

Муниципальное учреждение  
«Информационно-методический центр»

**СБОРНИК**  
**конкурсных материалов**  
**по безопасности дорожного движения**  
**«Лента времени»**



Сыктывкар  
2016 г.

В сборник вошли конкурсные материалы победителей и призёров муниципального конкурса информационных проектов по безопасности дорожного движения «Лента времени» среди учащихся муниципальных образовательных организаций МО ГО «Сыктывкар».

Сборник методических материалов по безопасности дорожного движения адресован педагогам-организаторам, преподавателям-организаторам ОБЖ, учителям, учащимся образовательных организаций и может быть рекомендован для проведения внеурочных мероприятий.

# Содержание

<b>Автоинспекция на страже дорог: из истории в настоящее</b> .....	<b>4</b>
<i>Ермолин Тимофей, 1 «з» класс МОУ «СОШ № 30». Исследовательский проект «Восемьдесят лет на страже дорог: путешествие во времени из прошлого в настоящее».</i> .....	4
<i>Пунгина Полина, 3 «в» класс МАОУ «СОШ № 36». Проект «Настольная игра «Лента времени»».</i> .....	12
<i>Морозова Валерия, 8 «а» класс МАОУ «СОШ № 24». Проект «Автоинспекция на страже дорог: из истории в настоящее».</i> .....	25
<b>Мой дед (отец, родственник) – автоинспектор</b> .....	<b>33</b>
<i>Булъшев Илья, 10 «г» класс МАОУ «СОШ № 35». Презентация «Мой отец – автоинспектор!».</i> .....	33
<b>История дороги</b> .....	<b>36</b>
<i>Вахнин Дмитрий, 1 «з» класс МОУ «СОШ № 30». Исследовательский проект «История дорог в России».</i> .....	36
<i>Алексеева Мария, 4 «а» класс МОУ «НОШ № 37». Исследовательская работа «История дороги».</i> .....	44
<i>Мишарин Дмитрий, 10 «г» класс МАОУ «СОШ № 35». «История дороги». Первые дороги Республики Коми.</i> .....	49
<b>Как воздействовать на сознание людей или пропаганда правил дорожного движения</b> .....	<b>52</b>
<i>Карнажицкий Максим, Бурдина Арина, Лямов Илья, Трухина Ульяна, 4 класс МАОУ «Гимназия № 1» г. Сыктывкара. Проектная работа «Как воздействовать на сознание людей или пропаганда правил дорожного движения».</i> .....	52
<i>Степанов Никита, Белоусова Дарья, Пначин Алексей, Ануфриева Анастасия, 6 «б» класс МОУ «Гимназия» (Коми национальная гимназия). Исследовательская работа «Плакат как средство наглядной агитации в деятельности Госавтоинспекции»</i> .....	60
<i>Боброва Виктория, 9 «и» класс МАОУ «Лицей № 1» г. Сыктывкара. Интерактивная игра по правилам дорожного движения «Виктория «Вопросы-ответы по ПДД»».</i> .....	70
<b>Отряды ЮИД: экскурс в прошлое</b> .....	<b>76</b>
<i>Ермолин Алексей, 4 «а» класс МОУ «НОШ № 37» г. Сыктывкара. Информационный проект по безопасности дорожного движения «Отряды ЮИД: экскурс в прошлое».</i> .....	76
<i>Вологжанин Егор, 4 «а» класс МОУ «НОШ № 37» г. Сыктывкара. Исследовательская работа «Отряды ЮИД: экскурс в прошлое».</i> .....	83
<b>Подвиг инспектора ДПС</b> .....	<b>85</b>
<i>Росдик Вероника, 4 «б» класс МАОУ «СОШ № 7». Информационный проект по безопасности дорожного движения «Подвиги инспекторов ДПС».</i> .....	85
<i>Камалов Глеб, 3 «б» класс МАОУ «СОШ № 16». Реферат «Подвиг инспектора ГИБДД».</i> .....	88
<i>Парфёнова Ксения, 8 «г» класс МАОУ «СОШ № 35». «Подвиг инспектора ГИБДД».</i> .....	91
<b>Первые регулировщики на дорогах столицы Республики Коми</b> .....	<b>95</b>
<i>Ягольницкая Юлия, 8 класс МАОУ «СОШ № 43». «Первые регулировщики на дорогах столицы Республики Коми»</i> .....	95
<b>Положение о проведении муниципального конкурса информационных проектов по безопасности дорожного движения «Лента времени»</b> .....	<b>97</b>

# Автоинспекция на страже дорог: из истории в настоящее.



## Восемьдесят лет на страже дорог (путешествие во времени: из прошлого в настоящее) Исследовательский проект

*Ермолин Тимофей,  
учащийся 1 «з» класса  
МОУ «Средняя общеобразовательная школа № 30»  
г. Сыктывкара*  
**Руководитель:**  
*Беляева Татьяна Ивановна,  
учитель начальных классов*

**Цель работы:** проследить путь дорожной инспекции из прошлого в настоящее.

### **Задачи:**

- познакомиться с историей возникновения ГИБДД;
- собрать сведения о работе современного инспектора дорожного движения;
- воспитывать уважение к работникам ГИБДД, уважать их труд и безукоризненно соблюдать правила безопасного поведения на дорогах.

**Гипотеза:** инспекторы ГИБДД сегодня, как и 80 лет назад, стоят на страже правопорядка и безопасности.

**Актуальность работы** заключается в том, что 3 июля 2016 года отметила свой профессиональный праздник одна из самых узнаваемых служб полиции – Государственная инспекция безопасности дорожного движения. У каждого инспектора есть свои истории, которые для обычных граждан покажутся сценарием кинофильма, но для них это обычные трудовые будни, из которых как раз и складывается летопись истории ГИБДД.

### **Методы исследования:**

1. Анкетирование.
2. Интервьюирование.
3. Поиск.
4. Анализ.

**Практическая значимость** работы состоит в воспитании уважения к людям разных профессий. Работу можно использовать на уроках и внеклассных мероприятиях, на классных часах по патриотическому воспитанию, для оформления выставок и стендовых докладов.

## Введение

В моем 1 «з» классе проводилось занятие о безопасном маршруте домой. Дорога, пешеходный переход, как правильно идти... Такие слова я уже часто слышал и в детском саду, и дома, ведь дорога – часть нашей жизни. Тем более что у папы и бабушки есть автомобили, и я всегда пристёгиваюсь специальным удерживающим устройством, а ещё совсем недавно сидел только в специальном автомобильном кресле для детей, потому что – это гарантия моей безопасности (так объясняли мне взрослые). Да и кататься на велосипеде мы с братом и родителями любим, а перед поездкой нам всегда говорят о правилах движения на велосипеде. Но ведь эти правила кто-то придумал, для всех объяснил, и кто-то следит за их выполнением. Кто – я знаю! Это инспекторы дорожного движения! Интересно, а эта профессия трудная или нет? А насколько она нужна и важна? А как давно она существует? С таких вопросов и началось моё исследование...

## Основная часть

### *У истоков ГАИ*

Первые царские указы, касающиеся уличного движения, появились в России только при царе Петре I (более 300 лет назад).

А возникновение полицейской службы может быть отнесено к 1718 году, когда Петром I был объявлен Указ об учреждении должности генерал-полицмейстера, которому поручалось «следить... за чистотой улиц и незатруднительным проездом по ним...».

Основным видом правонарушений тогда на городских улицах считалась быстрая езда и битье кнутом прохожих кучерами. В 1730 – 1742 гг. на полицию возлагалась обязанность следить за соблюдением правил езды, виновных задерживать, а лошадей «отсылать на конюшню Её Императорского Величества».

В 1895 году (120 лет назад) по улицам Санкт-Петербурга проследовал первый автомобиль с бензиновым двигателем, а в 1896 году министерство путей сообщения России приняло постановление № 7453 «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». От этой даты можно отсчитать начало действия в России правил движения автомобилей.

Первым нормативным документом, специально посвящённым безопасности дорожного движения, можно считать Декрет СНК РСФСР от 10 июля 1920 года (106 лет назад) «Об автодвижении по городу Москве и его окрестностям (правила)», который предусматривал требования к автомашинам (регистрация, порядок пользования ими, номерные знаки), водителям (наличие водительских удостоверений, путевых листов), устанавливал предельные скорости автомобилей и мотоциклов, определял лиц, которые несли ответственность за нарушение правил дорожного движения.

### *Первые шаги Госавтоинспекции (1936 г. – 1941 г.)*

3 июля 1936 года принято считать официальной датой образования ГАИ как отдельной милицейской структуры. Именно в этот день Совет народных комиссаров СССР постановлением № 1182 утвердил «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР».

С созданием службы Госавтоинспекции значительно улучшилось соблюдение правил уличного движения пешеходами и водителями автотранспортных средств, сократилось число автомобильных аварий и других происшествий на улицах городов и дорогах страны.

### ***Военное и послевоенное время (с 1941 г.)***

В годы Великой Отечественной войны перестроила свою деятельность и Госавтоинспекция. Всё было подчинено общенародному делу – разгрому врага.

Автомобильная инспекция была обязана обеспечить безопасность движения, как гражданского, так и военного транспорта, чаще всего – в ночное время суток, в условиях полной темноты и светомаскировки.

Вовремя налётов вражеской авиации, находясь на посту, милиционеры-регулирующие следили за соблюдением правил светомаскировки, тушили пожары и спасали людей из-под обломков зданий.

Отшумела война. Всё возвращалось к мирной жизни. В первые сложные послевоенные годы из армии в мирную жизнь прибыло большое количество автомобилей и мотоциклов. Они стали интенсивно использоваться на дорогах, проезжая часть которых не была полностью восстановлена и оборудована средствами регулирования движения. Сотрудники ГАИ разрабатывали схемы и участвовали в установке светофорных объектов, дорожных знаков и указателей, нанесении дорожной разметки.

ГАИ – одна из немногих государственных служб, которая уже давно ведёт воспитательную работу с людьми, особое внимание уделяет детям. Появляются первые отряды юных инспекторов дорожного движения, проводятся конкурсы команд ЮИД.

### ***Сегодня ГИБДД – в центре безопасности дорожного движения. Детская безопасность на дорогах.***

6 марта 1973 года было принято постановление о создании отрядов ЮИД, в которых мальчишки и девчонки с интересом изучали Правила движения, участвовали в конкурсах и соревнованиях «Безопасное колесо», слётах ЮИД, помогая взрослым обеспечивать безопасность детей на дорогах. Движение ЮИД живёт и сейчас, занимается пропагандой безопасного образа жизни в сфере дорожного движения.

Основа ГИБДД – дорожно-патрульная служба, это сотрудники ГИБДД, отдающие все силы, знания и опыт важному делу – обеспечению безопасности дорожного движения.

Сегодня у Госавтоинспекции широкий спектр деятельности:

- они обеспечивают дорожную безопасность и правопорядок в период массовых мероприятий;
- задерживают угнанные и похищенные автомобили, выявляют факты незаконных перевозок и хранения оружия. Рискуя жизнью, они задерживают преступников и правонарушителей;
- обеспечивают дорожную безопасность при перевозках пассажиров и опасных грузов;
- ведут постоянный контроль за состоянием дорог, особенно в зимний период, большое внимание уделяют надзору за строительством и реконструкцией дорожной сети;
- регистрируют транспортные средства и принимают экзамены у будущих водителей;
- борются с незаконными завладениями транспортных средств, разбойными нападениями на водителей и другими видами преступлений;
- ведут пропаганду безопасности дорожного движения не только среди взрослых, но и среди детей.

Инспекторы часто приходят в школы и детские сады, выступают перед родителями, устраивают различные мероприятия, чтобы предупредить детский дорожно-транспортный травматизм.

Весь инспекторский состав ориентирован на обеспечение безопасного дорожного движения. Гораздо важнее предупредить преступление или происшествие. Сводки фиксируют количество дорожно-транспортных происшествий, но нигде не подсчитано, сколько жизней спасено благодаря своевременному вмешательству инспектора дорожно-патрульной службы.

## Практическая часть

### Анкетирование.

1. Что такое ГИБДД?
2. Сколько лет исполнилось автоинспекции в этом году?
3. Знакомы ли с работой этой службы?
4. Нужна ли сегодня эта служба?
5. Всегда ли ты соблюдаешь правила дорожного движения?

В интервью принимали участие ученики 1 «з» класса, 27 человек. Итоги анкетирования представлены в таблице:

№ вопроса / № ответа	1	2	3	4	5
1	5 чел.				
2		2 чел.			
3			7 чел.		
4				Да – 17 чел. Нет – 10 чел.	
5					Да – 21 чел. Нет – 6 чел.

