

中国人民解放军

空军气象工作回忆录

下 册

空军司令部气象局 编

内部资料
注意保存

中国人民解放军 空军气象工作回忆录

(下 册)

空军司令部气象局

一九九九年九月

目 录

回忆浙东战役的气象保障	刘益经(1)
血的教训	魏永臣(6)
跳伞溺亡事故的沉痛教训	杨武圣(9)
深刻的教训	
——记1956年国庆节空中受阅的气象保障	王好元(12)
空军入闽的气象保障准备工作	翟文选 刘益经(16)
空军入闽前后的气象保障情况	唐健勇(20)
入闽轮战锻炼	魏利生(24)
西藏平叛期间我在西藏军区空军代表组的工作	邱慎言(26)
一次成功的气象保障	强仕廉(30)
回顾河北抗洪救灾飞行气象保障	邹德荣(31)
直升机首次在山区执行重要专机任务的气象保障	黄彩增(36)
击落美蒋高低空侦察机作战气象保障工作回忆	魏利生(40)
我国首次原子弹爆炸试验的飞行气象保障工作	邱慎言(43)
核试验气象保障工作回忆	李志生(49)
向周恩来总理汇报天气	张 志(53)
站好最后一班岗	阮增辉(56)
辛勤耕耘 无私奉献	
——记谢光道教授对军事气象教育事业的贡献	
..... 关 真 陈亚民 王正业	(58)
“高原气象尖兵”郑成均	兰空气象处(64)
难忘的幸福时刻	

——参加空军积极分子代表大会的回顾	李士杰(66)
永恒的精神 难忘的回忆	杨洪印(70)
镶嵌在帕米尔高原上的一颗璀璨明珠	
——记红其拉甫气象导航站	倪宝玺(77)
我在越南工作的情况	孔 永(84)
同苏联顾问在休闲时的趣闻趣事	王玉生(87)
我经历的三次空中中度颠簸	张天艺(90)
在涿县气象台工作的 38 载	康振兰(93)
回顾我当台长的一段经历	赵月华(97)
调防创业纪事	苏 瑛(102)
艰苦创业 扎根边疆	
——组建毕克齐机场气象台的前前后后	王振河(106)
在易县场站气象台初建的日子里	何俊杰(110)
创业艰难苦为荣	阚方佩(114)
扎根基层 艰苦创业	
——回忆“雷锋式的干部”李锡恩的事迹	王宇安(118)
空军第三专科学校复课、迁址经过	郭 伟(124)
空七所筹建时期有关情况的回忆	刘长波(128)
从翻译组到科技情报研究室	宋日晨 李有来 王荣华(131)
开展气象技术侦察工作的回忆	段应瑞(134)
北空气象室的中、长期天气预报工作	郭云秀(137)
70 年代前期沈空改进月总簿审核工作的情况	吴孝堂(141)
灵丘场站气象台的科研工作回顾	徐斌恒(145)
初期卫星云图接收设备研制情况	郁文显(150)
开展苏、蒙地区气候研究的一段经历	王振河(152)
航空气象云图的编写工作	陆忠汉(156)
《天气学教程》编写经过	王锡泉 王正业(158)

《天气学图例》的编写情况	孙千生(160)
《空军气象预报员手册》编写工作回顾	陆长荣(163)
1975年空军气象部门的盛会	何于班(169)
军民联报 利军利民	谈忠庆(171)
回忆外训队工作情况	郑宗铨(174)
轰炸黄河冰坝气象保障	苏 璞(177)
唐山抗震救灾气象保障的日日夜夜	吴长城(180)
难忘的“七·二八”	苗秀喜(188)
松潘地区抗震救灾的气象保障工作	胡光辉(191)
回忆“东海一号”演习气象保障经过	李浩良(193)
歼击机分队首次驻藏的气象保障	魏泽生(195)
一次令人难忘的野外气象保障	王新生(198)
气象保障组在越南的一些情况	黄泰炽(202)
高炮一师援越作战的气象保障情况	唐 广(204)
准备参加入越作战气象保障的一段经历	赵守尧(205)
入寮作战气象保障生活片断	李春福(210)
气象专家组在坦桑尼亚	尹德昌(213)
空军气象工作在正规化现代化建设中前进	王锡友(215)
沈空气象观测基础工作检查整顿	吴孝堂(222)
从观(探)测整顿到气象工作正规化建设	段应瑞(225)
灵丘场站气象台观、探测整顿验收情况的回顾	徐斌恒(229)
济空气象台站正规化建设的回忆	谭连元(234)
三十里堡气象台开展正规化建设的回顾	李培俊(237)
我院各气象台(站)在气象业务正规化建设中发生的 变化	林兴久(241)
回忆空军气象通信网的整顿工作	段应瑞(245)
空军气象训练团选址经过	段应瑞(248)

