



THE SAS ENCYCLOPEDIA

英国反恐特战队

发展历程、训练、装备和作战

〔英〕史蒂夫·克劳福德 (Steve Crawford) 著

马盛昌 译

- 战场上的 SAS
- 反恐作战
- 海湾战争中的 SAS
- SAS 的战术技巧
- 敌后 SAS
- 人质救援
- 穿插破坏
- 战场生存
- 武器装备
- 车辆、舟船和飞机
- 组织结构、选拔训练
- 标识和徽章

THE SAS ENCYCLOPEDIA

英国反恐特战队

发展历程、训练、装备和作战

〔英〕史蒂夫·克劳福德 (Steve Crawford) 著

马盛昌 译



图书在版编目 (CIP) 数据

英国反恐特战队:发展历程、训练、装备和作战 / (英) 史蒂夫·克劳福德 (Steve Crawford) 著; 马盛昌译著. — 北京: 中国市场出版社, 2018.1

书名原文: The SAS Encyclopedia

ISBN 978-7-5092-1621-7

I. ①英… II. ①史… ②马… III. ①特种部队—介绍—英国 IV. ① E561.56

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2017) 第 291210 号

Copyright © 1996 Amber Books Ltd., London

Copyright of the Chinese translation © 2017 by Portico Inc.

This translation of *The SAS Encyclopedia* first published in 2017 is published by arrangement with Amber Books Ltd.

Published by China Market Press.