**Вывод:** в результате анкетирования выяснилось, что дети мало знакомы с деятельностью ГИБДД, практически не знают, сколько лет существует эта служба, но общее представление о её деятельности имеют.



### ***Интервью.***

Чтобы ближе познакомиться с работой инспектора дорожного движения, мною было взято интервью у инспекторов ОГИБДД УМВД России по г. Сыктывкару Быкадоровой Н.В., Вахнина Е.В.

#### ***1. Почему вы выбрали профессию инспектора дорожного движения?***

Е.В. – Я выбрала данную профессию, так как в нашей семье она стала уже династией.

Н.В. – Меня очень заинтересовала эта профессия, поэтому я решил стать инспектором ГИБДД.

#### ***2. Нравится ли вам ваша работа?***

Е.В., Н.В. – Нам нравится наша работа, так как она связана с людьми. Мы обучаем юных пешеходов, приносим пользу людям.



#### ***3. А что будет, если исчезнут светофоры?***

Е.В., Н.В. – Будет очень сложно управлять дорожным движением, увеличится объём нашей работы, что потребует немало физических сил. Потребуется больше вежливости и взаимопонимания между водителями и пешеходами. Так работали наши предшественники 80 лет назад, но надо учесть, что и транспорта тогда было значительно меньше. Но мы думаем, что работники нашей сферы с данной проблемой справятся.

#### ***4. Чтобы вы пожелали современным детям, которые катаются на велосипедах, роликах, скейтах, скутерах?***

Е.В. – Чтобы они знали и выполняли ПДД, ведь от этого зависит их здоровье, а иногда и жизнь.

Н.В. – Чтобы они были внимательны на дорогах и не подвергали свою и чужую жизнь опасности.

#### ***5. Чтобы стать инспектором, много ли нужно знать, много нужно учиться?***

Е.В. – Нужно хорошо учиться, быть здоровым...

Н.В. – Быть законопослушным и помнить, что в школе нет неважных предметов.



6. *Какими качествами обладает современный инспектор дорожного движения?*

Н.В. – В любой профессии, а особенно в нашей важны: дисциплинированность, умение работать с детьми, справедливость, мужественность и выносливость.

Е.В. – Я бы добавила: бдительность и решительность.

**Вывод:** как и 80 лет назад, инспектор дорожного движения стоит на страже порядка и безопасности людей, значимой и актуальной.

### Заключение

80 лет сотрудники Госавтоинспекции стоят на охране общественного порядка, обеспечивая безопасность дорожного движения, защищая жизни граждан, их спокойствие и благополучие в пути. Бдительность, решительность и готовность оказать необходимую помощь каждому попавшему в беду на дороге отличают людей этой службы. Из дня в день, из часа в час, в любое время дня и ночи, в зной и в мороз, в снегопад и ветер инспектор ГИБДД стоит на посту, выполняя свой профессиональный долг.

За прошедшие 80 лет в стране произошли серьёзные изменения, однако, всегда неизменной оставалась миссия Госавтоинспекции – сохранение человеческих жизней на дорогах.

*Правил дорожных на свете немало.  
Все бы их выучить нам не мешало,  
А основные из правил движенья  
Знать, как таблицу должны умноженья.*



### Список литературы

1. <https://ria.ru/society/20160703/1456704097.html>
2. <http://diletant.media/articles/29692918/2>
3. [https://76.xn--b1aew.xn--plai/Nashi\\_proekti/80\\_let\\_GAI](https://76.xn--b1aew.xn--plai/Nashi_proekti/80_let_GAI)

МУНИЦИПАЛЬНОЕ ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
«СРЕДНЯЯ ОБЩЕОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ ШКОЛА №30» г. СЫКТЫВКАРА  
(МОУ «СОШ №30» г. СЫКТЫВКАРА)  
«30 №-А ШОР ШКОЛА»  
СЫКТЫВКАРСА МУНИЦИПАЛЬНОЙ ВЕЛОДАН УЧРЕЖДЕНИЕ

# ВОСЕМЬДЕСЯТ ЛЕТ НА СТРАЖЕ ДОРОГ

ПУТЕШЕСТВИЕ ВО ВРЕМЕНИ: ИЗ ПРОШЛОГО В НАСТОЯЩЕЕ

Автор: Ермолин Тимофей, учащийся  
1-з класса МОУ «СОШ №30»  
Руководитель: Беленева Татьяна Ивановна,  
учитель начальных классов

1



## ПУТЕШЕСТВИЕ ВО ВРЕМЕНИ: ИЗ ПРОШЛОГО В НАСТОЯЩЕЕ

- **Цель:** проследить путь дорожной инспекции из прошлого в настоящее.
- **Задачи:**
  - познакомиться с историей возникновения ГИБДД;
  - собрать сведения о работе современного инспектора дорожного движения;
  - воспитывать уважение к работникам данной органов ГИБДД, уважать их труд и безукоризненно соблюдать правила безопасного поведения на дорогах.

2



## ПУТЕШЕСТВИЕ ВО ВРЕМЕНИ: ИЗ ПРОШЛОГО В НАСТОЯЩЕЕ

**Гипотеза:**  
инспекторы ГИБДД сегодня,  
как и 80 лет назад, стоят на  
страже правопорядка и  
безопасности.

3



## ПУТЕШЕСТВИЕ ВО ВРЕМЕНИ: ИЗ ПРОШЛОГО В НАСТОЯЩЕЕ

### Методы исследования

1. Анкетирование.
2. Интервьюирование.
3. Поиск
4. Анализ.

4



## У истоков

- Возникновение полицейской службы  
Петре I 1718 г.
- Первый автомобиль 1896 г.
- Первый нормативный документ «Об  
автодвижении по Москве»  
1920 г.



5



## Первые шаги Госавтоинспекции.

- **Образование ГАИ 1936 г.**  
улучшилось соблюдение правил  
уличного движения пешеходами и  
водителями автотранспортных  
средств, сократилось число  
автомобильных аварий



6



## ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ СЕГОДНЯ

- обеспечивают дорожную безопасность и правопорядок;
- Ведут контроль за состоянием дорог ;
- регистрируют транспортные средства и принимают экзамены у будущих водителей;
- ведут пропаганду безопасности дорожного движения;



7



## АНКЕТИРОВАНИЕ



- 1. Что такое ГИБДД?
- 2. Сколько лет исполнилось автоинспекции в этом году?
- 3. Знакомы ли Вы с работой этой службы?
- 4. Нужна ли сегодня эта служба?
- 5. Всегда ли Вы соблюдаете правила дорожного движения?

8



## АНКЕТИРОВАНИЕ



**Вывод:** в результате анкетирования выяснилось, что дети мало знакомы с деятельностью ГИБДД, практически не знают, сколько лет существует эта служба, но общее представление о её деятельности имеют.

9



## ИНТЕРВЬЮИРОВАНИЕ



10



## Вывод

Поставленная мною гипотеза подтвердилась. За прошедшие 80 лет в стране произошли серьёзные изменения, но всегда неизменной оставалась миссия Госавтоинспекции – сохранение человеческих жизней на дорогах



11



## ЮИД



Правил дорожных на свете немало.  
Все бы их выучить нам не мешало,  
А основные из правил движенья  
Знать как таблицу должны умноженья.

12

## ЛИТЕРАТУРА

- 1. <https://ria.ru/society/20160703/1456704097.html>
- 2. <http://diletant.media/articles/29692918/2>.
- 3. [https://76.xn--b1aew.xn--p1ai/Nashi\\_proekti/80\\_let\\_GAI](https://76.xn--b1aew.xn--p1ai/Nashi_proekti/80_let_GAI)

13

# **Настольная игра «Лента времени»**

## **(проект на муниципальный конкурс информационных проектов по безопасности дорожного движения «Лента времени»)**

*Пунгина Полина,  
учащаяся 3 «в» класса  
МАОУ «Средняя общеобразовательная школа № 36  
с углублённым изучением отдельных предметов»*

**Руководители:**  
*Бабичева Ирина Ивановна,  
учитель начальных классов  
Басманова Ольга Владимировна,  
педагог-организатор*

### **Введение**

Государственная автомобильная инспекция (ГАИ) МВД России (в настоящее время ГИБДД) отметила своё восьмидесятилетие 3 июля 2016 года. За столь короткий исторический срок служба ГАИ прошла богатый событиями путь. В настоящее время, из-за строгости сотрудников в деле соблюдения порядка и законности на дорогах, ГАИ воспринимается некоторыми автомобилистами как карательный орган. На самом деле дорожно-патрульная служба выполняет задачу по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения. Именно так сотрудники ГИБДД должны восприниматься подрастающим поколением.

**Гипотеза:** с помощью настольной игры можно познакомить детей с историей Госавтоинспекции и содействовать формированию её благоприятного имиджа.

**Цель:** создать проект игры, которая позволит через знакомство детей с историческими фактами, связанными со службой Госавтоинспекции, оценить её роль в жизни людей.

#### **Задачи:**

- изучить историю возникновения и развития ГАИ;
- привлечь внимание к важной роли, выполняемой Госавтоинспекцией по поддержанию порядка на дорогах;
- распространить информацию о миссии ГАИ среди детей и подростков;
- содействовать формированию и поддерживать положительный имидж ГАИ среди детей и молодёжи.

### **Разработка игры**

Идея разработки настольной игры, посвящённой историческим фактам ГАИ, принадлежит нашей семье. Мы любим настольные игры и практически каждые выходные собираемся играть не только в кругу семьи, но и с друзьями нашей семьи. Кроме этого, когда необходимо запомнить большой объём информации в учебном процессе, то мы с мамой и папой делаем карточки и, играя, учим даты, правила или словарные слова.

*Первый этап:* необходимо было ознакомиться с интересными фактами в истории формирования и развития службы ГАИ (ГИБДД), что было сделано с помощью интернет ресурсов.

*Второй этап:* на основании собранного материала была сделана таблица справочной информации и к каждому событию подобран рисунок.

*Последний этап:* оформление игрового поля. Для фона мы выбрали рисунок перекрёстка с регулировщиком.

## Правила игры

Игра включает в себя следующие элементы:

- игровое поле;
- фишки (4 шт.) и игральный кубик;
- призовые жетоны;
- справочную информацию.

Игра рассчитана на четырёх и более человек. По продолжительности может занять от одного до двух часов. Перед игрой участники знакомятся со справочной информацией, пытаются запомнить события из истории службы ГАИ (ГИБДД), а также соответствующие им картинки.

Все игроки устанавливают свои фишки на *«Старт»*. Игроки поочередно, начиная с самого младшего, кидают игральный кубик и ходят выпавшее число раз. Заняв клетку, игрок должен рассказать, какие события произошли в этом году, и назвать соответствующую картинку. Если игрок рассказал всё правильно и назвал картинку, то он получает соответствующий жетон. Если игрок ошибается, то жетон остаётся на столе. Если игрок попадает на поле не первым и жетон уже взят, ход будет являться «холостым» – игрок просто остаётся на данном поле до следующего своего хода. «Новички» могут пользоваться справочной информацией. Если все участники не имеют опыта игры, но желают играть на память, то можно выбрать ведущего-регулировщика, который будет контролировать правильность ответов при помощи справочной информации.

### *Особые поля.*

Если поле выделено *зелёным цветом*, игрок кидает игральный кубик ещё раз в этот же ход и перемещается на соответствующее количество клеток вперёд, получая тем самым возможность заработать ещё один жетон, если его не забрали ранее...

Если поле отмечено *жёлтым цветом*, то игрок пропускает следующий ход.

Если поле выделено *красным цветом*, то игрок бросает повторно игральный кубик и перемещается на соответствующее количество клеток назад, так же получая заработать ещё один жетон, если его не забрали ранее.

*Поле «светофор»* (между 1954 и 1956 годами) является интерактивным. Для первого игрока, попавшего на это поле, оно будет иметь *зелёный цвет*, то есть игрок кидает игральный кубик ещё раз в этот же ход и перемещается на соответствующее количество клеток вперёд. После того как игрок покидает это поле, цвет меняется на *красный*, то есть следующий игрок, попавший на это поле, бросает повторно игральный кубик и перемещается на соответствующее количество клеток назад. Затем цвет на светофоре становится *жёлтым*, то есть игрок, попавший на него, пропускает следующий ход. И так далее.

Проходя через клетку «1941» игрок имеет право выбора: идти на клетку «1941 – 1943» или на клетки с вопросительными знаками. Если игрок попадает на клетку «1941 – 1943», то для получения жетона он должен рассказать о работе сотрудников ГАИ на «Дороге жизни». Если игрок попадает на клетку с вопросительным знаком, то он должен назвать один из известных фактов о работе ГАИ в годы Великой Отечественной Войны, которые не были названы до него, в этом случае он получает призовой жетон.