郑州分区气象室的组建和工作	沙斌泉(252)
我任台长期间的二三事	洪佩怀(255)
情系高原	
——西藏气象工作回忆片断	陈亚云(261)
我在海岛气象观测站工作的7年	翟胜利(268)
记我和气象情报中队一起走过的路	张贵银(271)
气象预报专业教学计划、大纲几次修订的情况	关真(278)
前进中的研究生教育	周安长(285)
参加1978年空军气象人员中期检查考核的回顾	李人和(288)
空军气象人员教育训练年终检查考核夺魁记	扈忠慈(292)
空军第一台气象专用数据处理计算机的诞生及其 完成的任务	王振河 汤仲治 丁汉岑(297)
参加DJS—C ₃ 气象数据处理机工作回顾	洪炳南(301)
回顾我台开发应用计算机技术的一段经历	李才(304)
测云仪从引进、仿制到自行研制的回顾	张兴家(307)
空军80年代航危报工作回忆	段应瑞(310)
空军气象月(年)总簿的建立和历次重要变革	姜荣清(313)
回忆北空机场气象资料整编工作的组织与实施	陆长荣(317)
我做技师工作的一段经历	金树锋(322)
回忆国庆35周年阅兵人工消云消雾试验	唐万年 黄培强(326)
我参与人工影响天气试验研究的一些情况	魏利生(332)
《航空气象科技》今昔	李有来(335)
对越自卫还击作战气象情报保障工作的回顾	张天艺(340)
对越自卫还击作战的战斗生活	夏宜海(344)
扣林山战斗气象保障工作回忆	谭文科(347)
老山战斗气象保障回顾	侯育军(349)

云南前指气象保障中心的组建及轮战工作情况的回忆	梁 斌(352)
回忆在云南前线的那段日子	汤井成(359)
全国工业学大庆会议专机气象保障工作回忆	王作平(365)
一次规模空前的重要专机飞行气象保障	黄彩增(368)
一次中央首长视察工作的随机气象保障	徐华刚(374)
回忆卫星回收气象保障工作	胡光辉(379)
一次出色的飞行表演气象保障	洪佩怀(381)
华北演习航空兵气象保障工作片断	徐华刚(385)
“802”受阅飞行气象保障回顾	李人和(391)
南航线全航程进藏的气象保障	胡光辉(397)
回忆空军参加首次导弹水下发射气象保障	屠光荣(399)
海上跳伞训练的气象保障	阮迎春(402)
我参加大兴安岭扑火救灾现场气象保障的一段经历	李军民(404)
三年气象保障工作回顾	李化添(407)
延安气象雷达站抗洪斗争的英勇事迹	兰空气象处(413)
回忆龙潭湖破冰救学生	张福阁(418)
难以磨灭的印记	金树锋(422)
济空气象室为抗洪救灾作贡献	张淑明(429)
我在南极长城站	卢春成(431)
编写《空军气象人员职业道德讲话》	周焕芝(435)

回忆浙东战役的气象保障

刘 益 经

一、前指气象台的建立

1954年初,国民党残余部队仍然盘踞在浙东南部沿海的大陈、北渔山、披山、南麂山等岛屿,其海空军经常骚扰浙东沿海地区。为了人民能安居乐业,我军扫除这些残敌的斗争逐步展开,战地气象勤务保障工作也随之开始启动。

2月,根据华东军区空军首长指示,司令部气象处组织抗美援朝回来的部分同志建立了一个气象台,进驻浙东黄岩,调查研究浙东沿海天气变化规律,搜集整理战区气候资料。8月,华东军区浙东前线指挥部在宁波成立,黄岩的气象台遂转到宁波,正式组成军区空军前线指挥部气象台。10月,我从军区空司气象室调到该台任副台长。

