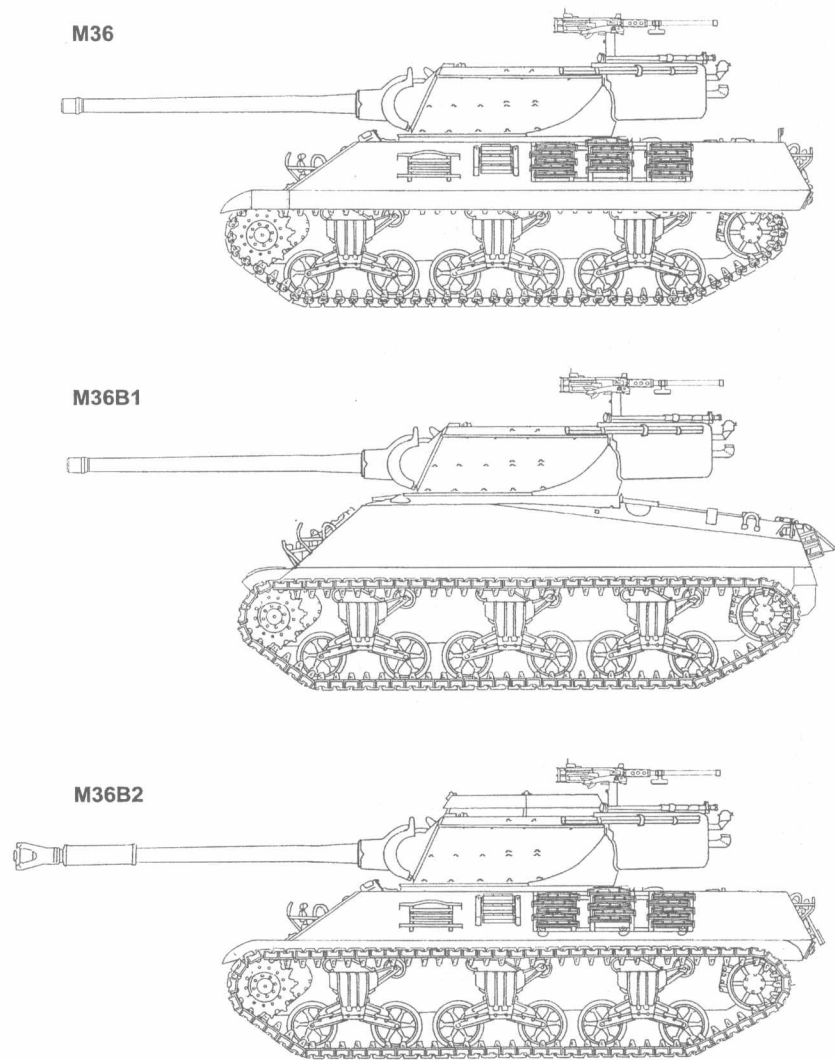
M10 (wedge counterweight)



M10 (duck-bill counterweight)



M10各型车轮廓比例对比图。



M36各型车外型轮廓对比图。

实战证明这种设计非常容易被击穿。这使得后来的设计立即将装甲改进为倾斜装甲，目的在于增加装甲的有效防护厚度，以对抗敌人的反装甲武器。结果，第二种结构的T35，即T35E1开始研制，其外壳设计焕然一新，采用倾斜面。1942年4月，这两种类型的样车被交到通用公司菲舍尔分部的阿伯丁试验场接受试验。这两种样车使用普通的铸造炮塔，但陆军更偏爱生产焊接式炮塔。两辆样车30.5吨的重量都被军方认为过重，要求缩减到29吨，车体装甲要求缩减1—1/3英寸，同时减少其他外表面。这样的改动也牵涉到试验场，这些坦克被要求在表面焊接一些轴套，方便在后来需要的时候加装附加装甲。结果，附加装甲板根本

就没有生产。1942年6月，军械署推荐改进T35E1，改进版定型后就是M10型坦克歼击车。

当M10的设计接近成熟时，美国陆军开始对M5和M9有了新的想法。M9坦克歼击车计划在1942年8月20日首先被取消，此时他们发现只有28门炮尚可使用。M5在试验中尴尬不断，主要原因在于其设计之初的重量过大。1942年5月，在布拉格堡的试验期间，M5的履带两次断裂，还发生起火现象，被迫早早地结束了试验。在经过一番修理后，被试验的M5样车又进入阿伯丁试验场进行最大速度和越野试验，期间还是故障连连，与M10相比简直无法容忍。这样，M5的生产计划也在1942年9月30日取消。1942年夏末，当两个竞争对手退出后，M10成为