ALL RIGHTS RESERVED

著作权合同登记号: 图字 01-2010-2952

出版发行 中国市场出版社

社 址 北京月坛北小街 2 号院 3 号楼 邮政编码 100837

电 话 编辑部 (010) 68034118 读者服务部 (010) 68022950

发 行 部 (010) 68021338 68020340 68053489

68024335 68033577 68033539

总 编 室 (010) 68020336

盗版举报 (010) 68020336

经 销 新华书店

印 刷 三河华晨印务有限公司

规 格 170 毫米 × 240 毫米 16 开本 版 次 2018 年 1 月第 1 版

印 张 16 印 次 2018 年 1 月第 1 次印刷

字 数 480 千字 定 价 58.00 元

版权所有 侵权必究

印装差错 负责调换

目录

战场上的英国特种部队 001

第二次世界大战 /002

北非 /002

西西里和意大利 /008

西北欧 /016

反恐作战 /022

摩加迪沙的救援行动 /022

王子大道 /028

海湾战争 /036

战争爆发 /036

公路侦察 /041

战斗侦察 /047

21世纪 /059

战争技艺

065

武器技巧 /066

每一发子弹都要计算 /066

战斗力倍增器 /073

四人侦察小组 /079

基础单位 /079

侦察技能 /084

在敌后 /089

情报搜集 /089

战斗巡逻 /096

人质救援 /102

慕尼黑的馈赠 /102

“刺杀屋”中的训练 /110

敌对的环境 /116

丛林环境训练 /116

山地训练 /120

冰雪训练 /121

沙漠训练 /124

穿插技术 /127

陆地 /127

水上 /131

空中 /134

破坏 /139

目标 /139

认识炸药 /140

手雷与地雷 /144





战场生存 /148

极地 /148

山地 /150

沙漠 /152

热带丛林 /155

海上 /157

特种部队军械库 159

小型装备 /160

步枪和突击步枪 /161

机枪 /167

冲锋枪 /171

手枪 /175

狙击步枪 /177

霰弹枪 /179

支援武器 /180

反坦克武器 /180

迫击炮 /183

地对空导弹 /183

炸弹与爆炸 /185

地雷和手雷 /186

榴弹发射器 /187

通信 /190

特种部队的车辆 /194

轻型车辆 /194

卡车 /197

特种部队的舟船 /200

人质救援设备 /206

服装 /206

支援设备 /211

特种部队的飞机 /217

固定翼飞机 /217

直升机 /222

个人装备 /227

附录1 英国特种部队的组织 /233

附录2 标志和徽章 /234

附录3 特种部队训练 /235

附录4 英国特种部队在第二次世界大
战中的行动 /238

战场上的英国特种部队

1940年，在敦刻尔克撤退后的一段时间内，英国军队自然而然地将精力集中在了防御德军入侵不列颠群岛上。不过，一位有远见的军官——陆军中校杜德雷·克拉克成功地说服了他的上级考虑建立特种部队，对敌人实施闪电攻击。这一构想传到了首相温斯顿·丘吉尔那里，建立这样一个作战单位的动议很快就有了结果。在接下来的几个月中，几个特勤突击队相继建立起来，被称为第二突击队。



第二次世界大战

北非

截至1940年11月，第二突击队的全体成员都接受了跳伞训练，部队被更名为“第11特别空勤营”。这一改变的部分原因是为了让这支部队同其他特勤营的通过海运的突击队区别开来，同时这也是为了迷惑德国，使它相信英国拥有比事实上存在的规模大得多的伞兵部队。第11特别空勤营的首次实战空降由它的X连在1941年2月实施，当时它袭击了意大利境内特拉基诺河上的输水道。

在北非的袭击

在1941年5月德国入侵克里特前，伞降突击的理念还没有得到过证明，正是这次入侵使英国的指挥高层重新评估大规模空降部队的潜力。在随后的9月，第11特别空勤营成为第1伞兵旅的核心。此外，在印度由英国兵、印度兵和廓尔喀兵成立了第2伞兵旅。伞兵的使用仿佛注定了这个旅以后会在埃及被一名大胆的年轻军官很好地利用，他还成功地说服了他的上级组建一支特别袭击部队并由他指挥。这名军官就是大卫·斯德林，英国特种部队的缔造者。

大卫·斯德林中尉曾是苏格兰卫队的成员。1940年6月，他志愿参加了第8突击队。一年之后，第7、第8和第11突击队加上一支小规模的特殊舟艇部队一起合并为一个旅，接受雷考克上校的指挥，在北非地区行动。被命名为“雷部队”的这支部队本应用来执行海岸袭击和侵扰行动，但海上交通工具的短缺严重地制约了其使用效果。斯德林觉得有些难以忍受了，他劝说雷考克允许让他进行试验，以降落伞作为一种可供选择的输送方式。不幸的是一次跳伞摔伤了他的脊椎，使他在医院里度过了最初关键的两个月时间。

当斯德林躺在床上的时候，他专心于在空降和突击行动方面扩展自己的构想。当时，每次突击行动都会考虑让达到200人的作战单位参加，将他们送往目标地域会遇到物流方面的许多问题，而且在着陆地点突击队中的大部分力量都被用来保卫滩头阵地。斯德林相信，小规模部队穿插到敌人战线背后的纵深地带可以对软目标造成与部队规模不成比例的高度破坏。他得出结论，对于攻击部队来说可以达到最好的出其不意的



方式是使用伞降；在攻击完成后，部队的回撤由乘坐轮式运输工具从地面到达的另一支部队来完成。

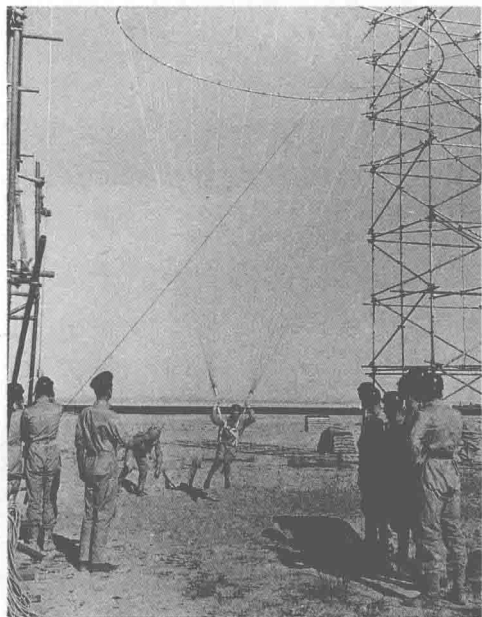
斯德林康复出院后，带着自己的书面计划来到了中东战区总司令部，希望能够将它呈交给总司令克劳德·奥金莱克将军。但他的要求遭到了拒绝。然而他不是一个轻易放弃的人，斯德林翻过了半米高的篱笆墙，溜进了大楼，最终他一头撞进了总参谋长尼尔·里奇少将的办公室。里奇将军对斯德林的构想印象非常深刻，并向奥金莱克陈述了这些想法。很快斯德林被晋升为上尉，并受命组建一支由6名军官和60名士兵组成的新的作战队伍。