华东军区浙东前线指挥部由陆海空三军组成,军区参谋长张爱萍任司令员,军区空军司令员聂凤智任副司令员,负责夺取浙东沿海制空、制海权及解放沿海岛屿的作战指挥。指挥部设在宁波一所天主教教堂内,分设军区作战室、海军作战室和空军作战室。气象台担负了三个作战室的气象保障任务,每天早晚两次定时发布24小时天气预报,上午发一次3天天气变化趋势,并提供我基地、战区和敌区天气实况;根据指挥员意图,选择有利作战天气,提供作战时段天气预报。军区空司气象处气象科副科长徐杰多次到宁波指导前指气象台的工作,在执行任务时,亲自参加保障,向指

挥员报告天气。

二、轰炸大陈港内敌舰艇的气象保障

1955年元旦过后,指挥部首长决定,选择有利天气由空军对停泊在大陈港湾的国民党舰艇进行突袭。为此,空军航空兵第十一师(强击机)由蚌埠转场至栎社机场。1月6日,北方冷空气南下扫过浙江沿海,海上风力8~9级,天空低云密布。7日下午我们气象台集体讨论天气,认为8日宁波全天低云,云底高900~1000米,地面风速10~12米/秒,能见度6公里以上,海面风速仍有7~8级,并向指挥员详细作了汇报。8日早上,栎社机场实测云高950~1000米,连续放几个气球实测,云高变化不大。于是指挥员决定用依尔—10型强击机袭击停泊在大陈港湾的敌舰艇。中午12时,依尔—10型飞机8架由栎社机场起飞,然而飞到海边时,空中报告900米高度遇云,前方看不清,无法编队出航,指挥员只得命令将炸弹投入钱塘江口外返航。这次气象保障的主要教训是:仅注意到本场云高符合执行任务的条件,没有考虑到冷空气影响下,同一层云海上云高会比陆上低些,因而导致弃弹返航。

9日,我们集体讨论天气,认为10日前线各机场及浙东沿海天气转晴,能见度10公里以上,风速8~12米/秒,适合我机群活动;海面风速仍有7~8级,敌人舰艇不易出港;台湾岛及台湾海峡受南下冷空气影响,天气恶劣,云层低,敌机飞行活动受限制。17时,我们将天气预报详细地报告了指挥员。聂司令员根据天气预报和敌舰活动停泊情报,下达了10日轰炸大陈港内敌舰艇预令,要求各部队做好战斗准备。10日,我前线各机场及浙东沿海战区天气晴朗,能见度10公里以上,海面风大浪高,台湾各机场上空低云密布,天气恶劣。中午,空军航空兵第二十师杜—2型轰炸机和十一师伊尔—10型强击机,在空军航空兵第三师、十二师和海军航空兵第二师的米格—15型歼击机以及空军独一团、海军航空兵四团拉—11型歼击机的掩护下,先后连续出动四批轰炸机28架

次、强击机 40 架次，轰炸了停泊在大陈港内的敌舰。据情报获悉：我第一批飞机进行轰炸后，敌舰船乱作一团，纷纷向港外逃窜，但海面风大浪高，出港舰船受不了风浪冲击，又转回港内。此时，第二批轰炸机又飞临上空投弹轰炸，强击机低空攻击，敌舰完全陷于被动挨炸境地。此次出击，击沉敌中权号坦克登陆舰 1 艘，击伤太和号护航驱逐舰等 4 艘，我机无一损失。

三、解放一江山岛的气象保障

对大陈港内敌舰轰炸后，前指机关组织了以解放一江山岛为背景的战役集训，研究三军联合渡海登陆作战所需条件及各项保障工作。对气象条件的要求是：无中低云，云底高 4000 米以上，能见度大于 6 公里，海上风速小于 5 级，海面轻浪。根据气象资料，1 月份浙东海面在北方冷空气经常南侵的影响下，天气比较恶劣，不是低云密布，就是风大浪高，适合作战要求的天气很少，而且要求在 3 天前预报出来，才有足够的时间将舰艇集结到登陆作战出发点。历年气象资料又显示，在两次冷空气南下之间，有时可出现适合作战条件的天气，但很难掌握住。14 日下午讨论天气时，大家一致认为 16 日至 19 日有可能出现适合作战的天气。15 日早上，我们再次分析研究天气，认为 16 日天气可转好，直至 19 日云量不多，风力 5 级。我们将天气预报详细报告了指挥员。张爱萍司令员决定 18 日上午发起渡海登陆作战，并指示我们密切注意天气变化，随时向他报告。16 日，军区作战室和海军作战室进驻海门，海军作战舰船开始集结。17 日夜，沿海刮起了大风，23 时收到吴淞口外花鸟山的天气报告，风力达到六七级。张爱萍司令员关切地询问 18 日的天气预报是否有把握？我们当即研究风力增大的原因，并用电话与上海气象台进行了讨论。认为大风是小股弱冷空气扫过造成，维持时间不会长，18 日的作战不受影响。18 日，浙东海面风浪无大变化，与我们分析的情况相符。我各航空兵机场及沿海战区天气晴朗，能见度良好，海面风浪很小，完全符合三军联