唯一让军方满意的76.2毫米坦克歼击车。此时，美国陆军对坦克歼击车的需求早已如饥似渴，于是M10被给予了AA1级的优先生产级别，生产优先级当时超越M4中型坦克。当时的M4A2坦克底盘生产能力已经跟不上了，而此时M10坦克歼击车的变型——M10A1也被批准投入生产。M10A1与M10基本相同，只是发动机采用的M4A3型坦克底盘，该底盘装备福特汽油发动机，而M10的M4A2型底盘采用通用双柴油发动机。

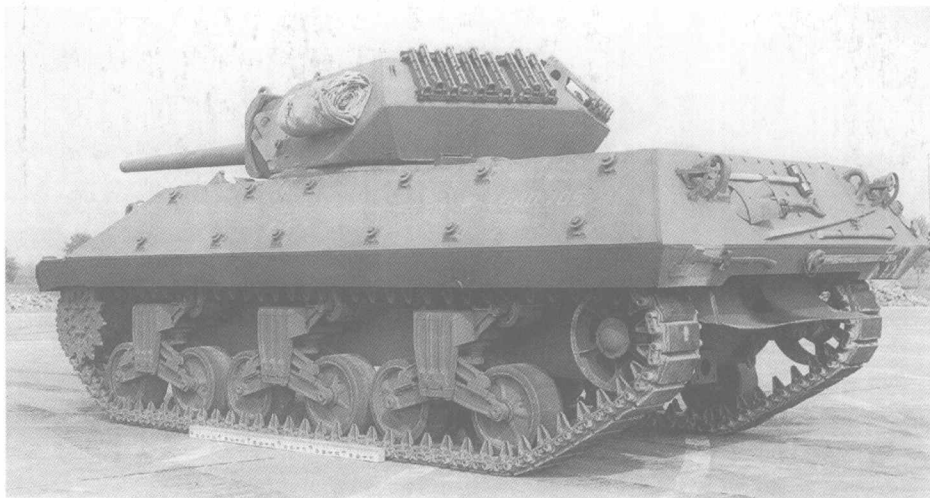
试生产

M10最后的研发工作主要集中在炮塔设计上，一种新型的耳轴被选择，这样在野战维护时可以方便地将炮塔卸下。这样也让后来在炮塔上换装不同的武器成为可能，如105毫米榴弹炮或英国的17-pdr. 炮。早期的焊接炮塔设计是六边形，但生产型被改为五边形。试验模型在炮塔前方顶部为乘员设计了潜望镜，但生产型炮塔顶部宽度减小，潜望镜被取消。1942年9月，M10开始在位于密歇根州的费希尔（Fisher）坦克兵工厂投入生产。M10坦克歼击车单台造价47900美元，与价值60200美元的M4A2坦克相比，M10的价格要低25%左右。

首批M10被立即装备到坦克歼击营作为训练平台，包括位于爱德华兹的第636坦克歼击车营和位于的第703坦克歼击车营。M10A1在福特发动机公司投入生产一个月后，于1942年12月完成首批3辆生产并立即进入美国陆军。开始装备M10系列的坦克歼击车进行训练的营都只装备了其中一款，没有同时装备两种亚型。1942年12月，又有六个营装备了新型坦克歼击车，第704、705和706营全部接收的是M10A1，而第629、809和893营装备的则是M10型坦克歼击车。

在将M10匆忙投入生产后，一些设计缺陷也暴露出来。其中最严重的一个问题是由重型火炮身管引起的炮塔失衡，这个问题在车辆平地行驶时不太严重，但车辆在超过4度的斜坡路上行驶则非常困难，乘员几乎不能让

这是1942年9月完成生产的首批M10型76.2毫米坦克歼击车，这些车存在严重的炮塔平衡问题。如图中所示，最初对这个问题的解决方案是在炮塔后方装轨道筋。这种解决方案效果不佳，甚至在炮塔后方加装了机枪后也没有真正解决问题。





第二种解决炮塔平衡问题的方案是在炮塔后方加挂快速安装配重，如图中1943年在摩洛哥奥兰的一辆M10所示。这辆车装配的是铅制配重，其特征是固定在上边一对附加钢制挂带。相反，钢制和铸铁型配重也是被固定在同样的位置。附加的挂带可以从炮塔后方取下，另一种挂带可以被装备在车体两侧，虽然这通常被看做能携带少量轨道块，而不是轨道爪。另外一种早期的改进是在炮塔后上方装备一种马镫型的炮架，车辆可以在这个位置装备随行固定式炮。

