

# Яркова Валентина Михайловна



*Родилась 14 января 1923 г.  
С 1944 г. работала в Западно-Сибирском управлении гидрометслужбы - синоптиком в Барнауле, Новосибирске.  
Закончила Одесский Гидрометинститут.  
С 1958 г. работала на АМСГ Толмачево.  
С 1963 года занималась научной деятельностью. Кандидат географических наук с 1966 г.  
Широко известна исследованиями в области авиационной метеорологии.  
Автор методов прогнозирования элементов погоды, применяемых в практике синоптиков до настоящего времени.  
За научные достижения награждена орденом Трудового Красного Знамени, медалями ВДНХ.*

*24.05.2013 г. Валентина Михайловна ушла от нас, но ее бесценный опыт ученого-исследователя продолжает жить в ее работах, а доброе отношение к людям продолжает жить в наших сердцах...*

Предлагаем вашему вниманию воспоминания, которые Валентина Михайловна написала в 2011 году к сорокалетию СибНИГМИ.

## ДОРОГА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

В жизни молодых людей наступает период, когда кончается детство, расставание со школой и встаёт вопрос, а что делать дальше? Какой путь выбрать, чтобы дорога по жизни шла более или менее гладко, и осуществились все твои мечты.

У ребят из нашего класса ещё в школе было любимое дело или заветная мечта. Было несколько человек, которые знали, чего хотели получить от жизни. Так, Мила Чистович хотела стать врачом. Она уже в школе занималась психоанализом. И в последующие годы много добились на

медицинском поприще. Кандидат, а потом и доктор наук. А в 70-е годы была избрана членом-корреспондентом РАН.

Миша Серегин мечтал стать лётчиком. Из восьмого класса ушёл в аэроклуб и в течение всей жизни не расставался с небом, проявляя героизм и отвагу в военные годы.

Наша молодость прошла, когда страна осваивала северные широты. Отто Юльевич Шмидт, Папанин, Федоров и другие дрейфовали на льдинах в Ледовитом океане. Прославленные лётчики: Чкалов, Громов, Леваневский устанавливали рекорды дальности перелётов. Появилась целая плеяда женщин-пилотов. Молодёжь строила Магнитку, Беломорканал, БАМ. Девушки ехали осваивать Дальний восток.



Вот настала пора выбирать и мне свой жизненный путь. Мечталось о многом: об авиации, освоении Арктики, интересных походах. Но все мечты остались мечтами, т.к. началась война.

Я окончила 10 классов средней школы 19 июня 1941 года. Начавшаяся 22 июня война изменила жизнь страны. После окончания школы оставался выбор: либо фронт, либо работа на производстве (рабочие уходили на войну), либо продолжать учёбу в высшем заведении. Выбор высшей школы в городе был небольшой. Ещё в школе к нам приходили сотрудники из Новосибирского института геодезии, аэрофотосъёмки и картографии. Рассказывали об особенностях профессии, манили в дальние походы с ночёвками у костров и т.д. Романтика профессии увлекла меня, и я, не дожидаясь объявления о приёме студентов, после получения аттестата отнесла туда документы.

Первый экзамен был по математике. С заданием, как мне казалось, я справилась. И когда пришла узнать результат, оказалась зачисленной на первый курс геодезического факультета. Остальные экзамены были отменены. Учились мы не долго. В город начали приезжать эвакуированные с запада заводы и студентов отправляли на восстановление разрушенного хозяйства. Проработали на стройке зиму, затем нас отозвали, и мы продолжили учебный процесс.

После второго курса была производственная практика. Распределили нас по колхозам. Выдали снимки аэрофотосъёмки прошлых лет и поставили задачу: определить на местности объекты со снимков. Я оказалась на местности со множеством лесных околков, и опознать, что есть что на местности и на снимке было трудно. Ходить надо было пешком. С едой и питьем было трудно. Особенно не хватало воды. Утолять жажду приходилось из канавы на дороге. Вся романтика этой профессии исчезла, и я поняла, что эта работа не для меня. Но всё же три курса НИИГАИКА я окончила.

Случайно по радио услышала объявление о приёме на шестимесячные курсы синоптиков при Западно-Сибирском Управлении Гидрометслужбы.