L支队，特别空勤旅

斯德林的新部队的名字是“特别空勤旅L支队”。在一个星期之内斯德林就完成了人员招募的工作，他们中的大多数来自第8（卫队）突击队，他们在苏伊士运河地区的基卜里特集结。

当斯德林和他的队员到达部队的新营地时发现那儿只有一些旧帐篷。就在那个晚上，在快速了解情况和简单的侦察后，部队对离驻地很近的一处敌军营地发起了他们的首次袭击行动。第二天早晨，当第一缕曙光来临时，L支队已经有了新的营地。

由于在该地区缺乏适合的设施，所有训练都不得不在室内临时建成的设备上完成。训练的重点主要在下列几个方面：沙漠地区的行军；对各种武器的熟悉，包括德国和意大利产的武器；夜间行动以及身体素质等。伞兵学校只有在英国和印度才有，因此所有初级的跳跃训练也都凭借临时建立的设施完成。为了练习着陆，起初斯德林的队员们从行驶中的卡车上往后跳。不过，由于令人难以接受的居高不下的脚踝受伤率，他们最终用脚手架搭建了适合跳跃训练的设施。



左图：1941年年中，英国特种部队在位于苏伊士运河附近基卜里特的一个基地进行跳伞训练，这是为部队的第一次任务作准备。

队员们利用这种训练设施掌握了基本的跳伞技术后，支队搭乘卡车来到了开罗，他们要从英国皇家空军的运输机上进行跳伞。第一天，灾难就降临到了他们的身上，在跳伞时飞机发生了意外，士兵杜菲和沃尔布通在此次意外中丧生。训练立即被迫中止。随后皇家空军排除了问题。第二天早晨，战士们再次排成了一列。第一个跳出飞机的是斯德林本人。

部队在1941年11月完成了训练，整装待命。11月16日，在经过几个星期的计划后，支队发起了他们第一次袭击，目标是轴心国的5个机场。整个支队除了5个人以外，其余的计划以12个人一组的形式空投到离预定的目标机场30千米以外的地点。在摧毁了地面上尽可能多的飞机之后，每队人都要与一个沙漠远征团（LRDG）的巡逻队会合并返回基卜里特。

那个夜晚，这个地区遭遇了30年来最严重的暴风雨袭击，运载支队的飞机也不可幸免地遭遇了暴风雨，但空投还

是在继续。没有一个突击小组能够找到他们的目标机场，但所有的人依然试图前往集结点。整个早晨的行军都在不间断的大雨中进行，雨水将沙漠变得难以行走；下午他们在烈日下暴晒，随后的行军则是在夜幕下进行的。莱维斯小组和梅尼小组的一半队员到达了集结点。其他到达的人员只有大卫·斯德林和他的另一名队员。62名官兵出发，只有22人回来。第一次任务彻底失败。

尽管第一次袭击行动成了一场灾难，但斯德林决定绝不放弃。在乘坐沙漠远征团（LRDG）的卡车返回的路上，幸存者们已经在分析自己的表现并讨论从此次行动中得到的教训。他们还决定与其今后通过跳伞来执行任务还不如由LRDG将他们送到行动区域，这样成功的可能性更大。当斯德林在开罗向奥金莱克报告时（L支队不附属于任何部队，