炮塔横向转动。这个问题实际上在早期已经被注意到，但坦克歼击车中心很难在炮塔后方进行平衡配重，因为此时的车辆全重已经较设计要求超重3吨。最初的解决方案是在炮塔后方装备了一挺12.7毫米的机枪。这样的一些改变在早期M10各型上以各种方式体现，但都没有从根本上解决平衡问题。从1942年秋天第一辆M10交付使用后，关于失衡的问题就不断遭到抱怨。而各方达成的共识是这个问题必须尽快得到解决。军械署希望设计改进后，炮塔能在15度的斜坡上运转自如。

M10坦克歼击车部署的步伐太快了，配重问题不得不通过两种方案来解决：一是快速安装配重，生产配重。快速安装配重操作被设计得非常简单，它能够在已经装备了M10的炮兵营的维护店来改造。1942年12月21日，设计工作完成，采用低碳钢的型号重量为2400磅。为了方便当地生产，三种不同的设计分别可以采用钢、铸铁或铅。这三种外型都是一样的，除了铅制型更薄一些，这些配重上都有一对钢制挂带以增加配重。一些坦克歼击车单位，特别是在位于爱德华兹第636坦克歼击营已经对M10开始按照自己的经验配重，一些配重重量超过7000磅。

基于1943年1月16日临时工作定购计划，那些预定要部署海外的单位被批准去加装他们自己的配重，而其他的单位和军械库则等待来自费希尔工厂的配重供应。快速安装型配重，E7790（右侧）和E7791（左侧），被设计去使用现有的轨道带（grouser rack）的一部分，通过加挂重量来强化炮塔后部。费希尔在1943年1月7日运送第一批工厂生产型配重到军械库，到1943年2月，已经完成了284套的生产订单。



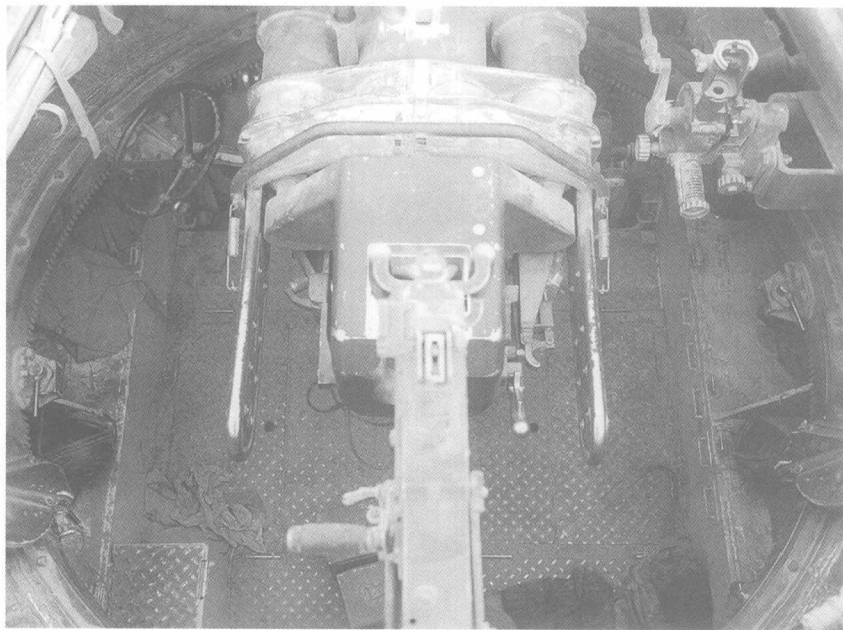
1月初，费希尔兵工厂已经完成了新型配重的设计工作，改配重采用铸铁，重3700磅，型号为E7992和E7993。快速安装型设计证明效果不太好，炮塔在12度斜坡上依然转动不灵活，但重型设计被证明起到效果。所有的炮塔制造厂都在1月5日后开始练习生产楔形配重，这些配重在1943年1月25日被装配到车辆上。在爱德华兹的试验对该型配重的试验非常满意，到1943年6月，这也成为标准化生产型M10的构件。没有配重的早期型M10和M10A1坦克歼击车约制造了约650辆，而装备重型楔形炮塔的改进型则生产了2850辆。