合登陆作战要求的气象条件。上午8时,我轰炸和强击机航空兵在歼击机航空兵的掩护下,对大陈岛上敌人防区指挥所和一江山岛主要阵地实施轰炸,强击机则对滩头地堡进行了攻击。13时,步兵登陆部队开始航渡,14时30分,先头部队登陆成功,17时35分全歼守敌,攻占全岛,胜利结束战斗。

这次战斗,我军出动陆军一个步兵师,东海舰队100多艘舰艇,空军和海军航空兵各型飞机283架次,都没有因天气受到影响。由于天气预报正确,为三军联合作战选择了一个好天气,保证了作战的顺利进行和胜利,是一次气象保障成功的战例。战斗结束后,前指张爱萍司令员对在前指气象台参加保障工作的徐杰副科长说:“这次的天气掌握得很好,应给你记上一大功。”

四、轰炸大陈岛的气象保障

我军解放一江山岛战斗结束后,指挥部决定立即对大陈岛敌防区指挥机构及阵地再次进行轰炸。

1月18日19时,我们向指挥员报告19日天气:我航空兵机场大场、笕桥、嘉兴、宁波等为中云8~10成,云底高4000米以上,能见度6公里以上,战区及大陈岛8~10成中云,云底高3500~4000米,能见度10公里以上,适合航空兵遂行任务。同时,我们要求靠近大陈岛前沿的我机目标引导组明早实测空中风和云高,次日08时前上报指挥部。19日早上06时30分,我们再次向指挥员报告了天气情况,并向领航员提供了航线飞行高度的空中风及目标区上空各层次风的情况。

航空兵部队执行这次轰炸任务,采取隐蔽出航方式,按预定计划起飞,飞行高度2700米,到达目标上空投弹前,不进行无线电联络,保持无线电静默。上午10时,部队先后出动,第一梯队,海军航空兵第一师杜—2型轰炸机3个大队由上海大场机场起飞;第二梯队,空军航空兵第二十师杜—2型轰炸机5个大队由笕桥机场起飞,以3、5、9机编队直飞大陈岛。空军航空兵第十一师伊尔

—10型强击机群由宁波栎社机场起飞，直飞目标区，对敌防区指挥所等主要阵地实施轰炸。轰炸机投弹完毕后报告：第一梯队投弹高度2700米，炸弹投入预定目标区内；第二梯队投弹高度1600~1700米，最低1200米，炸中敌指挥所、雷达站、海军码头等，强击机对敌高射炮阵地等进行了攻击，效果很好。当听到第二梯队改变了轰炸高度时，指挥所领航员随即询问空中情况，得知笕桥飞机在预定时间起飞后，按预定飞行高度飞到海门上空遇到5~6个2000米高的云，即降低高度至1600~1700米飞向目标，多数飞机1700米投弹，个别飞机1200米投弹。由于第一梯队的轰炸和强击机部队的攻击，敌人阵地上一片混乱，第二梯队进入目标区未遇到有组织的高射炮火力，我航空兵机群完成任务后安全返回基地，无一损失。

12时，前沿目标引导组报告，云高2200米，下午几次报告云高均在3000米以上。指挥员对这次轰炸任务的气象保障是满意的，但我们感到这次保障对目标区附近小范围短时出现的2000米云层未报出来，未及时提醒部队注意，气象保障还不够完满。

经过我军渡海登陆作战解放一江山岛和航空兵对大陈岛阵地轰炸之后，盘踞大陈防区的国民党军队惊恐万状，怕我军连续进攻，于1月27日在美国第七舰队的庇护下，撤离大陈岛及其他岛屿逃往台湾，浙江沿海岛屿全部解放。