下图：沙漠远征团（LRDG）的卡车。1941—1942年，LRDG将英国特种部队的士兵送往执行任务的目的地，并负责部队的撤离工作。





因此斯德林直接向总司令报告），他成功地说服了将军，尽管付出了巨大的损失，但他的部队依旧可以创造未来——万事俱备，只欠东风。

第一次成功

经过简短的休整后，斯德林部队剩下的人员飞越了贾卢的绿洲进入了敌方战线的深处，LRDG在那里建立了一个侦察搜索基地。斯德林和梅尼将在1941年12月8日从这里发起一次针对意大利军队机场的突袭。几天之后，莱维斯和比尔·福雷瑟会带领他们的队员袭击两个不同的目标。在4天时间里，LRDG运送斯德林和梅尼的队员穿过了开阔的、在地图上没有标注的沙漠，他们最终来到

了苏尔特以南80千米（50英里）处。一个侦察小组搭乘一辆汽车到了部队的前方，他们去侦察机场的情况，不过当他们接近目标时发现还有一个更为活跃的机场在塔米特附近。

经过讨论做出决定，将部队分成两组，一组由4个人组成，另一组由剩下的5个人组成，他们分别袭击一处机场。斯德林去苏尔特，而梅尼去塔米特。由于在苏尔特附近遇到了雷场且机场防卫森严，斯德林和他的小组没有能够发起进攻，不过他们还是将爆炸装置安放到了意大利公路护卫队停着的卡车上。梅尼和他的队员发现塔米特机场的安全护卫要松懈得多，他们将所有的炸药都装到了飞机上，当飞机发生爆炸后，他们用

大卫·斯德林

出生于1915年，英国特种部队的缔造者。年轻的时候，他是一个不知疲倦的人。虽然他在剑桥大学主修建筑学，但他酷爱户外活动，特别是登山。1939年战争爆发的时候，他已经放弃了成为一名艺术家的念头，并且正在磨炼自己的登山技术。他参加了在北非沿岸地区发动的一些大规模袭击行动，这些收效甚微的行动使他产生了利用小规模部队会更有效的想法。他成功地说服了他的上级，特种部队的使用应该更具有战略性：在敌人的战线后方袭击其重要目标，而不是将部队放在前线。斯德林的另一个天赋是他能够将人才招募到新的作战单位中来，如“爱尔兰”梅尼、瑞格·希金斯和莱维斯等。有这些人在，尽管斯德林在1943年1月被俘，但特种部队依然欣欣向荣地发展着。斯德林于1990年去世，并被列入了当年的“新年荣誉”名单。



手雷和机枪袭击乱作一团的飞行员。在敌人回过神来之前，小组已经掉头进入了沙漠。行动人员回到贾卢的驻地后休整。英国皇家空军的侦察机确认对塔米特机场的袭击共摧毁了24架飞机。其他的小组甚至取得了更大的成功，他们在艾季达比耶摧毁了至少37架飞机。

在这些袭击中使用的爆炸装置是著名的莱维斯炸弹，它是由莱维斯本人发明的，这种特殊设计的炸弹可以在飞机的机翼上炸开一个窟窿随后引燃其中的燃油。它们内置500克塑胶炸药，炸药由铝热剂、炸弹引线和旧机油组成的混合物包裹着。计时器和引爆装置是分开另外携带的，在到达机场前才将它们插入炸弹中以备随时之需。这种轻巧但有效的多功能装置很快就成为特种部队所有行动中的标准装备。