После окончания присваивалось звание инженера-синоптика и место работы – метеорологическая станция на одном из аэродромов гражданской авиации. Это уже было ближе к осуществлению моей мечты. В Радиокomitee я узнала адрес Гидрометслужбы и отнесла туда документы. Курсантами оказались студенты местных вузов. Т.к. Гидрометслужба была военизированной организацией, то лекции нам читали специалисты в офицерских чинах. После окончания курсов большинство осталось работать в Новосибирском Бюро Погоды, на Авиаметеостанции Новосибирск. А меня опять потянуло на подвиг. Я хотела поехать работать на запад помогать восстанавливать разрушенное хозяйство. Вместо этого меня направили в Барнаул на краевую метеостанцию.

Здесь велись наблюдения за погодой, проводилось радиозондирование, а также имелаась синоптическая группа. Она состояла из радиста, принимавшего данные на слух, техника-носителя и двух синоптиков. Кроме меня работал синоптик со стажем и опытом, и я у него училась. В наши обязанности входило: составление синоптических карт и кольцовок, их обработка и анализ. Выдавался прогноз погоды на ближайшие сутки для городских организаций и обслуживания полётов лёгкомоторной авиации местного аэропорта. Вылеты были нерегулярными. О них нам сообщали по телефону дежурившие там техники наблюдатели.

Сведений о погоде по трассе и в пункте посадки не было. Прогнозы составлялись в основном со слов летающих экипажей, а чаще по фактической погоде. Т.к. самолёты летали на небольшой высоте и на короткие расстояния, серьёзных происшествий не наблюдалось.

Здесь же я встретила день Победы.

Работала без особого интереса, это было не то, о чём мечталось. И когда из газет я случайно узнала о наборе студентов в Одесский гидрометеорологический институт, я собрала документы (зачётная книжка за три курса НИИГАИКА и удостоверение об окончании курсов синоптиков при ЗапСибУГМС). Их оказалось достаточно для зачисления меня студенткой 3-го курса.

Так как ЗСУГМС была в военном ведении, покинуть рабочее место без разрешения было нельзя, поэтому в Управление я поехала с огромным риском. Сообщение между городами было плохое. Для поездки поездом нужен был проездной документ-“литер”, которого у меня не было. Пришлось воспользоваться пригородным поездом, да и то только до станции Тальменка. Оставалась одна возможность – товарняк. Чем я и воспользовалась. Когда я явилась к начальнику Управления, мне был устроен страшный нагоняй. Но т.к. я пришла 3 сентября 1945 года и все были счастливы, что закончилась война с Японией, я была прощена и даже официально откомандирована в Одесский институт для продолжения образования.

Обратно в Барнаул пришлось возвращаться тем же путём, каким приехала в Новосибирск. Сборы были недолги. Я даже успела отоварить продовольственные карточки. Я получила целый батон сыра и с этим поехала

домой. На этот раз благодаря чьей-то заботе меня переправили на самолёте до Бердска, а оттуда я добралась до дома.

Я официально оформила билет на поезд, а когда села в вагон, то оказалась одна среди солдатской массы. Это был воинский эшелон, перевозивший солдат с дальнего востока в Румынию. Ребята, которые ехали в вагоне, приняли меня благожелательно. Уступили мне нижнее место, и всю дорогу я была под их надзором. Мы благополучно доехали до станции Лиски (Украина), где была пересадка. Ребята отправились в Комендатуру для оформления документов на дальнейшую дорогу, не забывая и о моих документах. Но в это время нужного поезда не было, а стоял воинский эшелон в ту сторону, но билетов на него тоже не было. Солдаты – народ предприимчивый и находчивый. И на этот раз выручила солдатская сноровка. Когда состав готов был к отправке, один из нашей команды пробрался в вагон, через окно втащил в вагон мои вещи, забросил их на третью полку, а мне и ещё нескольким ребятам велел закрепиться на ступеньках вагона. Дверь в вагон была закрыта. Когда поезд тронулся, дверь в вагон открылась (у одного из парней оказался ключ), нас втащили в переполненный вагон. Меня и мои вещи затолкали на третью полку, и так благополучно закончилось моё путешествие.

Меня высадили в Одессе, а остальные отправились дальше к месту службы. Я всю жизнь благодарна простым солдатам за заботу, помощь и внимание к девчонке. Ведь в то время ехало в поездах много недобрых людей, а мне повезло, что простые солдаты, мои сверстники, проявили мужское достоинство и ответственность за молодую девушку.

Когда я сошла с поезда, меня поразила разруха. Город был в руинах. Ведь он был освобождён в апреле, а за короткий промежуток порядок восстановить было невозможно. Но в то же время на “приводе”, который был около вокзала, я увидела в свободной продаже пышную белую булку хлеба!