尽管新生产的配重明显改进了一些问题，但仍没有达到理想状态，因为车辆严重超重。结果，费希尔兵工厂开始了第三种配重设计工作，并在1943年3月末开始进行试验。这种铸钢型配重重量减至2500磅，由于其外形独特，很快就被戏称为“鸭子比尔”，并被正式确定型号E8010和E8011。这种设计效果更好，它通过改变M10炮塔后上壁的形状，使其接近于垂直，且使炮塔的重心进一步后移。

另外两种不同的配重设计方案也可供选择。一种是像M4中型坦克那样在炮塔下安装回转柱塞液压马达，这样炮塔甚至在没有配重的情况下也能转动。只有一辆M10的炮塔安装了液压式设备，但直到1943年9月也没有对它进行试验。虽然该设计有很多优点，但M10生产试验已经

通过在炮塔后方加装一对楔形重型配重很好地解决了炮塔平衡问题，这种改进从1943年1月开始引进。这辆车体上写着“Pistol Packin' Mama”（手枪包装的妈妈）字样的M10从1943年10月开始在得克萨斯州坦克歼击车学校服役，在炮塔后部喷涂有所属“黑豹”（Black Panther）部队的标志。

M10炮塔内部特写。从中能看到炮尾和部分12.7毫米机枪。炮手席位位于炮塔左前方，其后方是装填手，车长席位位于炮塔右侧，另外一个席位是副驾驶，它必要时也充当装填手的助手。



接近完成，导致该样车最终无缘参加试验。另一种改进方案是向后移动火炮，使其深入炮塔，减少炮塔身管的垂旋，这也是问题的根源所在。然而，这需要对炮塔进行实质性的设计改进，但很快也发现，这样的改进会妨碍火炮的俯仰和安装。

在没有其他解决方案的情况下，1943年6月决定生产加大炮塔的鸭子比尔式配重。1943年6月底，当早期结构的炮塔用尽后，这种结构的产品开始投入生产。约有3200辆M10和M10A1型坦克歼击车装备了这种鸭子比尔式配重。无论有没有配重，还是装备了快速安装配重、重型配重或是最后的增大型炮塔的鸭子比尔式配重的所有M10或M10A1，其名称都没有改变。

配重的改变最引人注目之处是对早期型M10设计的改进，在其他方面也有许多小的改变。炮塔转动手轮太过靠后，对其正式操纵有些妨碍，因此后来向前移动了一些。因为发现在车辆行驶过程中炮塔可能会产生危险的移位又增加了一个炮塔锁定器。炮塔顶部也增加了一个移位锁定器以阻止火炮横向移动。在早期的设计结构中，驾驶员和副驾驶席有些缺陷，也进行了重新设计。车体后顶板上增加了一个马镫型炮架以阻止火炮的横向移位。这些改进都在1942年12月底生产的车型上开始体现，已经部署的车辆在1943年1月在作战单位的工作车间开始进行改进。由于装备新型配重后取消了轨道筋，1943年3月，决定将这些轨道筋安装到车体侧面，把他们附加在车体两侧的斜面上，这种改变从1943年4月初开始进行。

早期生产批次的M10和M10A1装备直接火力瞄准镜，火控受到限

制。这给坦克歼击车里进行指挥的炮兵指挥官造成了一些不便，有必要为此提供间接火力能力。几个不同结构的设计方案经过试验后，军械署最后设置了方位指示器和炮手象限仪。这种构造的车型在1943年5月批准通过，很快即投入生产。已经配发部队的车辆后来也都进行了同样的升级。1943年7月，用来加挂附加装甲的凸起被取消，计划中的附加装甲始终没有投产。



M10的生产情况：

	M10	M10A1
1942-9	105	0
1942-10	170	3
1942-11	137	18
1942-12	199	7
1943-1	276	56
1943-2	340	116
1943-3	330	150
1943-4	428	133
1943-5	416	123
1943-6	400	133
1943-7	402	124
1943-8	465	131
1943-9	498	49
1943-10	350	150
1943-11	237	220
1943-12	240	0
1944-1	0	300
总数	4993	1713

甚至重型楔形配重设计也并非完全成功，1943年6月，炮塔外型被扩大，被戏称为“鸭嘴”配重。该型车辆炮塔后部面板向后延伸，提供了更多的内部空间。图中车辆为M10A1，采用M4A3中型坦克底盘。M10与M10A1很难分辨，二者发动机外壁上的加油帽不同，且M10A1的排气挡板位于车体后部，但从该图无法看出。所有的M10A1坦克都留在美国国内作为训练用，后来，大部分被改造成M36式90毫米坦克歼击车。