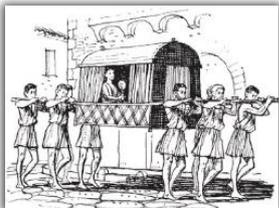
На клетке «1959» также осуществляется выбор. Игрок имеет право перемещаться по прямой линии, зарабатывая при этом жетоны на событиях связанных с историей ГАИ, а может выбрать путь по синей стрелке, в этом случае даты будут посвящены работе отрядов Юных инспекторов движения (ЮИД).

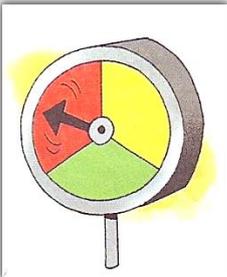
Когда первый игрок достигает финишного знака «*Стоп*» на игровом поле, он заканчивает игру. После этого игроки имеют право завершить текущий ход и сделать ещё по одному ходу. На этом игра заканчивается и начинается подсчёт баллов. Игрок, первый завершивший игру, получает одно бонусное очко. Все игроки получают по одному очку за каждый заработанный жетон. Победившим считается игрок, получивший наибольшее количество очков.

### Источники информации

1. <https://внии.мвд.рф>
2. <http://www.old-velo.ru/nomer.shtml>
3. [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0\\_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE\\_%D0%B4%D0%B2%D0%B8%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D0%BB%D0%B0_%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%B4%D0%B2%D0%B8%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F)
4. <http://www.kolesa.ru/article/rabota-gai-v-gody-vojny-spasiteli-ljudej-i-mashin-zhertvy-nemcev-i-svoih-2015-05-09>
5. <http://www.kolesa.ru/article/avtomobil-na-drovah-kak-on-rabotaet-2015-02-27>

## Справочная информация

Год	Событие	Жетон
50 г. до н. э.	<p>Как ни удивительно, но потребность в регулировании дорожного движения возникла уже в Древнем Риме. Юлий Цезарь в 50-х годах до нашей эры ввёл на нескольких улицах в городе одностороннее движение. Кроме того, проезд частных повозок и колесниц начинался примерно за два часа до заката (это время окончания рабочего дня) и заканчивался с восходом солнца. Передвигаться гостям города приходилось или пешком, или на паланкине (носилки на длинных шестах), а транспорт свой они были вынуждены парковать за границей города.</p> <p>Уже в то время существовала служба надзора, следящая за соблюдением правил дорожного движения, и состояла она в основном из бывших пожарных.</p> <p>В обязанности этой службы входило не допускать конфликтных ситуаций среди владельцев транспортных средств. Перекрёстки не регулировались. Вельможи для обеспечения себе свободного проезда высылали вперёд скороходов, задачей которых было – освободить улицы перед кортежем своего хозяина. Таким образом, вельможи могли беспрепятственно проехать к месту назначения.</p>	
1896	<p>Мало кто знает, что совсем недавно (в Москве – ещё в 1960-е годы, а в маленьких городах, в Дубне, например – в 1980-е) каждый велосипедист обязан был иметь на своём железном коне номерной знак, который выдавался в отделе регулировки уличного движения (ОРУД ГАИ), а в дореволюционное время – в городской управе. Номерной знак имел срок действия один год, а при получении его с велосипедиста взимался специальный налог. В случае отсутствия номера инспектор (или городской) мог арестовать велосипедиста и препроводить его в отделение, где взыскивался штраф, уже в гораздо более крупном размере.</p> <p>Первые номерные знаки для велосипедистов в России были учреждены в 1896 году в Петербурге, одновременно с опубликованием Указа градоначальника о разрешении езды на велосипеде по улицам города.</p>	
1900	<p>Первый российский шофёр получил удостоверение на управление автомашиной в 1900 году. Документ был введён постановлением Санкт-Петербургского градоначальника «О порядке пассажирского движения на автомобиле».</p> <p>Как сообщает ИТАР-ТАСС, дореволюционные удостоверения содержали сведения об их владельце и его фотографию. Для их получения уже надо было сдавать экзамены, при этом проверялось не только умение управлять автомобилем, но и знание городской географии.</p> <p>Несмотря на то, что первые правила дорожного движения придумали ещё в Древнем Риме, в России необходимость упорядочить дорожное движение возникла только в начале XX века – в 1909 году, когда на улицах и дорогах стали массово появляться самодвижущиеся экипажи, способные развивать большую скорость.</p> <p>В этом году Россия присоединилась к международной «Конвенции о передвижении автомобилей», и в стране была введена принятая за рубежом форма водительского документа.</p>	

Год	Событие	Жетон
1908	<p>В царской России первые курсы для водителей были открыты в 1908 году А.М. Фокиным, спортсменом и владельцем автосалона. Два года спустя в Санкт-Петербурге появилась школа шофёров, организованная на немецкий манер. Поступить на обучение в «Автотехникум» могли юноши от 17 лет. С каждого учащегося взималась плата за обучение в размере 125 рублей (без малого 100 граммов золота!). Для сравнения, корова стоила 30 – 40 рублей, а средняя месячная зарплата рабочего составляла 22 рубля 53 копейки. Тем не менее, к 1917 году в одном только Петрограде действовало шесть автошкол и курсов.</p>	
1920	<p>10 июня 1920 года В.И. Ленин подписал Декрет Совнаркома «Об автодвижении по г. Москве и её окрестностям», который предусматривал введение определённых требований к автомобильному транспорту и водителям: автомобили регистрировались, снабжались госномераами, а их использование специально оговаривалось, водители же должны были иметь удостоверения и путевые листы. Кроме того, устанавливалась предельная скорость движения легковых автомобилей и мотоциклов до 25 вёрст (почти 27 километров) в час, грузовиков – до 15 вёрст (16 километров) в час. Но самое главное – декретом предусматривалось создание специального органа, контролирующего соблюдение Правил движения и эксплуатации автотранспорта – автоинспекции. Милиция и другие органы власти обязаны были помогать инспекторам в выполнении ими служебных обязанностей.</p>	
1922	<p>У постовых милиционеров появилась вещь, которая и по сей день является символом автоинспектора – жезл регулировщика. 22 ноября 1922 года была утверждена «Инструкция постовому милиционеру о порядке пользования жезлом», в которой говорилось, что в «целях правильного регулирования уличного движения всем постовым милиционерам вручаются жезлы (длиной около 11 вершков, или около 50 сантиметров, красного цвета с жёлтой рукояткой)».</p>	
1930	<p>В СССР первый светофор установили 15 января 1930 года в Ленинграде на пересечении проспектов 25 Октября и Володарского (ныне Невского и Литейного проспектов). А первый светофор в Москве появился 30 декабря того же года на углу улиц Петровка и Кузнецкий Мост.</p> <p>При этом светофоры того времени отличались от привычных нам тем, что они использовали принцип работы механических часов, где стрелка указывала не на время, а на цветное поле, обозначающее режим движения.</p>	
1931	<p>В связи с увеличением количества автотранспорта в СССР, к началу 1930-х годов возникла необходимость организации движения транспортных средств.</p> <p>В мае 1931 года при управлении РКМ Москвы был образован специализированный отряд регулирования уличного движения.</p>	
1933	<p>2 июля 1933 года государственным стандартом были утверждены «Знаки сигнальные дорожные для регулирования и безопасности автогужевого движения». Согласно ему на дорогах страны появилось 23 дорожных знака: 4 указательных, 13 воспрещающих и 6 предупреждающих об опасностях на дорогах.</p>	

Год	Событие	Жетон
1935	<p>Поэма Сергея Михалкова «Дядя Стёпа» впервые опубликована в журнале «Пионер» (1935, № 7), в 1936 году включена в первый сборник стихов поэта. Кстати, если вы найдёте первые издания, то обнаружите, что светофоры на картинках изображены «вверх ногами» (зелёный свет – сверху, красный – снизу). Первоначально красный и зелёный цвета были на местах, противоположных нынешним, а в 1959 году СССР присоединился к Международной конвенции о дорожном движении и к Протоколу о дорожных знаках и сигналах, в соответствии с которыми светофор и получил привычный нам вид.</p>	
1936	<p>5 ноября 1934 года Совет Народных Комиссаров СССР принял решение о создании такого органа при ЦУДОТРАНССе, получившего название Государственная автомобильная инспекция.</p> <p>И только в 1936 году, учитывая важность борьбы с автоавариями, ГАИ перешла под крыло Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР. С тех пор официальной датой рождения ГАИ-ГИБДД является 3 июля 1936 года, когда Советом Народных Комиссаров СССР было принято Постановление № 1182 «Об утверждении Положения о государственной автомобильной инспекции Рабоче-Крестьянской милиции». Этим документом было утверждено первое Положение о Государственной автомобильной инспекции в составе Главного управления Рабоче-Крестьянской милиции НКВД СССР, в котором были определены её основные функции, права и обязанности, а также система обеспечения безопасности на дорогах страны. ОРУД сохранялся как отдельное подразделение до 1950-х годов. До этого времени собственно регулировщики в состав ГАИ не входили.</p>	
1940	<p>К 1940 году ГАИ систематизировала и свела в один документ Правила дорожного движения. Был разработан единый для всей страны образец водительского удостоверения, правила учёта и технического осмотра транспортных средств. На ГАИ возлагалась функция организации дорожного движения, обоснование установки знаков и нанесения разметки, контроль за техническим состоянием улиц и дорог.</p>	
1941 – 1945	<p>С началом боевых действий Великой Отечественной центральной аппарат ГАИ эвакуировали из Москвы в Чкалов (ныне – Оренбург). Стало не до шофёрских квалификаций и штрафов – с первых дней войны страна превратилась в единый военный лагерь. Автомашин массово мобилизовали в армию, как людей, собирая их по автохозяйствам. Занимались этим немногочисленные сотрудники Госавтоинспекции. Более того, сотрудники ГАИ получили право задерживать автотранспорт прямо посреди дорог, а самих водителей отправлять на спецкомиссии, где решался вопрос об их мобилизации в качестве шофёров.</p> <p>После проверки технического состояния машин их собирали у вокзалов для отправки на фронт. В Ленинграде, например, к третьему дню войны для передовых частей Красной армии мобилизовали 60% грузовых автомобилей и большую часть легковых. Рязанская область к концу лета направила в действующую армию 68% имеющегося автотранспорта. Всего по стране к октябрю 1941 года в армию передали около 190 тысяч машин – примерно 40% всесоюзного автомобильного парка в довоенное время. Это были наиболее надёжные и подходящие для фронтовых нужд авто.</p>	

Год	Событие	Жетон
1941 – 1945	<p>Примерно четверть штата «гаишников» призвали в армию. На фронтегодились навыки сотрудников РУД – дорожники строили военные аэродромы, дороги, мосты и прочие сооружения. Ну а большинство просто пошло в боевые части. Их места в подразделениях ГАИ часто занимали женщины – выпускницы автодорожных институтов: Московского, Омского, Саратовского и других.</p>	
1941 – 1945	<p>В начале 1942 года основная работа по мобилизации транспорта для нужд вооружённых сил в целом была завершена. В это же время в тыл массово стали поступать повреждённые и разукмплектованные машины. В ГАИ, в том числе, создавали спецкомиссии при районных исполкомах по ремонту автомобилей. Там побитую технику латали и отправляли обратно воевать. Спецкомиссии самим ремонтом не занимались, они координировали работу сети авторемонтных мастерских. Например, на Кировскую область приходилось 20 «автосервисов», работавших для фронта.</p>	
1941 – 1945	<p>В 1942 году на ГАИ возложили работу по экономии топлива. Так, госавтоинспекторы контролировали перевод части автопарка на газогенераторы – по сути, «дровяные» топливные системы.</p>	
1941 – 1945	<p>В 1943 году стало понятно, что для наступления техники не хватает, поэтому к ремонтникам предъявляли все более и более суровые требования. Фронту нужно было больше техники, ресурсов мало, а значит, ремонтировать нужно было всё, что хоть как-то было пригодно к этому. В частности, если до 43 года повреждённые шестерни КПП и других узлов трансмиссии считались неремонтопригодными, то затем их стали восстанавливать. Кстати, техосмотр в те годы был очень суровый – по нынешним меркам, драконовский. Талон нужно было получать раз в полгода.</p>	
1941 – 1943	<p>С ноября 1941 года по март 1943 года работала Дорога Жизни, навечно прославившая службы ОРУД-ГАИ. Феноменальный профессионализм и сверхчеловеческое мужество сотрудников дорожной милиции ни на день не позволили остановиться движению эвакуационных поездов и следованию автотранспорта в блокадный город. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 9 мая 1942 года орденами и медалями была награждена большая группа сотрудников ГАИ.</p> <p>Знаменитую «Дорогу Жизни» обслуживал отряд милиции во главе с С.С. Лукьяненко. В отряд входили сотрудники наружной службы, ГАИ и уголовного розыска Ленинграда. Когда в ноябре 1941 года Ладожское озеро сковало лёд, сюда потянулись ленинградцы – в основном женщины с детьми. Их устраивали к местным жителям, а потом всеми правдами и неправдами усаживали в машины, которые привозили в Ленинград военные грузы и продовольствие для защитников и жителей осаждённого города. Затем уже был создан эвакуопункт на станции Борисова Грива.</p> <p>Сюда прибывали из Ленинграда ослабевшие от голода и холода люди. Много было детей без родителей. Их пересаживали в специально выделенные военные грузовики. Через Ладогу, по отмеченной вешками «дороге», которую без конца бомбила вражеская авиация, шёл поток машин. Снаряды рвали лёд, в любой момент автомобиль мог скрыться под водой. Работники ОРУД, постоянно дежурившие на ледовой трассе, заранее открывали дверцы машин, помогали в случае опасности выбраться из них, устанавливали в обход полыньям новые вешки. Даже раз проехать по ледовой дороге было уже сродни подвигу, а работники ГАИ в жестокие морозы под бомбёжками дежурили там по много часов подряд.</p>	