Здание института ничем не отличалось от остальных построек. Это оказалось полуразрушенное здание бывшей школы. Меня поселили в общежитии, которое находилось в бывшем большом спортивном зале. Здесь стояли одни кровати и несколько тумбочек. В зале и во всем помещении не было электричества и отопления, а уже наступал октябрь. Окон тоже не было. Они были заделаны кирпичом. Постепенно нас переселили на дачи. (Институт находился на окраине города в районе Одесской киностудии). Дачи также не отапливались. Нам давали по два ведра угля и несколько поленьев сырых бревен, которые надо было распиливать, чтобы топить железные печурки, которыми нас снабдили для обогрева. Кроме едкого дыма никакого прока от такой топки не было. Электричества тоже не было. Пользовались свечами и керосиновыми лампами.

Не лучше дело обстояло и в учебных аудиториях. Столов не было. Мы сидели на деревянных лавках в холодных комнатах. Часто Иван Васильевич Бут, который читал нам синоптику, прерывал лекцию, и мы начинали греться, кто как умел.

Кроме холода донимал голод. Кормили нас в столовой. Но от обеда у меня осталось воспоминание – тарелка супа, в которой плавало несколько крупинок пшена. Родители поддерживали студентов, как могли, высылая посылки. Т.к. институт приехал из Ашхабада, то и в посылках преобладали сушеные фрукты. Мне же мама могла послать только сушеную картошку. Т.к. она была портниха, то шила телогрейки и присылала их мне. А мы меняли их на продукты. Было трудно, но молодость брала своё. Было и веселье, и танцы при керосиновых лампах.

Пережить первую тяжелую зиму помогла поездка на практику. У меня в Пятигорске жила родная тётя. Я попросилась на практику туда, и там немного отогрелась и отъелась. Метеостанция находилась на горе “Машук”, куда добираться приходилось пешком. Погода в конце зимы была тёплая, а земля там жирная и вязкая. Домой приходила по колено в грязи.

После практики в Одессе наступила весна, и мы ожили. А вскоре наступили каникулы, и я от тёплого моря помчалась домой в Сибирь. Путь был не близкий и не легкий. Поезда ходили плохо, а многие люди возвращались после эвакуации домой. Выручали так называемые “сборные” поезда. Они состояли из теплушек. В вагонене было никаких удобств. По стенам вагона сколачивались нары. По дороге добывали сено или накрывали их тем, что у кого было. Спали все вместе – мужчины и женщины. Двигался состав медленно, часто останавливаясь среди поля, неизвестно на какое время. Но мы все же ехали и добрались до дома.

На 4-м курсе жизнь уже была значительно легче. На дачах, где мы жили, появилось электричество, а значит, пищу можно было готовить на плитках. Кроме занятий я поступила лаборантом на кафедру к И.В. Буту. Уже было какое-то дополнительное материальное подспорье. Часто на кафедру заглядывал курсант с курсов, на которых проходили подготовку повышения квалификации специалисты из подразделений Гидрометслужбы. Звали его “Слон” за могучее телосложение и большой мясистый нос. Он приносил с собой большую банку из-под американской тушенки, кукурузную муку и варил мамалыгу. Это было почти царское угощение. Помогал нам наш хороший друг Андрей (который симпатизировал Рите Бурковой, с которой мы жили в одной комнате). Он вернулся с фронта из Германии. Ему, как фронтовику, дали комнату. Он привез с собой много вещей, в том числе патефон с пластинками Вертинского и Лещенко. Был у него и хороший фотоаппарат. Так что на память от него осталось много фотографий. Кроме того, мы были молодые и здоровые люди и легко переносили трудности.

Т.к. я работала на кафедре, мне приходилось дежурить в учебном бюро погоды. Чтобы наносить синоптические карты, я ходила в городское бюро погоды, составляла карты погоды и помогала студентам обрабатывать, анализировать и составлять прогнозы. Несмотря на некоторые поблажки, экзамены сдавала без всяких послаблений.