进入服役

坦克歼击车指挥部对M10的设计从一开始就不太满意。在1942年5月T35原型车在阿伯丁试验场试验期间，坦克歼击车指挥部的总指挥，安德鲁·布鲁斯就不愿意批准该设计的定型，认为它只是和此前的M3型75毫米坦克歼击车一样的一种权宜之计。按照坦克歼击作战条令的压制性进攻性战术要求，布鲁斯想要一种速度明显由于同时代坦克的歼击车，他把希望寄托在了新的T70的设计上，该型号在1943年晚期初具雏形，命名为M18型76毫米坦克歼击车。美国陆军一直在坚持研制和生产坦克歼击车。W.B. 帕默将军，他领导特种作战装甲车委员会以满足陆军需要，他后来向布鲁斯抱怨他对任何军械署的设计方案都不满意，他要求必须能

够研制出更适用的车辆来满足即将到来的战役的需要。在得克萨斯州胡德堡新兵工厂坦克歼击车委员会于1942年将12月推动M10部署部队开始服役试验，委员会认为M10优于当时可供选择的所有其他坦克歼击车。但是，委员会对M10还是不满意，认为其与最初提出的装备高机动76.2毫米炮的需求相比还有差距，它的速度略超中型坦克，火力也只是稍具优势。1943年1月，装甲部队也对该车不太满意，推断认为M10不适合服役，因为它的性能太接近当时正在服役的M4中型坦克，还存在防护性能又不适合战术配置，炮塔失衡，方向回转性能不佳等多种问题。

美国陆军决定将使用柴油发动机的M10部署到海外，而保留使用汽油发动机的M10A1用于美国国内训练，这是由于M10的生产效率更高。1943年9月，坦克歼击车委员会对M10和M10A1同时进行了试验，结果认为M10A1的机动性能更好，这部分归因于福特发动机的重量仅1470磅，而M10的双柴油发动机则重达4855磅。然而，1944年2月公布试验结果时，陆军已经作出将M10部署海外参与作战的决定，而且大部分营的M10已经部署到位。坦克歼击车指挥部宣称该决定非常英明，因为柴油发动机在战斗中不容易起火，而在实际战斗中，弹药造成战斗车辆在战场起火最常见。

许多其他的M10改进方案完成设计，但没有投入生产。这台在试验台上的改进型样车具有两个新特征。一是在发动机进气口上方装了一块装甲围罩以方便车辆淌过河流，同时也为两栖作战时深度涉水作战做好准备。样车也改进了炮塔，在炮塔右侧装了一个凸起，可以装备可全向转动12.7毫米防空机枪。

坦克歼击车营承担的第一项任务是参与了北非战役。1943年1月，第601、701和805三个营被部署到突尼斯投入战斗。这些部队全部装备应急用的M3型75毫米坦克歼击车和M5型37毫米坦克歼击车。随着

1943年3月凯塞林山口（Kasserine Pass）的溃败，又有三个作战营被送入北非，第813营仍装备老式装备，第776和899坦克歼击营装备了新型M10型76.2毫米坦克歼击车。在1943年3月23日的El Guettar湾作战中，第899营的M10坦克歼击车首先参加战斗。此时，第601坦克歼击车营正遭到敌方第10装甲师的50多辆坦克的攻击，美军第899坦克歼



击车营实施支援。敌军的进攻被挫败，大约30辆德军坦克被摧毁。不过，第601营的28辆M3型75毫米坦克歼击车也损失了20辆，第899营则有7辆M10型76.2毫米坦克歼击车战损。3月底在El Guettar的战斗是坦克歼击车营按照美军作战条令实施作



战的唯一例子，即集中兵力发起集团攻击。两个M10营在战役的后期，只参加了一些小规模坦克战，因为此时德军力量衰减，很少动用大量坦克一起作战。M10坦克歼击车营的指挥官之一，第776营的詹姆士·巴尼中校在发现M10的反坦克能力无法派上用场时，不愿看他指挥的36门炮成为摆设，于是开发了M10作战使用的战术和技术新方式，将其用作直接火力支援火炮。在通往比塞大（Bizerte）的作战中，该营在“捕鼠器”地带瓦解了德军的反坦克防御，为第1装甲师的最后突击清理了道路。第二年在地中海战场与意大利的战役中也证明，火炮火力支援同样是坦克歼击车的主要任务之一。在突尼斯尔后的战役中，所有的坦克歼击车营全部换装了M10型坦克歼击车。有趣的是，这些坦克歼击车营的装备还是M10各型的大杂烩，如第894营就既装备楔形配重的M10，也装备有鸭嘴式配重的M10。