Год	Событие	Жетон
1945	19 декабря 1945 года считается Днём рождения Научно-исследовательского института МВД СССР (в настоящее время ВНИИ МВД России), когда в составе Научно-технического отдела Главного управления милиции МВД СССР был образован НИИК – научно-исследовательский институт криминалистики.	
1953	В 1953 году появилась первая дорожная разметка для обозначения пешеходного перехода, известная нам сейчас как «Зебра».	
1954	В 1954 году в крупных городах начали массово появляться автоматические светофоры, причём неподалёку от каждого такого регулируемого перекрёстка возникала железная будка регулировщика, откуда он и управлял движением.	
1956	В 1956 году Постановлением Совета Министров РСФСР № 382 «О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте». Госавтоинспекции предоставлено право лишать водителей прав на управление за управление транспортом в нетрезвом виде и запрещать управление транспортными средствами без водительских удостоверений.	
1959	Первый автомобиль, оборудованный ремнями безопасности, был выпущен в 1959 году компанией Volvo.	
1969	В 1969 году были разработаны типовые штаты строевых подразделений дорожного надзора и подразделений по организации движения, которые стали непосредственными предшественниками современных подразделений ДПС и дорожного надзора.	
1969 (ЮИД)	<p>Прогрессивное развитие автотранспорта вызвало к жизни и новые риски – впервые перед Госавтоинспекцией встала проблема масштабной профилактики детской смертности и травматизма в СССР. Совместно с ЦК ВЛКСМ и Минкультуры СССР было принято постановление об организации отрядов юных инспекторов движения.</p> <p>Газета «Пионерская правда» совместно с Главным управлением ГАИ МВД СССР объявила Всесоюзную пионерскую игру «Светофор», в которой активное участие приняли школьники тех лет. В этот период из активистов Всесоюзной пионерской игры «Светофор» был создан первый отряд ЮИД.</p>	

Год	Событие	Жетон
1973 (ЮИД)	6 марта 1973 года принято совместное постановление секретариата ЦК ВЛКСМ, коллегии Министерства внутренних дел СССР, коллегии Министерства просвещения СССР было утверждено Положение об отрядах юных инспекторов движения. Именно этот день принято считать Днём рождения отрядов Юных инспекторов движения.	
1975 (ЮИД)	Проведён 1-й Всероссийский слёт отрядов ЮИД во Всероссийском пионерлагере «Орлёнок». Тогда в нем приняли участие 72 делегации – отряды ЮИД, победители Всероссийской игры «Светофор».	
1976 (ЮИД)	Организация отрядов ЮИД в Республике Коми	
1978 (ЮИД)	Проведён 1-й Всесоюзный слёт отрядов ЮИД в г. Ростове-на-Дону.	
1982 (ЮИД)	1-й Всероссийский конкурс «Безопасное колесо». Начиная с 1982 года, регулярно на территории практически всех субъектов Российской Федерации проводится Всероссийский конкурс-соревнование юных велосипедистов «Безопасное колесо».	
1982	«Инспектор ГАИ» – драматический художественный фильм Эльдора Уразбаева, снятый в 1982 году. Главные роли исполняют Сергей Никоненко и Никита Михалков, создавший здесь один из лучших образов в карьере.	
1986	В 1986 году сотрудники ГАИ самоотверженно работали на ликвидации последствий аварии в Чернобыле, а двумя годами позже – обеспечивали передвижение транспорта при ликвидации последствий землетрясения в Армении.	
1987	В обществе возрастает интерес к работе инспекторов ГАИ, они становятся примерами поведения для советского человека. Так, всесоюзную известность получил случай 14 сентября 1987 года. Инспектор ДПС из Курганской области В.А. Калугин, рискуя жизнью, предотвратил столкновение нарушившего правила и неуправляемого КамАЗа и колонны автобусов со школьниками. Инспектор был награжден орденом Красной Звезды.	

Год	Событие	Жетон
1988	В составе ВНИИ МВД СССР образована научно-исследовательская лаборатория, и, позднее, был создан Научно-исследовательский центр безопасности дорожного движения (ВНИЦБД) МВД СССР.	
1992	30 июля 1992 года вышел широко известный Указ Президента РФ «О специальных сигналах на автотранспорте».	
1993	5 апреля 1993 года начала вещание новая радиостанция – «Автордио», среди её учредителей – ГУ ГАИ России.	
1996	Учреждён Фонд безопасности дорожного движения и реабилитации пострадавших при ДТП «Человек-Автомобиль-Дорога-Экология». Проводится Международная научно-практическая конференция «Социальные, правовые, технические и экологические проблемы безопасности дорожного движения», начинает выходить Всероссийский ежемесячник «STOP – газета», которая освещает деятельность Госавтоинспекции. Этими и многими другими мероприятиями Госавтоинспекция усиливает работу по пропаганде безопасности дорожного движения, по формированию культуры безопасного поведения участников дорожного движения.	
1998	1 июня 1998 года вышел Приказ МВД России № 329 «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России». 15 июня Указом Президента РФ № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» ГАИ переименована в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения – ГИБДД МВД Российской Федерации. ГИБДД отныне – специальный орган, осуществляющий контрольные, надзорные и разрешительные функции в обеспечении безопасности дорожного движения. Статус этой структуры повышен до уровня министерств и ведомств, что усилило её влияние и подняло её престиж. Главная задача ГИБДД – защита законных прав и интересов участников дорожного движения.	
2001	Проведён I Всероссийский конкурс «Лучший государственный инспектор Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ».	
2005	4 июня 2005 года отмечалось открытие не имеющей аналогов в мире федеральной информационной системы ГИБДД (ФИС), с помощью которой было создано единое информационное пространство Госавтоинспекции и МВД на местном, региональном, федеральном и международных уровнях.	

Год	Событие	Жетон
2007	<p>Выявление фактов нарушений правил дорожного движения (ПДД) с формированием необходимой и достаточной доказательной базы определённой для каждого состава и типов нарушений, осуществляемая с применением специальных технических средств, имеющих функции фото-, киносъёмки, видеозаписи, работающих в автоматическом режиме (техническое средство ФВФ). После соответствующей обработки зафиксированные нарушения ПДД могут быть признаны административными правонарушениями. Автоматическая фиксация нарушений ПДД введена Федеральным Законом Российской Федерации от 24.07.2007 года № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях»</p>	
2008	<p>Началось активное внедрение мобильных постов ДПС</p>	



# Жетоны

# Автоинспекция на страже дорог: из истории в настоящее

*Морозова Валерия,  
учащаяся 8 «а» класса  
МАОУ «Средняя общеобразовательная школа № 24»*

*Руководитель:  
Морозова Елена Ивановна,  
учитель коми языка, социальный педагог  
МАОУ «Средняя общеобразовательная школа № 35  
с углублённым изучением отдельных предметов»*

## Введение

В исторической науке проблемы истории государства всегда занимали приоритетное положение. В настоящее время одинаково актуальны для исследования такие аспекты, как становление и развитие центральных органов власти (например, приказной системы в России XVII века, Политбюро, ЦК КПСС и т.п.), становления и эволюция местных органов власти и управления. Актуальной представляется и история государственных органов управления. Одним из подразделений государственных органов управления являются правоохранительные органы. Под этим обобщающим названием мы понимаем судебную систему, прокуратуру и милицию. Изучению истории одной из них, а именно дорожной милиции (ГАИ-ГИБДД) посвящена наша работа.

Организация дорожного движения, технический осмотр автомобильного транспорта, работа с водителями и населением по соблюдению ими правил дорожного движения способствует сокращению количества дорожно-транспортных происшествий. Это способствует развитию экономики, сохранению в работоспособном состоянии автотранспорта в парке и защите жизни людей.

**Цель проекта** заключается в изучении истории ГАИ в России и Республике Коми, исследование структуры городских и сельских подразделений.

## I. История становления деятельности органов по безопасности дорожного движения

### 1.1. История службы безопасности дорожного движения в России.

Сегодня невозможно представить себе наши улицы, дороги без человека в ярко-жёлтом жилете и с полосатым жезлом в руке. Как только у человечества появился первый транспорт – повозка, сразу же возникла необходимость в регулировании движения.



Ещё во времена царя Алексея Михайловича, правившего в 1645 – 1676 гг., в России действовали правила движения по улицам городов, и существовала ответственность за их нарушение. В то время надзор за обеспечением безопасности на улицах осуществляли объезжие головы и решёточные приказчики.

В 1718 году в столичных городах – только что возведённом Петербурге и обновлённой Москве – особым постановлением государя вводится специальная служба, призванная следить за общественным порядком и получившая название «полиция».

Первая серия указов, напоминающих правила дорожного движения, появилась в России при Анне Иоанновне. Согласно специальным указам того времени по правилам движения при первом задержании нарушителя ограничивались внушением, при повторном – секли кнутом, на третий раз ссылали на каторгу. Также по одному из указов кучера, сбившего пешехода, могли отправить на каторгу. В 1732 году на «лихачей» была предусмотрена смертная казнь.

На рубеже XIX и XX веков произошла революция, события которой привели к полному развалу полицейской службы в стране. Уже не полиция, а милиция стала отвечать за безопасность на дорогах. На смену лошади пришли «лошадиные силы». 10 ноября 1917 года НКВД издал постановление «О рабочей милиции», узаконившее создание органов охраны правопорядка. Сейчас можно с улыбкой читать о том, что автомобилю разрешалось ездить со скоростью не более 20 вёрст в час, хотя сегодняшние автомобилисты могут только мечтать о такой скорости, стоя в многокилометровых московских пробках.

10 июня 1920 года Совет Народных Комиссаров (СНК) принял декрет «Об автодвижении по г. Москве и её окрестностям», содержание которого легло в основу прав уличного движения во многих городах России.

В начале 1931 года создаются отделения регулирования уличного движения (ОРУД). Благодаря усилиям ОРУД получили внедрение первые светофоры (1932 год), дорожные знаки и разметка, указатели для пешеходов.

Система обеспечения безопасности движения автомобильного транспорта начала формироваться в советское время. Именно на этом этапе исторического развития страны темпы автомобилизации достигли такого уровня, когда для эффективного обеспечения безопасности дорожного движения возникла необходимость создания специального государственного органа – Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Датой создания ГАИ считается 3 июля 1936 года (постановление СНК СССР № 1182). Его основной задачей должна была являться борьба с авариями на транспорте, перемещающемся по автомобильным дорогам, контроль за подготовкой водителей, качественный и количественный учёт автопарка.



Во время Великой Отечественной войны деятельность ГАИ помогала обеспечить фронт и тыл непрерывным пополнением автотранспорта и водительскими правами. Сотрудники подразделений ОРУД и дорожного надзора, несшие службу на улицах и дорогах, также с честью выполняли свой долг. Среди них в то время немало было женщин и девушек.



Послевоенные годы были для работников ГАИ не менее тяжёлыми, ведь дороги находились в ужасном состоянии, редко где работали светофоры. И всё же спектр работы дорожных инспекторов постоянно расширялся: в 1956 году им впервые позволили лишать водительских прав за вождение автотранспорта в нетрезвом виде, в 1960-х годах Советский Союз присоединился к Международной конвенции о дорожном движении, а первые единые правила дорожного движения стали действовать в СССР с 1 января 1961 года.