Появились новые математические схемы. Особенно трудно было усвоить метод Кибеля. Он состоял из одних формул, запомнить которые

было невозможно. Но и это мы преодолели. На 5-м курсе я уже не работала на кафедре. Нужно было серьёзно заниматься и готовиться к госэкзаменам. Госэкзамены сдавали, когда в городе цвела белая акация, запах которой опьянял, рядом было море, в котором хотелось побултыхаться. Но госэкзамены приближались. Уже приехал председатель из Москвы (Хорем Петрович Погосян). Нужно было подготовить соответственно место для комиссии, а для этого добыть цветы. Т.к. мы жили на дачах, этот вопрос решался просто. Мы забирались в сад, набирали букеты (воровством это не считалось, потому что необходимо было для благого дела). Иногда нас заставляли за этим занятием. В этом случае - откуда брались силы - мы махом перелетали через заборчики. Но букеты цветов на столах комиссии стояли.

Закончились Госэкзамены. Окончание отмечали уже в ресторане в центре города. Гуляли до полуночи. А когда вернулись под утро на свои дачи - я в выпускном наряде - оказалось, что ворота были закрыты, и попасть домой пришлось, перелезая через забор.

Позади Госэкзамены, получены дипломы, отгремел выпускной бал. Впереди самое главное. Распределение к месту работы. Т.к. я была официально командирована в институт Руководством ЗапСибУГМС, то не сомневалась, что получу назначение в Новосибирск. Но получилось не так, как хотелось. У меня оказалась соперница. Я уже писала, что при Институте были курсы повышения квалификации работающих специалистов. Среди них был начальник Барнаульской метеостанции Елизар Георгиевич Григорьев. Из нашего выпуска ему приглянулась одна студентка, и он уговорил её поехать работать в ЗСУГМС (в Барнаул). А меня направили в Свердловск. Т.к. желание к перемене мест у меня давно пропало, то для меня это было почти катастрофой.

Но на выручку пришла Рита Буркова. Она пообещала по пути домой, когда мы будем в Москве, зайти в Главное управление к Х.П. Погосяну и попросить о назначении меня в Новосибирск. В Москве была пересадка на другой поезд, и мы осуществили свой план. Погосян симпатизировал Рите и приветливо нас встретил. Узнав о нашей просьбе, обещал решить вопрос положительно и пожелал мне спокойно ехать в свой Новосибирск.

В Новосибирском Бюро Погоды и на АМСГ вакансий свободных не оказалось. Но меня пристроили временно в отдел сельхозметеорологии. Со временем освободилось место синоптика, и я стала полноправным членом бюро погоды.

Начинала в должности инженера-синоптика. Набравшись опыта, дослужилась до старшего инженера. В начале трудового пути я была как бы "запасным игроком". Я была первым претендентом на сельхозработы, на овощную базу, когда не хватало синоптиков на АМСГ, первым претендентом оказывалась я. Я об этом не жалею, т.к. прошла все ступени своей специальности. Жила я с родителями. У нас была одна комната 20 м<sup>2</sup> в деревянном доме без удобств и с печным отоплением.

После моего обращения о предоставлении мне жилья Самуил Моисеевич Шульман предложил мне возглавить оперативную группу,

которая создавалась для обслуживания полётов новых типов реактивных самолетов ТУ-104. С развитием нового аэропорта предполагалось строительство жилого городка, где мне была обещана жилплощадь. Я с радостью согласилась, тем более что временно мне предоставлялась комната в Северном аэропорту.

В ноябре 1957 года я приступила к работе на новом месте. В оперативной группе нас было два человека. Т.к. аэропорт ещё был не отстроен, то служебного помещения не было. Руководство аэропорта располагалось во времянках, а нас разместили на метеостанции воинской части.

В то время осуществлялся только один рейс Новосибирск – Москва. Дежурить приходилось через сутки. Но объём работы был небольшим, синоптический материал использовался от военных синоптиков и трудностей в работе особых не ощущалось. Опыта работы по обслуживанию реактивных самолётов у нас не было и всё приходилось начинать с нуля. Мы не знали условия полётов на больших высотах, и прогноз по трассе составлялся по приземной карте. Зачастую не было прогноза погоды в пункте посадки. С лётным составом тоже знакомы не были. Перед вылетом к нам приезжал начальник штаба. Ему мы докладывали метеорологическую обстановку, а он консультировал экипаж.

Кроме основной работы мне предложили преподавание метеорологии в Школе высшей подготовки лётного состава. Лётчики с поршневой авиации переучивались на реактивные лайнеры. Для курсантов первым делом были самолёты, а синоптика была потом. Поэтому на уроках были курьезные случаи, часто “ученики” занимались своими делами. Однажды в классе наступила подозрительная тишина. Я насторожилась и увидела, что солидные дяди запускают в свободный полёт двух мух, связанных за лапки ниткой. В этот раз все обернулось шуткой. Но на экзаменах некоторые из-за незнания азов метеорологии лишались звания пилота 1 класса.