在美国陆军高层将领中，对于坦克歼击车的使用依然存在一系列争论。不同的派系都站在自己的角度分析在突尼斯的战役中坦克歼击车的表现。火炮一派，以陆军地面部队司令莱斯利·麦克奈尔将军为首，认为这证明了牵引式反坦克火炮的优势，麦克奈尔于1943年1月命令坦克歼击车中心开始试验新型牵引式76.2毫米反坦克炮和营级战术型牵引式武器。陆军总参谋部的特别观察员约翰·卢卡斯少将认为：“以我的观点，坦克歼击车的用途已经证明是失败的……我认为作战中用进攻性武器驱逐坦克是不妥当的。”卢卡斯支持部署纯粹的防御性武器，例如反坦克炮等。当时指挥装甲部队的雅各布·德弗斯（Jacob Devers）中将，在北非战场指挥过，他认为“独立的坦克歼击车部队在战场上没有实际意义，防御性的反坦克武器应该是火炮；而最好的攻击性手段应该

1943年初，第776和899坦克歼击车营的M10首先投入北非战场。如图所示，1943年3月在突尼斯的两个营装备的早期型M10采用快速安装型配重。这些单位还利用当地的泥巴涂在车上，用褐色掩盖本来的军绿色，给车辆涂上简易野战伪装色。



这辆编号T-72的76毫米的坦克歼击车是一辆解决炮塔平衡和重量问题的样车，该车引进了为M18型坦克歼击车研制的轻型76毫米炮。不过，这种尝试没有什么意义，因为军工厂更喜欢90毫米炮，而坦克歼击车指挥部想要速度更快的M18型坦克歼击车。

是个彻底的错误。也由于这个决策M10的生产在1943年底被叫停。

在1943年和1944年的意大利战斗中争论也没有停止。许多在北非的坦克歼击车营正在将原配备改进到M10，没有参加西西里战役，只参加了一些次级任务，例如战俘（POW）守卫队。1943年9月，配发新装备的三个营被调配去萨勒诺（意大利西南部城市）作战，这三个营分别是的601、636和645坦克歼击车营。他们这次遇到了德军数量可观的装甲部队，于是在滩头展开了一场恶战。一辆绰号“白虎星”的M10坦克歼击车成为第一辆M10战争王牌，该车由636坦克歼击车营的埃德温·约斯特（Edwin Yosts）中士指挥。1943年9月14日，在与德军的遭遇战中，“白虎星”击毁5辆德军四号坦克。滩头作战之后，又有两个营从远方调来。当德军撤退到沃尔图诺（Vulturno）一线时，战术和坦克歼击车的作战任务也随之发生改变。此时，与坦克的直接遭遇变得非常少，战场上的四个坦克歼击车营都被用作火炮支援火力。到1943年12月，这些营每月要消耗15000发高爆炸榴弹，火炮身管因烧蚀磨损受损产生一些不可预料的问题。M10的76.2毫米炮的设计没有用作野战频繁射击的考虑，因此驾乘人员被迫尝试用新炮管来替换旧炮管。

1944年1月盟军从安其奥（Anzio）两栖登陆后，尝试将德军包围于古斯塔夫防线，坦克战在此时也越来越普遍。隶属于第3步兵师的第601坦克歼击车营在登陆作战中承担直接火力支援任务，不久就遭遇到了德军四号型坦克和Stug III自行突击炮。四天后，第894坦克歼击车营也登陆支援英军第一师。这个月早些时候，第三个单位——第645坦克歼击车营在抢先登陆时遭遇德军新重装甲部队。此次作战，他们首次遭遇德军的新型重型坦克，包括费迪南突击炮和新型“黑豹”中型坦克。其

是用一种性能更好的坦克。”在突尼斯的第2集团军的所有指挥官，包括乔治·巴顿和奥马尔·布雷德利都不赞同主动进攻的坦克歼击作战条令，认为它不太适合实际战场。由于麦克奈尔在陆军政策中的影响力，15个坦克歼击车营火力配置由自行转变到牵引的变化，尽管这个改变在将来被证明是一个