С учётом оценки результатов работы, перспектив развития службы разработано и утверждено Указом Президента Российской Федерации «Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» от 15.06.1991 № 711, которая стала правопреемником ГАИ. Этим документом были определены правовой статус и структура ГИБДД.

Как специального органа, осуществляющего контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения. Принятие основополагающего нормативного правового акта стало началом реформирования деятельности ГИБДД.

Служба, обеспечивающая безопасность дорожного движения в России, прошла длительный путь становления и развития от отдельных государственных актов, регулирующих отдельные аспекты безопасности дорожного движения, вызванными конкретными жалобами населения, до создания разветвлённой системы службы ГАИ – ГИБДД.

### ***1.2. История службы безопасности дорожного движения в Республике Коми***

Становление Коми республиканской службы Государственной автоинспекции непосредственно связано с экономическим развитием Коми автономной области (с 1936 г. – Коми АССР, с 1992 г. – Республика Коми).

В начале 1930-х гг. в Коми АССР появились первые автомобили, улицы г. Сыктывкара начали покрывать твёрдым покрытием, стали прокладывать дороги. С этого времени автомобильный парк стремительно увеличивался.



До войны в составе ГАИ Управления милиции НКВД Коми АССР было от одного (1936 г.) до четырёх (1940 г.) сотрудников, включая секретаря-машинистку. Лишь во время войны, из-за большого объёма работы, штаты ГАИ возросли до 11 человек. Они находились в штате отделения ГАИ НКВД, но обслуживали всю республику, причём отдельные инспектора закреплялись за определёнными госавтоинспекторскими участками. Только вначале 1950-х гг. возникают отделения ГАИ и вводятся отдельные должности сотрудников ГАИ в городских и некоторых сельских районных ОВД республики.

За время существования службы ГАИ – ГИБДД приоритеты в её функциях существенно изменились. На первом этапе, в 1936 – середине 1950-х гг., сотрудники ГАИ отвечали в основном за то, чтобы автомобильная техника использовалась на предприятиях по-хозяйски. Инспекторы проверяли: как расходуются бензин, машинное масло, автомобильная резина и т.д. Они устраивали проверочные рейды на автопредприятиях и выясняли состояние выпущенной из гаража на линию техники. В ряде случаев милиционеры препятствовали выходу на работу неисправных автомашин. Инспекторы следили, чтобы шофёры не воровали бензин, не делали рейсов по личным делам, не занимались перевозкой посторонних грузов и пассажиров. Естественно, они следили за тем, чтобы водители соблюдали условия дисциплины, пьяными не садились за руль. Во время Великой Отечественной войны инспекторы ГАИ, в том числе и Коми АССР, провели большую работу по проверке работоспособного состояния автомобилей, побуждали руководителей автопредприятий проводить своими силами ремонт техники и готовили её к отправке на фронт. Именно сотрудники ГАИ внесли большой вклад в дело экономии дефицитных нефтепродуктов, проведя массовое переобучение водителей для работы на газогенераторных автомобилях. Они же сделали большой вклад в дело обучения шофёров для фронта.

На втором этапе, во второй половине 1950-х – конце 1980-х гг. сотрудники ГАИ и ДПС сосредоточили своё внимание, в первую очередь, на задаче борьбы за сохранение населения страны и республики от гибели и получения травм и увечий в дорожно-транспортных происшествиях. «Хозяйственная» функция ГАИ оставалась, но всё больше отходила на задний план в связи с постоянным ростом поставки новых автомобилей на предприятия и с улучшающимся состоянием ведения дел на производстве. К концу периода эта «хозяйственная» функция превратилась только лишь в обычную процедуру технического осмотра автомобильного парка республики.

На третьем этапе, с начала 1990-х гг. до 2006 года, «хозяйственная» функция была полностью упразднена. Приоритетными и единственными стали: оставшаяся забота об охране населения от ДТП и новая функция – борьба против преступности на транспорте и против разных форм криминального завладения автомобилями.

Служба ГАИ – ГИБДД невозможна без технического оснащения сотрудников. За прошедшие 70 лет Коми ГАИ в плане технического оснащения прошла путь от примитивных приспособлений для технического осмотра автомобилей и измерения их скорости до новейших компьютеризированных комплексов диагностики, мобильных сканирующих устройств, видеофиксаторов с компьютерной обработкой данных, других новейших технических приспособлений. В настоящее время сотрудники ГИБДД обеспечены служебными автомобилями, специальными средствами и средствами связи не хуже их коллег из соседних регионов страны.

Наконец, необходимо отметить такие важные стороны деятельности ГАИ – ГИБДД Коми АССР – Республики Коми как воспитание правовой культуры населения и содействие благоустройству населённых пунктов республики. Постоянно идущая кампания по пропаганде правил дорожного движения, рассчитанная на все возрастные группы населения и поэтому проводящаяся с применением разных методических приёмов даёт, в целом, неплохие результаты. Значительная часть населения знает эти правила в необходимых для каждого человека объёме. А постоянно проводимые рейды сотрудниками ГАИ – ГИБДД по проверке тех или иных аспектов безопасности дорожного движения («Автобус», «Дети», «Ремни безопасности», «Пешеход» и др.) приучают население к тому, что надо на практике соблюдать правила дорожного движения.

Таким образом, ГАИ – ГИБДД Коми АССР – Республики Коми прошла большой путь развития и стала неотъемлемой частью жизни республики и весьма эффективно действующей правоохранительной структурой.



## **II. Развитие службы ГАИ – ГИБДД в Республике Коми**

Государственная автомобильная инспекция как в стране, так и в регионах была создана 3 июля 1936 года.

Стремительное развитие добывающих отраслей (угольная, нефтяная, газовая) и инфраструктурных отраслей, обеспечивающих связь центров добычи полезных ископаемых с остальной территорией страны, привело к возникновению и быстрому развитию городов Коми АССР (Воркуты, Вуктыла, Инты, Микуни, Печоры, Сосногорска, Усинска, Ухты).

### ***2.1. Городские подразделения службы ГАИ – ГИБДД Республики Коми.***

В Сыктывкаре, несмотря на свой столичный статус, вплоть до 1950-х гг. не было не только специальных подразделений, но и отдельных сотрудников ГАИ. Все процедуры регистрационных документов осуществлялись сотрудниками отделения республиканского Министерства внутренних дел. Только во II половине 1950-х гг. произошло развитие службы ГАИ в Сыктывкаре.

9 января 1940 года официально стал существовать пос. Воркута. Населённый пункт стремительно развивался, превращаясь в крупнейший город Коми Края. История подразделения ГАИ – ГИБДД г. Воркуты отражает общие тенденции, присущие развитию этой службы за 50 с лишним лет. Поначалу, когда город только развивался, ГАИ г. Воркуты была наиболее крупным подразделением, соответствующим масштабам города. Негативные тенденции начала 1990-х гг., в частности отток населения из-за закрытия угольных шахт, сказались на численном составе сотрудников ГАИ – ГИБДД.

Город Ухта получил статус города 20 ноября 1943 года, до этого она была пос. Чибью. Служба ГАИ в г. Ухте прошла с 1941 года путь от подразделения одной из структурных единиц до одной из самых крупных и боеспособных частей государственной инспекции дорожного движения Республики Коми.

История г. Печоры неразрывно связана со строительством железнодорожной магистрали Котлас-Воркута. В Печоре было сосредоточено более 27% всего автопарка Коми АССР. Конечно же, за все этой автоколонной надо было осуществлять контроль. История службы ГАИ в г. Печоре начинался с 1941 года, когда в составе был всего лишь один сотрудник. Но с каждым годом численность сотрудников росла. Выделяется период с 1996 года, когда численность сотрудников была приведена в соответствие с реальным состоянием автопарка города и района.

4 октября 1954 года рабочий пос. Инта был преобразован в город. Служба ГАИ – ГИБДД г. Инты развивалась, по сравнению с другими городами, достаточно медленно. На темпы роста её численности влияло состояние инфраструктуры города и района, а также то, что с середины 1990-х гг. угольная отрасль Инты стала сокращаться и жители стали покидать город, лишённый перспектива развития.

1 декабря 1955 года пос. Ижма был преобразован в город Ижма, в 1957 году переименованный в г. Сосногорск. В г. Сосногорске сразу возникла достаточно многочисленная группа сотрудников ГАИ и ДПС, что свидетельствует о большом значении города как автотранспортной составляющей республики.

20 февраля 1975 года был образован Усинский район, а 20 июля 1984 года пос. Усинск был преобразован в город республиканского подчинения. Служба ГАИ – ГИБДД г. Усинска стабильно развивалась на протяжении всех лет существования города. Развитие города и стабильная работа геологоразведчиков и эксплуатационников нефтедобычи способствовали росту рядов милиционеров, поддерживающих порядок на дорогах города.

Подводя итог, следует отметить, что история городских подразделений ГАИ – ГИБДД Республики Коми показывает неоднозначный процесс эволюции их структуры и численности, что, в свою очередь, зависит от географического расположения городов и привязанных к ним транзитных автомагистралей и от величины развития промышленности и инфраструктуры самих городов.

## ***2. Становление и развитие системы ГАИ – ГИБДД в сельских районах Республики Коми.***

Сельские районы занимают основную часть Республики Коми. Там сосредоточены агропромышленные и перерабатывающие предприятия. По территории сельских районов проходят дороги федерального, республиканского и районного уровней. Контроль за движением по дорогам, а также вопросы, связанные с регистрацией и техническим осмотром транспортных средств, подготовкой водителей лежат на сотрудниках ГАИ – ГИБДД.

Существующая в настоящее время система Госавтоинспекции в сельских районах республики сложилась в результате длительного процесса развития. Этот процесс в разных районах протекал неодинаково, и в настоящее время состояние данной системы в районах может быть различным. В первую очередь это зависит от месторасположения района, что сказывается на служебной нагрузке сотрудников ГИБДД и отражается также в штатном расписании подразделения.

Создание ГАИ в составе НКВД Коми АССР позволило активизировать работу и в сельских районах. В это время интенсивно осваивались лесные богатства южных районов, а в северных и центральных районах велись работы по освоению залежей полезных ископаемых. В лесные посёлки и лагерные пункты поступала автомобильная техника. В сельских районах накануне войны находилось около 93% от всего автомобильного парка республики.

Эта техника должна была рационально использоваться, регулярно проходить технический осмотр. Водители обязаны были подтверждать знания ПДД и получать соответствующие права на управление автомобилем. Необходимо было приблизить инспекторов ГАИ к автомобильному парку на местах. До сентября 1941 года техосмотр в лагерях и в сельских районах проводился силами госавтоинспекторов НКВД Коми АССР, отправляющихся из г. Сыктывкара в многомесячные командировки. Такая система организации службы имела немало негативных сторон. Они были связаны с тем, что автоинспектор не закреплялся за определёнными организациями, поэтому

относился недостаточно ответственно к своим обязанностям. 10 сентября 1941 года «... в целях обеспечения технического контроля и надзора за автотранспортом для скорейшего его восстановления до полной мобилизационной готовности и для создания оперативности госавтоинспекторов в периоды техосмотров» были организованы 4 межрайонных госавтоинспекторских участка:

1. *Железнодорожный* – «с обслуживанием Севжелдорстроя, Устьвымлага, Железнодорожного, Усть-Вымского и Удороского районов»;
2. *Ухтинский* – «с обслуживанием Ухтоижемлага, Ухтинского и Ижемского районов»;
3. *Сторожевский* – «с обслуживанием Корткеросского, Сторожевского, Усть-Куломского и Троицко-Печорского районов»;
4. *Сысольский* – «с обслуживанием Сысольского, Прилузского и Летского районов».

Такое положение сохранялось до начала 1950-х годов. С этого времени в районных отделениях внутренних дел вводятся штатные должности государственных автомобильных инспекторов и инспекторов дорнадзора (ДПС).

Жизнь диктовала свои условия. И изменения в расстановке кадров ГАИ и милиции РУД в сельских районах происходили достаточно часто. Вводились новые должности и штатные расписания.

В сельских районах республики с 1936 по 2006 гг. сложилась стройная, целостная система ГАИ – ГИБДД, сотрудники которой, выполняя обязанности, вносили свой весомый вклад в развитие своих районов и Республики Коми в целом.

## Заключение

Сегодня Госавтоинспекция полностью сохранила положительные традиции прошлого. И вместе с тем приняла на свои плечи и груз нерешённых проблем. Службе приходится решать задачи в условиях непрерывно осложняющейся оперативной обстановки. В этом ей оказывают повседневную поддержку и помощь Администрация, руководство ГУВД, транспортные, дорожные и общественные организации. Но главное – это сами сотрудники ГИБДД, отдающие все силы, знания и опыт важному делу – обеспечению безопасности дорожного движения.