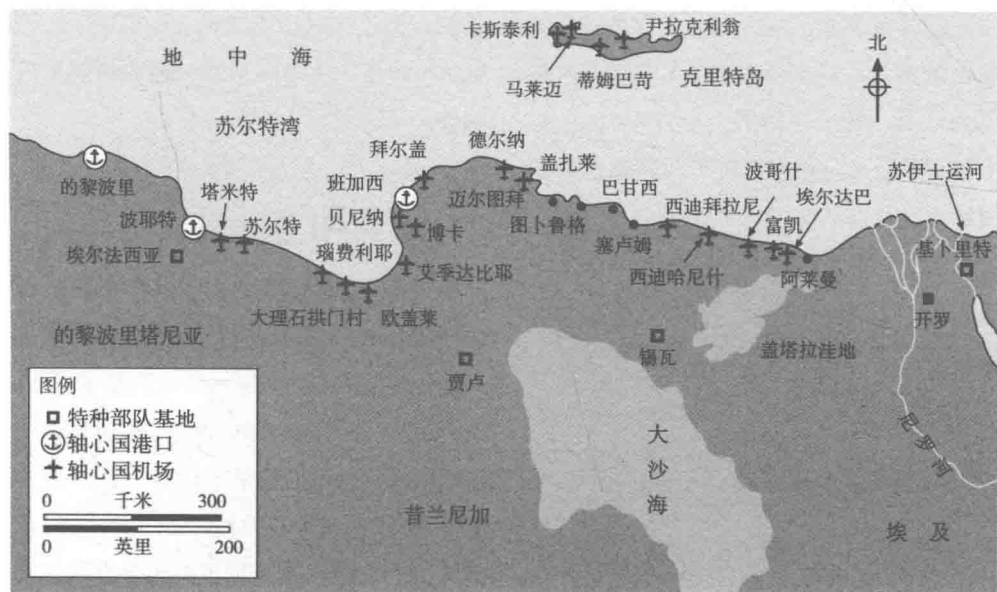
塔米特和艾季达比耶袭击行动的成功不但证明了斯德林理论的正确性，同时也消除了所有质疑的声音。在几天时间里，对于同样的机场又发起了多次袭击，塔米特机场再一次遭到重创，梅尼确认又有超过27架飞机被摧毁。LRDG的卡车再一次被用作交通工具，不幸的是在返回途中，侦搜队在开阔地带被一架梅塞施密特飞机盯上了，当时已和大卫·斯德林同样出名的、莱维斯炸弹的发明者——莱维斯在这辆卡车里被机炮的弹片击中，不幸阵亡。

1942年早期的行动

在短短的几个星期中，21名L支队的成员摧毁了100多架轴心国的飞机，这比英国皇家空军在几个月时间里宣布击落的敌机的数量还要多。由于沙漠的这个区域集结了过多的敌军，L支队的行动一时难以开展，部队只好回到了位于基卜里特的基地开始计划新的冒险行动。1942年1月的第一个星期他们回到了贾卢，部队获得了很好的休整并且想到了许多新的点子。在这个时期他们的第一项任务是袭击在意大利控制下的港口波耶特的船只和油库。

LRDG又一次提供了运输方面的支持，炸弹被安装在了库房里以及码头上数量众多的装满了燃油的油桶上，小组在撤离时没有引起任何哨兵的注意。当他们驾车迅速离开的时候，码头已经陷入了一片火海之中。

这时，斯德林已经晋升为少校。以他新的军衔和关系，能够为特种部队要求获得更多、更好的装备。斯德林还被赋予了更大的权力，即扩建L支队。在接下来的新兵招募中，L支队有了更多的英国人，新的部队里还有50名自由法国的战士和希腊神圣中队的成员。在接下来的6个月中，L支队发起了无数次针对敌军机场、油库和港口设施的袭击，并且都取得了巨大的成功。



上图：1941—1943年，特种部队在北非的目标包括战线后方所有轴心国的机场，以及位于班加西和波耶特的港口。

吉普车任务

1942年7月初，一批美国的威利斯吉普车投入使用，斯德林想方设法得到了它们。此外，维克斯K型机枪和勃朗宁大口径重型机枪以及车载支架和水桶等也被安装到了吉普车上，这是为了让这些车辆能够更好地适合在沙漠中的行动。

侦搜队现在有了他们自己的全地形车，可以将他们送到更远的地方。吉普车相对于LRDG的卡车来说速度更快，其操作技巧也更容易熟练掌握，因此，现在就有可能驾驶车辆穿越机场或重要设施，在敌人做出反应之前用枪和榴弹攻击视线内的所有东西。这种吉普车闪击战术与其说