Трудность состояла в том, что ни пилоты будущих реактивных лайнеров, ни мы, синоптики, не знали условий погоды на больших высотах (7 – 10 км). Приходилось материал для занятий добывать по крупицам. В это время учёным Гидрометцентра и Ташкентского Университета давали возможность летать по трассам, чтобы изучать погодные особенности полёта на больших высотах. В этих полётах принимали участие преподаватели Ташкентского Университета, и в их числе Виктор Антонович Джоржио, профессор, доктор наук. Его интересовал ветер в этой части атмосферы, который оказывал значительное влияние на полёт самолёта. Назвал он это явление “струйным течением”. Этот поток разделялся на тёплый и холодный участки, полёт в которых оказывал различное воздействие на корабль. Так, например, на тёплом участке струи полёт проходил спокойно, а на холодном – отмечались зоны турбулентности. Появилось понятие о тропопаузе, также влияющей на полёт самолёта. Снабжал он нас и кое-какой литературой (в основном иностранной).

С вводом в эксплуатацию жилого дома в районе военного городка синоптикам были выделены две двухкомнатные квартиры. В каждой поселилось по два человека. В нашей команде появилось уже 4 человека. Появилось и рабочее помещение. Было выстроено командно-диспетчерское помещение (КДП), в котором второй этаж занимали: персонал службы движения и другой обслуживающий персонал, а на нижнем этаже помещение для пассажиров. Кроме синоптиков в штате числились техники - наблюдатели и наносители. Вначале материал для синоптических карт принимался на слух и только значительно позже появился телетайп. Штат часто менялся. Одни уезжали в родные места. Им на смену приезжали специалисты после окончания институтов и университетов. Авиагородок строился, и синоптики получали квартиры, а техники – места в общежитии.

К 1960 году коллектив уже почти сформировался. Оформился постоянный состав смен.

Аэропорт рос и развивался. Увеличилось количество вылетов. Открылись новые трассы. Появились новые материалы для составления прогнозов по трассе. Стали составляться карты БТ, вертикальные разрезы по данным радиозондирования. Синоптики имели представление о направлении и скорости ветра, температуре, положении тропопаузы на эшелонах полётов.

В этот период приходилось обслуживать правительственные перелёты. В Новосибирск прилетал президент США Никсон с супругой, а также Юрий Гагарин. Герман Титов чувствовал себя здесь как дома. Однажды при посадке самолёта с одним высоким иностранным гостем (Хо Ши Мином) неожиданно на полосу “выполз” туман. Работала в ночь я. К прилёту самолёта погода была отличная. Экипажи пролетающих самолётов отмечали отличную видимость. Внезапно на полосу стал наползать туман, самолёт отправлять на второй круг или на запасной аэродром было поздно. Было принято решение борт посадить. Как только самолёт коснулся полосы, его корпус затянуло туманом. Видна была только часть хвоста. В это время на вышке находились руководитель полётов службы движения Морозов Николай Васильевич и начальник управления ГВФ Ширяев Лев Александрович, вызвали туда и меня. После посадки самолёта из уст находившихся вырвался вздох облегчения. А руководителю полётов и мне Ширяев сказал, что ещё такая посадка и можно сушить сухари.

Я с трудом спустилась с вышки и у меня от нервного напряжения отнялись ноги, правда ненадолго. Этот случай тщательно обсуждался, я писала объяснения. Причин для появления тумана, казалось бы, не было.

Немного позже было установлено, что на окраине аэродрома находится пониженное заболоченное место (согра), где накапливается холодный воздух, образуется туман и при благоприятном направлении ветра он выносится на лётное поле. Это происшествие заставило внимательно изучить местные особенности аэропорта. В один из прилётов в Толмачево Виктора Антоновича Джорджио я рассказала ему об этом случае. Он попросил меня описать его и прислать в его адрес. Я начала собирать материалы случаев с туманом. С Виктором Антоновичем завязалась переписка. Я же никогда не

занималась исследованиями и не представляла, с чего их начинать. Виктор Антонович предложил свою помощь и рекомендовал поступать в заочную аспирантуру.

Так приоткрылась мне дверь в науку. Этот путь оказался нелёгким. Ведь работать над диссертацией приходилось одной и отрывками в свое свободное от основной оперативной работы время. Я поняла, что оставаясь на посту начальника, я не смогу закончить аспирантуру и защитить диссертацию. Моя просьба о переводе на должность рядового синоптика была удовлетворена. Так закончилась моя карьера руководителя филиала АМСГ Толмачёво.