Дорожно-патрульная служба – самая многочисленная и ведущая служба в структуре, выполняющая функции Госавтоинспекции непосредственно в дорожном движении – на дороге. Практически ни одно мероприятие не проводится без участия сотрудников ДПС. Они обеспечивают дорожную безопасность и правопорядок в период массовых мероприятий. Именно сотрудники ДПС задерживают угнанные и похищенные автомобили, выявляют факты незаконных перевозок и хранений оружия, боеприпасов, наркотиков. Рискуя жизнью, они задерживают преступников и правонарушителей.



Важное место в деятельности ГИБДД занимает пропаганда безопасности дорожного движения. Отделение пропаганды проводит ряд профилактических и воспитательных мероприятий не только среди взрослых участников дорожного движения, но и среди детей. Пропагандисты постоянно бывают в школах и детских садах, выступают перед работниками образования и родителями, устраивают различные мероприятия, чтобы предупредить детский дорожно-транспортный травматизм.

Несмотря на многочисленные сложности сегодняшнего дня, служба ГИБДД остаётся эффективным и незаменимым органом государственного контроля в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

### **Литература**

1. Мацук А.М. История ГАИ – ГИБДД Республики Коми (1936 – 2006 гг.). Сыктывкар. КРАГСиУ, 2009. 232 с.
2. Вербина О.Л. История становления деятельности органов по безопасности дорожного движения в отечественном праве. История государства и права, № 11/2014. С. 7-10.
3. Коробова А. Улица полна неожиданностей. Родина, 08/2010. Стр. 91-93

Интернет-ресурсы:

1. <http://www.gibdd-spb.com/index.php/o-nas.html>
2. <https://ru.wikipedia.org/wiki>
3. <http://www.gibdd.ru/about/history/>

# Мой дед (отец, родственник) – автоинспектор.

## «Мой отец – автоинспектор!»

**Булышев Илья,**  
учащийся 10 «г» класса  
МАОУ «Средняя общеобразовательная школа № 35  
с углублённым изучением отдельных предметов»

**Руководитель:**  
Смирнов Даниил Александрович,  
преподаватель-организатор ОБЖ

### «Мой отец-автоинспектор!»

**ВЫПОЛНИЛ:**  
БУЛЫШЕВ ИЛЬЯ АНДРЕЕВИЧ,  
УЧАЩИЙСЯ 10 «Г» КЛАССА  
МАОУ «СОШ№35 С УИОП»

**РУКОВОДИТЕЛЬ:**  
СМИРНОВ ДАНИИЛ АЛЕКСАНДРОВИЧ,  
ПРЕПОДАВАТЕЛЬ-ОРГАНИЗАТОР ОБЖ

1

### ЦЕЛИ:

- 1) Рассказать о социальной значимости профессии сотрудника ГИБДД;
- 2) Воспитать интерес к трудной, опасной и героической профессии;
- 3) Привить навыки безопасного поведения на улицах города.

2

### ЗАДАЧИ:

- 1) Расширить знания о профессии сотрудника ГАИ-ГИБДД;
- 2) Привлечение внимания к вопросам деятельности службы ГАИ-ГИБДД и уважительного отношения к правилам дорожного движения.

3

### МОЙ ПАПА СОТРУДНИК ГИБДД



4

Мой папа Булышев Андрей Васильевич 13.10.1977 года рождения.

Начал службу в Органах Внутренних Дел в МВД РФ с 18 февраля 1998 года.

На должности инспектор(дорожно-патрульной службы) взвода в составе роты отдельного батальона ДПС ГИБДД УМВД России по г. Сыктывкару состоит с 21 ноября 2008 года по настоящее время.



5



Однажды я ездил с отцом на работу на настоящей патрульной машине. Тогда отец и его напарник регулировали движение на одной из трасс. Когда я увидел отца в работе, я испытал гордость не только за него, но и за всех, кто служит в ГИБДД. До этого я даже представить себе не мог, что люди способны действовать так слаженно и красиво.

Непрерывным потоком бегут автомобили - самые разнообразные. Люди, управляющие ими, спешат по своим делам. Но каким бы срочным ни было дело, они, водители, должны быть очень внимательными и осторожными в этом потоке.

Бегут, обгоняя друг друга, машины по шоссе, бегут одна за одной, и каждая должна знать свое место. Иначе до беды недалеко.

Инспектор ГИБДД и призван все делать для того, чтобы движение на улицах городов было безопасным.

...В тот день я увидел, как машины слушаются отца. Вот они, урча, останавливаются и в нетерпении ждут, когда же можно будет продолжить движение. Тут отец подает сигнал жезлом, и бурная река машин устремляется вперед.

6

**Инспектор ГИБДД управляет дорожным движением, следит за соблюдением ПДД водителями, пешеходами и пассажирами, обеспечивает безопасность на проезжей части дороги на спецмашине.**



**Основная задача инспектора ГИБДД: обеспечить соблюдение всеми участниками дорожного движения — автомобилистами и пешеходами - правил дорожного движения с целью предотвращения дорожно-транспортных происшествий.**

7



Сейчас каждый житель нашей страны знает, что обозначает эта аббревиатура - Государственная инспекция безопасности дорожного движения. Днем и ночью, в жару и в холод, в слякоть и пургу стоит на своем посту инспектор ДПС, обеспечивая безопасность многих миллионов людей - жителей нашей страны, участников дорожного движения.

8

### ЛИЧНЫЕ КАЧЕСТВА СОТРУДНИКА ГИБДД

- ✦ 1. Высокая способность уделять внимание и переключать его одновременно на несколько объектов.
- ✦ 2. Аналитический ум.
- ✦ 3. Хорошая зрительная память на цифры, буквы, цвета и формы.
- ✦ 4. Способность не растеряться и четко действовать при экстремальных ситуациях.
- ✦ 5. Физическая выносливость.
- ✦ 6. Честность, принципиальность, настойчивость.
- ✦ 7. Ответственность.
- ✦ 8. Дисциплинированность.
- ✦ 9. Находчивость.

9

ЗА ВРЕМЯ НЕСЕНИЯ СЛУЖБЫ НА ДОЛЖНОСТИ ИНСПЕКТОРА ДПС. МОЙ ПАПА НЕОДНОКРАТНО ПОЩЕРЯЛСЯ БЛАГОДАРНОСТЯМИ И ПРЕМИЯМИ. ОН НАГРАЖДЕН МЕДАЛЬЮ МВД РОССИИ «ЗА ОТЛИЧИЕ В СЛУЖБЕ 2 И 3 СТЕПЕНИ». А В 2015 ГОДУ ЕМУ ПРИСВОЕНО ЗВАНИЕ «ВETERАН ТРУДА».



10



С 18 декабря 2015 года по 21 июня 2016 года мой папа, Булышев Андрей Васильевич, находился в служебной командировке в Северо-Кавказском регионе, Грозненского района Чеченской Республики.

11



### Инспектор ГИБДД

День и ночь, при любой погоде,  
С неизменным железом в руке,  
На дорогах порядок наводит  
Лишь инспектор ГИБДД.  
Всяк, кто хочет, права качает  
(Кто так просто заплатит штраф?),  
Терпеливо он объясняет,  
В чем водитель прав, в чем не прав.  
На инспектора часто в обиде:  
Мол, придрался, оштрафовал...  
Слишком много аварий он видел,  
Слишком часто друзей терял.  
Невозможно быть безучастным,  
Видя боль материнских глаз!  
Вы штрафуете нас не напрасно,  
Вы воюете с нами за нас!  
Сколько раз, ошавев от пьянства,  
Светом фар ослепив глаза,  
Нарушитель наехать пытался,  
Жал на газ, не на тормоза!

12



Сколько кляуз на вас написали,  
Сколько бранных сказали фраз,  
Сколько раз в вас стрелять пытались,  
Ах, как мало мы ценим вас!  
Не хотим иль не понимаем  
(Ведь в чужие мысли не влезть),  
Должен быть у дороги хозяин:  
Есть хозяин - порядок есть!  
На посту, нередко опасном,  
В слякоть, дождь, солнцепек, снегопад,  
Без присмотра не бросит трассу  
Чей-то сын и отец и брат!  
Звякнув портупею туже,  
До костей промерз он, промок,  
Каждодневно несет свою службу  
Несгибаемый страж дорог!

13

### Вывод:

КОГДА ВЫ ВИДИТЕ НА ПЕРЕКРЕСТКЕ ЧЕЛОВЕКА В ФОРМЕ, РЕГУЛИРУЮЩЕГО ДВИЖЕНИЕ, УПРАВЛЯЮЩЕГО ПОТОКОМ МАШИН, ЗАДУМАЙТЕСЬ О ТОМ, КАК ВАЖНА ЭТА СЛУЖБА И КАК ГЕРОИЧЕН ТРУД ВСЕХ ИНСПЕКТОРОВ ДПС. ПОМНИТЕ, ГЛЯдя НА ДОРОГУ, И О ТОМ, ЧТО ЗАДАЧА НАС, ПЕШЕХОДОВ, - ПОМОГАТЬ ЭТИМ ОТВАЖНЫМ ЛЮДЯМ, В ЧЕМ ЗАКЛЮЧАЕТСЯ ПОМОЩЬ? В ЗНАНИИ И СОБЛЮДЕНИИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОЙ ГРАМОТЫ.



14



15

Спасибо за внимание!

16

# История дороги.

## История дорог в России (исследовательский проект)

**Вахнин Дмитрий,**

учащийся 1 «з» класса

МОУ «Средняя общеобразовательная школа № 30»

г. Сыктывкара

**Руководитель:**

Беляева Татьяна Ивановна,

учитель начальных классов

### **Цель работы:**

- изучить историю возникновения дорог в России;
- уметь читать дорожную азбуку, чтобы правильно вести себя на дороге.

### **Задачи:**

- познакомиться с историей возникновения дорог в России;
- изучить разметку на дорогах Эжвинского района, выявить опасные для пешехода перекрёстки;
- воспитывать уважение к работникам дорожно-транспортной службы, знать и соблюдать правила безопасного поведения на дорогах.

### **Актуальность:**

Статистика говорит: три четверти всех ДТП с участием детей происходит в результате непродуманных действий самих детей. Среди них наиболее частыми являются:

1. Переход через проезжую часть вне установленных для перехода мест.
2. Неожиданный выход из-за движущихся или стоящих транспортных средств.
3. Неподчинение сигналам светофора.
4. Игры на проезжей части или ходьба по ней при наличии тротуара.

**Методы исследования:** изучение и обобщение, фотографирование, анкетирование.

**Практическая значимость** работы состоит в воспитании уважения к людям разных профессий. Работу можно использовать на уроках и внеклассных мероприятиях, на классных часах по ПДД, для оформления выставок и стендовых докладов.

## Вступление

Частым гостем в нашем классе является Светофорик. Вместе с ним мы говорим о правилах дорожного движения. На наших занятиях часто звучат такие слова: пешеходный переход, светофор, дорожные знаки.

Сегодня мы не представляем себя без автомобиля. Дорога стала частью нашей жизни. А когда появились первые дороги, какие они были? Когда появился первый автомобиль, первый светофор? Каким был первый пешеходный переход?

В своём исследовании я решил узнать историю дороги, познакомиться с «дорожной азбукой» и ответить на все возникшие вопросы.



## Основная часть.

### 1. История дорог в России

При подготовке к походу на Новгород в 1014 году князь Владимир Святославович приказал «терebить путь и мостить мосты». Для этого специально готовились и высылались вперёд сборные отряды, в состав которых входили мастеровые по строительству и мостовым работам.

До XVIII века в России сухопутные дороги имели второстепенное значение по сравнению с водными путями (летом сообщение осуществлялось с помощью водного транспорта, зимой – по льду). Первыми сухопутными дорогами в Киевской Руси стали дороги из Киева в Краков, Прагу и Южную Германию, затем возникли дороги из Киева в низовья Дона (Залозный путь) и Крым (Соляной путь). К окончанию периода татаро-монгольского ига важнейшими дорогами стали из Москвы и Владимира в Тверь и Новгород и в Золотую Орду.