是设计出来的，倒不如说是一次意外导致了它的产生。1942年7月7日，在袭击贝戈什机场的过程中，40个安置在飞机上的莱维斯炸弹只有半数发生了爆炸，在敌人回过神来之前，斯德林和他的吉普车已穿越了这个处于混乱的区域并向没有发生爆炸的飞机射击。看到他的举动，另外两辆吉普车上的队员也驾车跟上，所有的枪支都吐出了火舌。结果是如此的成功，从那以后，在可能实施突袭的情况下，这种攻击方式成为首选，因为它可以对敌人造成更大的破坏效果。

没有一名轴心国的士兵或是飞行员会认为自己是安全的，不管他们驻扎的地

方离前线有多远，他们都会受到来自夜间袭击的威胁。1942年10月，L支队正式更名为“第一特别空勤团”（SAS一团），不过即使在此之前SAS对于北非地区的德国和意大利军队来说已经是一个令人心生畏惧的名字了。这样一支小规模的对轴心国军队造成了巨大的精神上的影响。他们为此还特别成立了特种部队，在袭击发生后追踪和逮捕侦搜队的成员。从总体上来说，这些狩猎部队几乎一事无成，不过1943年1月他们成功地俘虏了大卫·斯德林本人。在几次大胆的逃脱尝试失败后，大卫·斯德林在科尔迪茨堡度过了他的余生。

梅尼从一开始就是斯德林的部署的支持者和执行者，也是与他关系最为密切的朋友之一，他接过了团的指挥权并让这个团按照同样的模式继续发展下去。与此同时，第二个SAS团在陆军中校威廉·斯德林的指挥下正在组建，他是大卫·斯德林的兄弟。1943年5月第二特别空勤团完成了



上图：1941年7月，L支队的战士在北非乘坐威利斯吉普车在敌后执行任务，他们正在前往西迪哈尼什的路上。

建制，不过这时沙漠战役已经结束了，因此，SAS部队受命参与盟军进攻西西里的战役。

西西里和意大利

北非战役的结束使SAS部队在某种程度上陷入了混乱。部队失去了领导人大卫·斯德林，没有一个人能够确定这支部队是否会被解散。斯德林本人对于自己的关于SAS的未来的计划一直保密，因此当 he 从部队的视线中消失后，没有任何一名其他的军官知道应该怎么做。

另一个问题是失去了斯德林的影响力。在北非战争期间，斯德林受到过丘吉尔和蒙哥马利的接见。他能够见到最重要的人物并说服他们接受自己的观点，因此，中东司令部倾向于让他一个人独立执掌部队，这意味着SAS部队作为一支在敌占区行动的战略部队可以或多或少地按照自己的意愿自由发展。然而，失去了斯德林后再不会有人来维护SAS的利益了。

还有一个问题就是人力资源的整合。1943年1月，SAS的总兵力差不多有700人。它由第一特别空勤团（390人）、法国中队（94人）、希腊中队（114人）、特别海勤部队（55人）和特别顾问团组成。后来又增加了12名移居巴勒斯坦的能够说德语的犹太人，他们接受了训练，主要任务是穿着德军制服



“爱尔兰人”梅尼

在SAS的名人堂中成列的领导人物的画像中可以找到“爱尔兰人”布莱尔·梅尼，在战争爆发前他是一名橄榄球运动员，也做过拳击手。他最初是第11突击队的成员，后来作为L支队的第一批成员进入部队。他是一位勇敢的指挥官，1941年年底，当他参加SAS的第一次行动时已经是一名上尉了。虽然第一次行动失败了，不过他在1942年带领SAS的作战部队在塔米特、波哥什、富凯和西迪哈尼什实施了许多针对敌军机场的成功的行动。他作为一名中校带领着第一特别空勤团在西西里和意大利执行了许多任务，随后的1944—1945年，他又带领部队转战西北欧。到战争结束的时候，他以自己的英勇表现而赢得了令人难以置信的四枚杰出服务勋章。1955年，他在爱尔兰死于一场车祸，享年40岁。