血的教训

魏永臣

在人的一生中，有一些特别的日子。40多年前的12月20日，因我们气象台天气预报不准，造成了一架杜—2型轰炸机返航着陆时坠地、机组4人全部牺牲的严重飞行事故。因而，每逢这一天，我的心便隐隐作痛，往事不觉就涌上心头……

那是1954年，我在空军故城场站气象台任台长。12月20日这天我在机场值跑道班。开飞时，本场天气实况为：能见度4~5公里，碎云6~8，云高300米，训练飞行顺利进行。到中午14时，突然间，一堵黑墙似的大雾从北面向机场重重地压了过来。很快，大雾弥漫着笼罩了整个机场，能见度迅速降为小于100米。此时，空中还有一架飞机在机场西面进行空域训练，全场人员顿时紧张起来，指挥车周围空地勤人员的谈话戛然而止，一个个抬起头、盯着天，救护车、消防车的马达迅速发动起来，“隆隆”的响声掩盖了场上所有的喧闹声。我紧张得心仿佛都要从嗓子眼里蹦出来了，僵了片刻，即与台内值班预报员李德宏同志研究天气，几经商量始终没能得出大雾何时消散、能见度几时转好的结论。在这万分紧急的情况下，只好无奈地向指挥员报告：本场大雾短小时内难以消散，能见度难以转好。同时报告，石家庄、济南两个机场现在天气条件良好，可以到那里备降。但不久，陆空通讯联络中断，过了一會兒，地方来电话：飞机在机场西面约40公里处一条河里坠毁，机上4名同志全部遇难。消息传开，场地上的人们立即骚动起

来,这个说:完全是因为预报不准才出事的。那个说:掌握天气不准,指挥不当,等等。此时此刻,我的脑子一片空白,思维也停止了,连他们议论什么都不知道了。恍惚中听到指挥员宣布散场,人们纷纷散去,最后剩下我一个人呆呆地站在那儿。

我满脸沮丧、拖着沉重的步子回到气象台。不久,警卫连长奉命把我带到警卫连洗漱室关了禁闭。

在禁闭室里,我无法平静,眼前不断地浮现出当时的天气情况及想象中飞机坠落的惨状,我捶胸顿足,悲痛万分,我责骂自己:是我,是因为我们预报不准才造成了机毁人亡的严重事故,造成了党和国家的巨大损失,给气象事业造成了不良影响。我对不起牺牲的4位同志,有愧于党的培养啊!不论组织上给我任何处分都不为过,都无法弥补我心里的愧疚,我都毫无怨言。

接下来的两天,我冷静地分析了这次事故的全过程,总结了技术上和保障方法上的深刻教训。

1.天气分析不准确是一个重要原因。雾是随着切变线过境而迅速影响机场能见度的,而切变线却未分析出来。

2.开飞时天气不太好,低层湿度大,值班员未能严把放飞关。

3.思想上麻痹,没有两手准备。从早上预报本场可飞天气至中午大雾覆盖机场这段时间,我和台值班员从未想到中午会出现大雾。

4.没能及时抓住地方性天气特点。

事故发生后,军区空军李中权副司令员率工作组检查事故发生原因,在听取汇报中得知我被关进了禁闭室,立即命令将我放了。第三天,我出了禁闭室,出乎我的意料,领导上让我继续担任台长。面对组织的信任,我感动得说不出话来,激动的泪水禁不住夺眶而出。

气象处派参谋跟随军区空军首长组成的飞行事故检查组对气象保障工作进行了全面检查,得出的几点结论和我总结的教训基

本吻合,并特别指出:在筹建故城机场前,要求派人对故城机场的气候进行调查研究,当时只到了机场东约15公里处的德州气象站,没有向机场附近有实践经验的农民兄弟进行征询了解。而事实上,故城冬季大雾时有出现,时间不定,不论白天夜间,说来就来,有时甚至连续一两天不散。发生事故当天的大雾就是在第二天才消散的。这反映了我们调查研究的片面性。