В XVII веке центром дорожной сети в России окончательно стала Москва. Из неё выходили следующие основные дороги:

- на север (Великий Устюг, Холмогоры и Архангельск) через Переяславль, Ростов, Ярославль, Вологду;
- на Нижний Новгород через Владимир;
- на Рязань и Тамбов через Коломну;
- на Тулу и Курск через Серпухов, далее продолжалась Муравским шляхом в сторону Перекопа;
- на Киев через Калугу;
- на Вязьму и Смоленск через Можайск;
- на Ржев через Волоколамск;
- на Новгород через Тверь, Торжок и Вышний Волочёк;
- на Кашин, Бежецк и Устюжну через Дмитров.



Картина Левитана «Владимирка» (1892 год).  
Владимирка – просторечное название Владимирского тракта.

Общая протяжённость российской сети автодорог общего пользования федерального, регионального и местного значения оценивается Росавтодором в **1396000 км**, в том числе **984000 км** с твёрдым покрытием. Протяжённость автомобильных дорог федерального значения по данным Росавтодора составляет **50800 км**.

## 2. Первые новинки на дорогах.

Первым автомобилем с двигателем внутреннего сгорания в Российской империи стала машина французской марки «Панар-Левассор», привезённая в 1891 году редактором «Одесского листка» Василием Навроцким.

В столице Российской империи городе Санкт-Петербурге первый автомобиль появился 9 августа 1895 года. К концу того же года в столицу было ввезено ещё несколько автомашин.

На улицах Москвы первый автомобиль появился только в 1899 году.

Первым российским серийным автомобилем является «Автомобиль Фрезе и Яковлева», представленный публике в 1896 году на Нижегородской выставке. Он не вызвал большого интереса у официальных кругов Российской империи.

Первый светофор в России.

В СССР первый светофор установили 15 января 1930 года в Ленинграде на пересечении проспекта Володарского и проспекта 25-го Октября (ныне Невский и Литейный). А вот в Москве, сделали подарок к Новому году, светофор был установлен 30 декабря 1930 года, на углу улиц Петровка и Кузнецкий мост.

Пешеходный переход в России «зебра» была введена с середины 60-х годов.

А это пешеходный переход около моей школы. Переходя улицу, я всегда следую правилам дорожного движения и помню беседу инспектора ОГИБДД г. Сыктывкара Крючек Веры Валерьевны, которая была проведена в нашем классе в сентябре 2016 года. Я навсегда запомнил четыре правила перехода улиц.



**1. Остановись. 2. Посмотри. 3. Убедись. 4. Иди.**

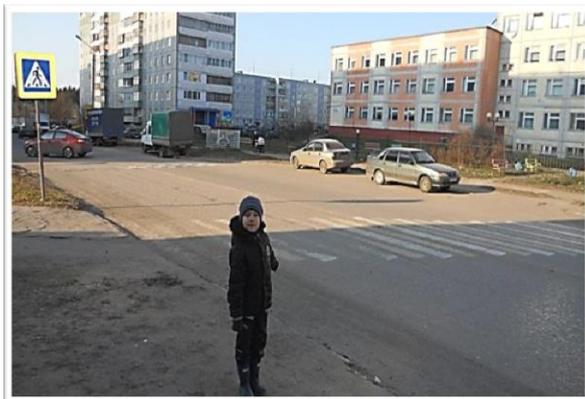
Я помню, что безопасный путь в школу и из школы домой во многом зависит от меня.

Первый «лежачий полицейский»

Первый в Волгограде «лежачий полицейский» в формате 3D-рисунка появился на центральной набережной города. Идея нарисовать на дороге искусственную неровность принадлежит



сотрудникам ГИБДД Волгограда. Помог создать рисунок уличный художник Филипп Козлов.



«Лежачий полицейский»  
возле моей школы № 30

### **3. Возникновение ГИБДД.**

1759 год. Год появления в мире первого парового автомобиля. Новый вид транспорта не отличался высокой скоростью, однако, во избежание наездов, столкновений от всех участников дорожного движения требовалось строгое соблюдение правил дорожного движения. Контроль же за их исполнением возлагался на инспекторов дорожного движения. В России эту миссию выполняла образовавшаяся в 1936 году Государственная автомобильная инспекция (ГАИ), которая 1998 году была переименована в Государственную инспекцию по безопасности дорожного движения (ГИБДД) и в этом году она отпраздновала свой 80-летний юбилей.



### **4. Левостороннее и правостороннее движение.**

В России ещё в Средние века правило правостороннего движения сложилось стихийно и соблюдалось как естественное поведение человека. Датский посланник при Петре I Юст Юль в 1709 года писал, что «в России повсюду в обычае, чтобы повозки и сани, встречаясь друг с другом, разъезжались, держась правой стороны».



В 1752 году русская императрица Елизавета Петровна издала указ о введении на улицах российских городов правостороннего движения для карет и извозчиков.

Впервые дорожную разметку в России начали использовать с июня 1933 года в Москве: с целью организации дорожного движения нитрокраской стали наносить линии безопасности, названные «штуц-линии». Первая разметка была нанесена на проезжей части на Театральной площади, а также перекрестках улицы Петровка и улицы

Неглинная с Кузнецким мостом. В течение двух лет разметку стали применять и в других городах страны. До 60-х годов не существовало чёткой единой законодательной базы, регламентирующей нанесение разметки, пока в СССР не были введены единые правила движения. В 1975 году был издан первый основанный на международных соглашениях ГОСТ, касающийся вопросов дорожной разметки.

### **5. История создания первой автошколы**

С постройкой первого здания Императорского гаража в 1906 году и в связи с увеличивающимся количеством Царских автомобилей, возникла острая необходимость в квалифицированных специалистах, способных управлять и ремонтировать Императорские автомобили, а также обеспечивать безопасность членов Императорской семьи в поездках на автомобилях.

Первое двухэтажное здание Императорского гаража было возведено в 1906 году. Здание было построено в стиле английского коттеджа. Площадь здания составляет 964,8 кв.м. Автором проекта был видный зодчий С.А. Данини, работавший в те годы архитектором Царскосельского дворцового управления. На первом этаже было несколько боксов, мастерские для царских автомобилей и размещались подсобные службы гаража. Второй этаж здания был жилым для служащих гаража.

Буквально с середины 1906 года начинает действовать в этом здании первая в России автошкола – «Императорская школа шофёров». Количество Императорских автомобилей быстро росло, и для управления и обслуживания этих автомобилей естественно требовались квалифицированные водители. Уже через год, к 1907 году, штат Царскосельского гаража насчитывал 26 человек. Это были лучшие шофёры и специалисты Петербурга. Им платили весьма приличные деньги и выдавали казённую форму. Но, несмотря на открытие Императорской школы Шофёров, Князь Орлов, сам лично возил Царя, пока не был приглашён в Царское Село с самыми безупречными рекомендациями водитель француз по происхождению Адольф Кегресс.



Николай II у своего Мерседеса 16-40 Knight

Первые в мире дорожные знаки были утверждены на международной конференции автомобилистов в 1909 году. В числе участников были и представители Российской империи. Дорожных знаков того времени было четыре и все круглой формы: «перекрёсток», «шлагбаум», «двойной поворот», «препятствие в виде насыпи и канавы». Новые дорожные знаки и сигналы были официально приняты уже в СССР 1 декабря 1927 года. В 1933 году их количество увеличилось до двадцати трёх, и они получили привычные сегодня формы и цвет, а также впервые были разделены на три категории: «предупреждающие», «воспрещающие» и «указательные». Следующие изменения и дополнения, касающиеся дорожных знаков, были приняты 1 января 1961 года, после

присоединения СССР в 1959 году к Международной конвенции по дорогам и моторному транспорту 1949 года. Число дорожных знаков увеличилось до тридцати шести. Все знаки получили жёлтый фон. В 1968 году в Вене была принята Конвенция о дорожном движении и дорожных знаках и сигналах. Среди стран принявших Венскую конвенцию был и СССР. Новые правила дорожного движения, а также дорожные знаки, принятые этой конвенцией, вступили в силу в СССР в 1973 году. В дальнейшем изменения и дополнения в правила дорожного движения, дорожные знаки и сигналы вносились в 1975, 1976, 1979, 1980, 1984 и 1987 годах ([https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8B%D0%B5\\_%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D0%BA%D0%B8\\_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8-cite\\_note-1](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B6%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%B7%D0%BD%D0%B0%D0%BA%D0%B8_%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B8-cite_note-1))



Автошкола, в которой мама прошла обучение управлять автомобилем

**Вывод:** с появлением автомобиля стали появляться разметки на дороге и дорожные знаки, чтобы упорядочить движение и обезопасить жизнь пешеходов. Возникла необходимость создания автошкол, чтобы обучить граждан вождению и правилам дорожного движения.

## Практическая часть.

### 1. Изучение дорог в Эжвинском районе.

Я исследовал дороги Эжвинского района г. Сыктывкара, в результате узнал, что первая улица начиналась с Ухтинского шоссе и до перекрёстка 3 микрорайона – продолжительностью 9 км. А следом за ней образовалась улица Мира продолжительностью 2,5 км (от района взрослой поликлиники и до государственной инспекции по безопасности дорожного движения (ГИБДД)).

В нашем районе впоследствии появились и другие дороги.

В результате моего путешествия я увидел, что на каждой улице есть пешеходные переходы, лежачие полицейские, светофоры. Все это выполнено



дорожными службами, чтобы облегчить работу инспекторов дорожного движения и для безопасности пешеходов моего города.

## 2. Практическое занятие с учащимися 1 «з» класса «Светофорик на дорогах города»

Совершив экскурсию по улицам Эжвинского района, я подготовил для ребят нашего класса загадки, чтобы проверить, умеют ли они читать «дорожную азбуку» и правильно переходить улицу.

1. *Эту ленту не возьмёшь  
И в косичку не вплетёшь.  
На земле она лежит,  
Транспорт вдоль по ней бежит.*

(Дорога)

2. *Никогда я не сплю,  
На дорогу смотрю.  
Подскажу, когда стоять,  
Когда движенье начинать.*

(Светофор)

3. *Тут машина не пойдёт.  
Главный здесь – пешеход.  
Что друг другу не мешать,  
Нужно справа путь держать.*

(Тротуар)

4. *Под ногами у Серёжки  
Полосатая дорожка.  
Смело он по ней идёт,  
А за ним и весь народ.*

(Зебра)

5. *На обочинах стоят,  
Молча с нами говорят.  
Всем готовы помогать.  
Главное – их понимать.*

(Дорожные знаки)

6. *Две дороги долго шли  
И друг к дружке подошли.  
Ссориться не стали,  
Пересеклись и дальше побежали.  
Что это за место,  
Всем нам интересно.*

(Перекрёсток)

7. *Наш автобус ехал-ехал,  
И к площадочке подъехал.  
А на ней народ скупает,  
Молча транспорт ожидает.*

(Остановка)

8. *Это что за магазин?  
Продаётся в нем бензин.  
Вот машина подъезжает,*



*Полный бак им заливает.  
Завелась и побежала.  
Чтоб другая подъезжала.*

*(Заправочная станция)*

9. *Рядышком с шоссе лежит,  
По ней транспорт не бежит.  
Ну а если вдруг беда,  
То съезжают все сюда.*

*(Обочина)*

«Светофорик» желает вам хорошо знать "дорожную азбуку" и правильно ей пользоваться. Будьте внимательны на дороге, до новых встреч.

### **Заключение**

В результате исследования я узнал историю возникновения дорог в России, узнал о первых новинках на дороге: первый автомобиль, первый светофор, первый «лежачий полицейский», первый пешеходный переход. Я познакомился с разметкой на дорогах и совершил увлекательное путешествие по дорогам Эжвинского района для того, чтобы знать «дорожную азбуку», правильно ей пользоваться и всегда соблюдать правила дорожного движения. Теперь я знаю, что переходить дорогу нужно по пешеходному переходу, на зелёный свет светофора и помнить четыре важных правила пешехода: остановись, посмотри, убедись, иди. И ещё я понял, что мало знать правила дорожного движения, нужно их безукоризненно выполнять.

Пешеходом мудрым будь –  
Безопасным будет путь!

Для своих одноклассников я приготовил практическое занятие «Светофорик на дорогах города», чтобы ещё раз напомнить о безопасном пути в школу.

### **Список литературы**

- Дорога// Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. (82 т. И 4 доп.). – СПб., 1890-1907.
- Coleman A. O’Flaherty. Highways: the location, design, construction and maintenance of road pavements. – 4th ed. – Oxford: Butterworth-Heinemann, 2002. – 553 p. – ISBN 0-75-065090-7.