Изучение условий образования тумана в аэропорту Толмачёво и разработка его прогноза легли в основу кандидатской диссертации. Диссертацию я подготовила и успешно защитила её в 1966 году.

Методика с некоторыми уточнениями применялась и в других аэропортах. Эта работа была представлена на Всесоюзной выставке достижений народного хозяйства, где была удостоена серебряной медали.

После защиты меня перевели в отдел машинной обработки режимных гидрометеорологических наблюдений на должность младшего научного сотрудника.

В этом отделе я не прекращала заниматься изучением опасных для авиации явлений погоды не только для аэропорта Толмачёво, но и для соседних аэропортов (Барнаул, Кемерово и др.). Были проанализированы условия усиления ветра у земли до 15 м/с. Материалы для получения статистических данных брались из дневников погоды. Все выборки проводились вручную. А повторяемость этого или иного явления рассчитывались методом “плюсиков и ноликов”.

Первого января 1971 года при Западно-Сибирском Управлении Гидрометслужбы был образован филиал Гидрометцентра - Новосибирский научно-исследовательский институт, с отделом авиационной метеорологии. Впоследствии отдел разделили на две лаборатории: авиационной метеорологии и лаборатории авиационных прогнозов. В этой лаборатории до 1975 года я работала старшим научным сотрудником, а затем была выбрана на должность заведующей этой лаборатории.

Основными темами научных исследований было изучение опасных для авиации явлений погоды, как у земли, так и на высотах. С начала полётов сверхзвуковых самолётов выяснилась, что резкая смена температуры и силы ветра приводит к значительному перерасходу горючего. Анализ карт барической топографии на высотах 9 – 11 км на трассе Москва – Хабаровск показал некоторые закономерности этих изменений. Но и-за прекращения полётов этих типов самолётов стало нецелесообразным продолжение этих исследований.

Кроме основных тем изучения опасных для авиации явлений погоды выполнялись и другие виды работы по указанию вышестоящих органов. Долгое время была строго секретной работа по расчету траекторий смещения частиц от ядерного взрыва на Семипалатинском полигоне. К этой

работе было привлечено несколько специалистов из Бюро Погоды, а затем из сотрудников института, в числе которых оказалось и я. Только через 50 лет после первого ядерного взрыва всех участников этих работ наградили Почётными грамотами.

Я не только занималась научными исследованиями, но являлась для многих студентов-заочников руководителем дипломных проектов гидрометеорологических вузов. Десятки их успешно работают как на АМСГ, так и в Бюро Погоды. Так, одним из первых дипломников Одесского института был Трофим Васильевич Ли, который впоследствии оказался не только прекрасным специалистом, но и отличным администратором, многое сделавшим для развития АМСГ в/р аэропорта Толмачево.

За ряд важных исследований в области авиационной метеорологии я была награждена орденом Трудового Красного Знамени.

В заключение хочу сказать, что в жизни правильно выбрала свою профессию. Если разработанные мной много лет назад методы прогноза погоды работают не только в Толмачёво и других подразделений до сих пор, спустя десятки лет, то я рада, что в этом есть и моя заслуга.

Как завершение моей научной деятельности явилась подготовка и издание Руководства по краткосрочным прогнозам погоды для Сибирского Региона.

Немаловажную роль в жизни человека играет то обстоятельство, что на твоём пути встречаются умные и отзывчивые люди, готовые прийти тебе на помощь.

От всего сердца благодарю за это начальника Зап-СибГидромета, а в дальнейшем директора Зап-СибНИГМИ Самуила Моисеевича Шульмана. Дорогих моих учителей: Ивана Васильевича Бута, который научил основам профессии и привил любовь к ней; Виктора Антоновича Джорджио, доктора наук, профессора Ташкентского Университета, который немало потратил сил, чтобы привить интерес к исследовательской работе, к анализу материала и разработке методов прогноза опасных явлений погоды. Я бесконечно благодарна моим главным помощникам - техникам. Им приходилось выбирать нужный материал из груды дневников погоды и затем вручную производить статистический расчёт.

Благодарю всех, кто не оставлял без заботы и внимания старого и больного человека.

*Годы промчались, седыми нас делая.  
Где чистота этих взглядов живых?  
Только зима, да метель эта белая  
Напоминает сегодня о них...*

Яркова Валентина Михайловна