发生这次事故后的一段时间里,台里上上下下思想处于混乱状态。大家情绪消沉、低落,不少同志认为,气象工作本来就不好干,危险性又大;有的认为,既然不好干,不如早点回家转算了……诸如此类的消极情绪充斥着全台。针对这种情况,上级领导不断地做工作,疏导、鞭策大家,同时我也以我的切身体会说服、鼓励全台同志,放下“包袱”,轻装上阵。强有力的思想工作,使大家重新振作了精神,在挫折面前不气馁,工作更加兢兢业业,奋发图强。年终总结时,气象台不少同志立了三等功,还有一名测报组长因工作成绩出色荣立二等功。出乎我意料之外的是我也被记三等功,在这个沉甸甸的荣誉面前,我再一次流下了激动的泪水。后来得知,在该不该给气象台的同志、特别是我立功问题上,存在一些不同的意见,最终还是以功是功、过是过来评价气象台一年的工作。我暗下决心,今后一定要在岗位上勤勤恳恳、兢兢业业地为党工作,以出色的工作成绩弥补因自己的过错而造成的损失。

转眼40多个春秋过去了,多少日日夜夜从眼前掠过,可这一天发生的一切,对于我来说却仍似昨天发生的一样,挥之不去,令我永生难忘。

跳伞溺亡事故的沉痛教训

杨 武 圣

1956年8月31日，空军航空兵第二十五师在陕西省临潼县刘家庄以北、渭河以南的沙滩上进行跳伞训练，由于场地选择不当，指挥失误，空中风测报错误，抢救不力等原因，造成8名飞行人员跳伞后落入渭河、5人溺亡的严重事故。虽然时过40余年，但每当想起此事，仍令人沉痛万分。

空军航空兵第二十五师，是1952年在西安组建的轰炸机部队，归西北军区（今兰州军区）空军建制。由于西安机场条件较差，转场郑州机场训练，1954年1月16日又从郑州机场转场至新建的陕西临潼窑村机场。经过几年的严格紧张的飞行训练，战术技术水平有了很大的提高，在当时称得上全空军较有战斗力的老部队之一。1956年师党委决定进行跳伞训练，经过半年多准备，于8月31日正式开始实施。

难忘的1956年8月31日，天气晴朗，风和日丽，是进行飞行训练的好天气，部队高高兴兴地奔赴机场和跳伞场，进行首次跳伞训练。谁也没有想到会在这样一个胜券在握的大好日子里，发生了一起严重的跳伞溺亡事故。

是日下午4时，跳伞训练开始。当时兰州军区空军缺乏跳伞人才，空军派北京军区空军司令部领航处伞勤参谋前来指挥。临潼基地场站气象台也是初次保障跳伞任务，此前经过认真学习和技术准备之后，才基本上掌握了跳伞气象保障的要领，这天派出了

现场气象保障小组，由参加过抗美援朝的老气象员负责。因携带制氢设备不便，就先在气象台把气球充好气后带到跳伞场使用，但燃放时，由于气球充气后搁置了2小时17分，渗气较多，结果测得从地面至跳伞高度800米之间平均风速为9米/秒，比2小时前测得的风速4.5米/秒大一倍。现场值班气象员虽发现气球上升轨迹与上一次测风时变化很大，但没有作出正确判断，就将数据报给指挥员使用。结果由于实际风速并没有那么大，6名飞行员从空中跳伞后，坠入渭河水中。更为严重的是当指挥员提出疑问时，气象员还错误地回答没错，结果第二批7名飞行人员跳伞，又有2人坠入河中，酿成溺亡事故。

这次事故发生后，全师上下都非常痛心，组织上妥善地处理了溺亡人员的后事，对有关人员进行了组织处理，师长和伞勤参谋受到行政警告处分，气象员被判处有期徒刑1年、缓期1年执行，2名测报员也受到行政处分。

检讨这次事故的教训主要有以下四点：

一、跳伞场地选择不当。场地选择在渭河沙滩上且距河水很近，是违反条令规定的。如果选择在一个没有危险障碍物的平坦大地，空中风即使报错，也不至造成溺亡事故。所以，跳伞场地选择不当，是造成事故的首要原因。

二、空中风测报错误。燃放2小时17分前充好的氢气球，是违反气象测报规范规定的。从气象台长到气象员、测报员都忽视了这项规定。尤其是已经发现临跳伞前测得的高空风与前次测风有明显变化时，仍未引起重视，没有分析研究，改正错误的判断，当指挥员对风速提出疑问时，还轻率地答复没错。这是造成事故的重要原因之一。

三、指挥失误。当第一批跳伞人员坠入河中之后，现场的指挥员及在场的师长，应当立即停止跳伞，全力进行打捞抢救。但实际上非但没有这样做，反而指挥第二批人员继续跳伞，以致扩大了溺