驾驶着缴获来的车辆在战线后方制造混乱并搜集情报。

斯德林被捕后，整支SAS部队进行了重组。1943年3月中旬，特别海勤部队（SBS）成为一个独立的作战单位，接受艾尔·乔治·杰利克少校的指挥。作为SAS早期的成员，杰利克参加了许多早先 在北非开展的袭击行动。SBS坐船在巴勒斯坦的阿斯利特登岸，他们在那里为地中海东部的行动作准备。希腊中队和法国中队回到了他们国家原先各自的部队为盟军作战。

第一特别空勤团的人数也被削减，因为B中队遭遇德军袭击，多人阵亡还有多人被俘。这个团因此而变成了三支部队，团的名字也改为特别袭击中队（SRS）。被挑选出来领导这支250人的

部队的指挥官是梅尼。

梅尼是一个强悍的爱尔兰人，也许是穿着SAS制服的最勇敢的人。在战场上他是绝对的无所畏惧，火爆的脾气和天赋的领导才能使他能够影响周围的人，因此选他作为SAS的领导人是再合适不过的了。不过，他缺乏大卫·斯德林的影响力和政治技巧。梅尼是一名斗士，却不是一名好的行政管理人员，而且他的脾气也让人畏惧。在北非的那段日子里，他特别讨厌在开罗的许多记者，他蔑视他们，认为他们只会纸上谈兵，因为他们只用笔来书写战争却从来没有经历过。他特别讨厌BBC的记者理查德，一次他醉酒后想找到理查德并揍他一顿。于是他在开罗的酒吧和饭店寻找理查德，不过他在找到他的“猎物”之前就

遭到了拘禁。那个晚上在他被铐起来之前，他击倒了1名军官和6名军警。

为西西里作准备

SRS和SBS都归属到了总司令部的袭击部队中，并受到严格的限制。另一个特别空勤团——SAS二团已经由斯德林的兄弟威廉·斯德林组建完成，不过部队中的许多成员还是新手。

虽然部队缺乏经验，但SAS二团和SRS都受命参加了盟军进攻西西里的行动，战役的代号为“胡斯克”。梅尼和威廉·斯德林现在都已经是陆军中校了，不过许多SAS的老兵对于他们在进攻中被投入使用的方式表现得很不开心。虽然SAS二团的部分部队被空投到了敌人战线的后方，但在英国第8集团军旗下的SRS却被当作步兵的攻坚部队来使用。他们乘坐小舟登陆并向海滩附近的目标发起进攻。如果大卫·斯德林负责指挥的话，他一定会对此说些什么，然而那时他正在战俘营。

梅尼和他的人乘坐“奥斯特君主”号到达了西西里海岸。他们的目标是位于山顶的一支意大利海岸炮兵部队。意大利部队的150毫米火炮会对停在近岸的进攻船队造成巨大的破坏，因此他们必须被清除。

1943年7月9日夜晩，SRS登陆，在数小时内他们便控制了火炮并俘虏了500名

下图：1943年10月，SAS二团的战士在泰尔莫利执行了一次成功的行动后的留影。指挥官是桑迪·斯科拉奇利少校。



意大利士兵。梅尼所做的仅仅是拿着手枪，绕着炮兵阵地，步行着发号施令。接着，另一个敌军阵地被发现，很快也被部队控制住了。随后SRS行军进入锡拉库萨与第五师联系。“奥斯特君主”号拉响了汽笛进入了港口，SAS的士兵再次登船。正如他们料想的那样，部队参与的进攻结束了。不过，他们还有更多工作要做。

占领奥古斯塔

梅尼和他的军官们接到命令要去攻占奥古斯塔，这是一个敌军控制的港口。7月12日，SRS坐船进入港口并实施了近岸突袭。在敌人的火力中，SAS的士兵跑上岸，冲进了城镇。在整座港口被占领前还有零星的士兵与敌方狙击手的交火发生。不过敌军并没有被完全清理干净，因为在围绕着城镇的山上还有敌