Ссылки

- Перечень нормативной документации для проектирования автомобильных дорог в России
- Трушин А. Как дороги дороги // Прямые инвестиции. – 2005. – № 9 (41). – С. 20-24.
- Искусство строить дороги – сайт об автомобильных дорогах
- [www.2-capital.ru/russo-balt.html](http://www.2-capital.ru/russo-balt.html)
- [https://ru.wikipedia.org/wiki/Зебра\\_\(пешеходный\\_переход\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Зебра_(пешеходный_переход))
- <https://ria.ru/society/20120529/660116583.html>
- [www.dosaaf-ro05.ru/yeto.../istorija-sozdaniya-pervoi-avtoshkoly.html](http://www.dosaaf-ro05.ru/yeto.../istorija-sozdaniya-pervoi-avtoshkoly.html)
- <http://klub-drug.ru/doshkolniki/zagadki-pdd.html>

## **«История дороги» (исследовательская работа)**

*Алексеева Мария,  
учащаяся 4 «а» класса  
МОУ «Начальная общеобразовательная школа № 37»  
г. Сыктывкара*

**Руководитель:**  
*Червякова Светлана Валерьевна,  
учитель начальных классов*

### **Введение**

Республика Коми не относится к регионам России с высокоразвитой автодорожной сетью. Плотность автомобильных дорог общего пользования в республике составляет 15,2 км/тыс. кв.м. По этому показателю Коми располагает только 60% автомобильных дорог от необходимой минимальной потребности для успешной и эффективной работы экономики республики.

По своей принадлежности сеть автомобильных дорог республики разделена на федеральную сеть дорог протяжённостью 283 км, которая представлена федеральной автомобильной дорогой «Вятка»; на территориальную сеть протяжённостью 6024 км.

**Цель работы:** узнать, когда в Республике Коми появились первые дороги.

**Объект исследования:** история дорог в Республике Коми.

**Предмет исследования:** автодороги Республики Коми.

Для достижения поставленной цели предполагается решение следующих **задач:**

- выяснить, когда в Коми республике появились первые дороги;
- найти и изучить литературу о дорогах;
- обобщить полученные данные.

**Методы исследования:**

- изучение литературы;
- сбор информации в сети Интернет;
- анкета учащихся начальной школы;
- консультация учителя;
- обработка информации;
- подготовка и защита работы.

**Содержание и результаты деятельности:**

1. Выбор темы.
2. Составление плана исследовательской работы.
3. Работа со справочной литературой.
4. Поиск информации в сети Интернет.
5. Анализ собранной информации.
6. Подведение итогов, формулирование результатов.
7. Защита исследования.

**Практическая значимость исследования:** данный материал можно использовать на уроках окружающего мира, при проведении классных часов.

### ***Приложения:***

Приложение № 1: Описание проекта «Автоинспекция на страже дорог: из истории в настоящее».

Приложение № 2: Презентация «Автоинспекция на страже дорог: из истории в настоящее».

## **Теоретическая часть**

Обращаясь к истории дорожной отрасли, будет небезынтересно узнать, что представляло собой дорожное хозяйство Коми края в первой половине прошлого века. Образованная 22 августа 1921 года Коми автономная область получила в наследство без малого три тысячи километров гужевых дорог, две третьих из которых были дорогами местного значения. Старые дороги не ремонтировались с 1909 года, на строительство новых – не хватало сил. Весь выбор технического оснащения состоял из топора, пилы, лошади, крестьянских саней или телеги да мозолистых рабочих рук. Отсутствие дорожной сети объективно тормозило развитие всего хозяйства и негативно сказывалось на уровне жизни местного населения.

Катастрофически не хватало средств. Для приведения существующей на тот период сети дорог в рабочее состояние требовалось не менее одного миллиона рублей единовременно. Конечно, таких денег у разрушенной двумя войнами России не было. Местный бюджет мог выделять ежегодно не более десятой части от потребности. Тем не менее, в шести существовавших уездах – Ижемском, Прилузском, Усть-Вымском, Удорском, Усть-Куломском и Усть-Сысольском – были образованы райотделы местного транспорта – по одной штатной единице в каждом.

В 1922-ом году областным экономическим Советом были определены пять трактов, имеющих межгубернское значение. Это дороги: Усть-Сысольск – Мураши, Усть-Сысольск – Троицко-Печорск, Усть-Сысольск – граница Яренского уезда, Усть-Вымь – Кослан и Половники – Ухта. Ни для кого не секрет, что и через восемьдесят лет на этих направлениях, по-прежнему, ведутся дорожно-строительные работы. С той лишь разницей, что сложнейшей задачей тех лет было приведение названных дорог в состояние, пригодное для проезда гужевого транспорта. Задача наших дней – суметь сохранить и улучшить все созданное до нас, а также построить современные автомагистрали, устремлённые в будущее.

В истории дорожного строительства переломным стал 1924/25 хозяйственный год. Впервые была составлена чёткая программа работ по каждому уезду и по области в целом, появились ростки будущего планирования дорожного строительства. Начали производиться проектно-изыскательские работы. Приступили к подготовке технически грамотного персонала – техников, десятников, старших дорожных рабочих. Важным событием двадцатых годов стал пятилетний план дорожного строительства в Коми области на 1928 – 1932 годы, позволивший сконцентрировать все силы и средства на основных проблемах развития дорожной сети. К этому времени автогужевое хозяйство насчитывало чуть более восьми тысяч труднопреодолимых грунтовых дорог и зимников. Область вступала в новое десятилетие почти при полном отсутствии дорог, пригодных для автодвижения.

Дорожное строительство, набравшее обороты в тридцатые годы, не прекращалось и в годы войны. Не только самоотверженным трудом в тылу, но и непосредственным участием в боевых действиях внесли свой вклад в Великую Победу труженики дорожного хозяйства республики. 262 дорожника ушли на фронт. Многие остались на полях сражений.

С 1945 года страна живёт под мирным небом. Первая послевоенная пятилетка. Напряжённый семилетний план. Первые метры дорог с асфальтобетонным покрытием. Новые пятилетние планы. Экономические и политические реформы. Напряжённая программа дорожного строительства последнего десятилетия. Но, трудовые коллективы дорожников достойно прошли через все испытания, выстояли и готовы к новым рубежам.

### *Первый асфальт в городе Сыктывкаре.*

В конце сороковых, да и в самом начале следующего десятилетия столица республики была почти такой же, как до революции.

В ряды одноэтажных домов, в основном ещё старинной постройки, редко где вклинивались двухэтажные деревянные, ещё реже кирпичные строения.

А о благоустройстве и говорить-то нечего. Разве что деревянные тротуары на многих улицах проложили. Стоило по улицам проехать весьма редкому в ту пору автомобилю, как за ним поднимался столб пыли. Осенью же, в сырую погоду, городские дороги становились почти непроезжими.

Местные власти, конечно, понимали, что для столицы республики такой облик попросту неприличен. Тогда началось строительство больших двухэтажных и трёхэтажных кирпичных зданий и благоустройство города.

В первые послевоенные годы, несколько улиц, примыкавших к зданиям обкома и горкома партии (в одном из них до недавнего времени располагался краеведческий музей, во втором – Министерство торговли) выложили булыжником. Дело это было весьма дорогим и трудоёмким, но власти в интересах горожан шли на это. Булыжник вручную собирали вдалеке от города – возле сёл Слобода и Коквицы. Выковырянные из земли камни укладывали сначала в кучи, а оттуда на подводах отвозили к Вычегде, грузили на баржи и доставляли по реке в столицу республики. На сыктывкарской пристани камень выгружался – опять же вручную, – и на подводах подвозился прямо к месту укладки.

Одновременно с устройством булыжных мостовых часть улиц обкладывалась, как говорят дорожники, деревянными шашками, короткими чурбаками из распиленных на мелкие части брёвен, которые затем присыпались сверху речным песком. Такая дорога мало, в чем уступала по удобству мостовой из булыжника. Правда, изнашивалась она довольно быстро, и от устройства дорог из шашек вскоре отказались.

Были ещё две благоустроенные улицы – имени Кирова и Бабушкина. Их ещё до войны выложили вываренными в смоле деревянными, похожими по размерам и форме на кирпичи, брусочками.

Улица имени Кирова на долгие годы стала любимым местом вечерних прогулок горожан.

В пятьдесят первом году стал поступать битум – основная составляющая часть будущего асфальта. Из Айкино на баржах доставили множество бочек с этим материалом. Позже появился отечественный из Ухты, южных областей страны. Испытания одной из импортных партий битума, к сожалению, показали, что он не соответствует стандарту, оказался непластичным, не выдерживал низкие температуры. Уже при нескольких градусах холода становился хрупким, и асфальтобетонная смесь из этого материала рассыпалась как песок. Пришлось весь некачественный материал списать.

Чтобы приготовить и уложить асфальт, нужно иметь немало других материалов. Подходящий гравий после тщательных изыскательных работ нашли в пригороде Сыктывкара – в местечке Тентюково. Добывать материал приходилось, как обычно,

вручную, а возить на лошадях. Техники тогда почти никакой не было. Возникало немало проблем. Но, пожалуй, главной головной болью были приготовление и укладка асфальта. В распоряжении имелся только тяжёлый каток для выравнивания и уплотнения асфальта, который приводили в движение пристяжные лошади.

Дорожные строители вместе с главным инженером горкомхоза А. Арутюновым сами сконструировали все оборудование, необходимое для работы.

Лето пятьдесят второго стало первым испытательным сроком на мастерство в новом деле. И укладчики асфальта его выдержали с честью. Уложили, как и намеревались, новое дорожное покрытие на улицах двух кварталов. Это был участок улицы Советской, между улицами Орджоникидзе и Бабушкина. Радости не было предела.

Благодаря труду нескольких поколений дорожных строителей, сеть государственных автомобильных дорог Республики Коми составляет сегодня свыше шести тысяч километров, на которых построено 540 мостовых переходов. Почти четыре тысячи километров дорог покрыты асфальтобетоном.

Основной целью развития дорожного хозяйства республики является создание республиканской сети автомобильных дорог общего пользования, способной обеспечить эффективное развитие экономики Республики Коми и способствовать росту мобильности населения.

**Вывод:** в ходе работы я получила новые знания о происхождении дорог в Республике Коми. Так же научилась анализировать собранный материал, выделять главное, делать выводы. Узнала, где искать информацию, приобрела знания исследовательской работы, навыки работы с компьютером. Эти умения пригодятся мне в дальнейшем.

### Список используемой литературы

1. Истории дорожной отрасли Коми <http://пустрана.рф/article.php?nid=25287>
2. <http://fsr-stroy.ru/archive/6694>
3. Первое и впервые: дайджест / Центральная городская библиотека. – Сыктывкар, 2007. – 289 с.

Презентация «Автоинспекция на страже дорог: из истории в настоящее».

## ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА НА ТЕМУ: «ИСТОРИЯ ДОРОГИ»

**Автор:**  
Алексеева Мария Сергеевна,  
учащаяся 4 «А» класса  
МОУ «НОШ №37» Сыктывкара

**Руководитель:**  
Червякова Светлана Валерьевна,  
учитель начальных классов  
МОУ «НОШ №37» Сыктывкара

1

- ✦ **Цель работы** – узнать, когда в Республике Коми появились первые дороги
- ✦ **Объект исследования** – история дорог в Республике Коми.
- ✦ **Предмет исследования** – автодороги Республики Коми

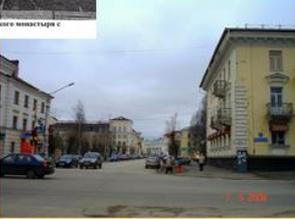
2

## ИСТОРИЯ ДОРОГИ В ФОТОГРАФИЯХ

3



Усть-Каменигорск. Троицкая улица. Фото Т. С. Захарова. 1904 г.

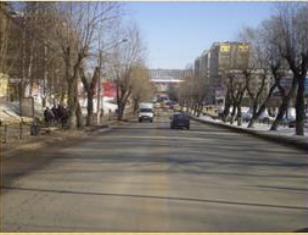


Троицкая улица (ныне ул. Ленина). Видно памятник Усть-Каменигорского монастыря с церковью и гостиничными зданиями. Снимок сделан 25 июля.

4



Сыктывкар. Улица Колхозническая. 1954 г.

5

## ИСТОРИЯ ПЕРВОЙ ДОРОГИ

Первые сведения о дорогах история датирует 4 тысячелетием до нашей эры. Одна из них – дорога возле города Ур, который является одним из первых городов шумерской эпохи. С появлением рабовладельческого строя появилась возможность использования большой рабочей силы с целью построения дорог, которые помогали феодалам контролировать свои владения. С развитием транспортных средств возникла необходимость создания новых, усовершенствованных дорожных полотен, а со временем стали появляться целые дорожные сети

6

**Автомобильная дорога** — дорога, имеющая однопутное, многопутное, встречное, а также полупутное направление движения механических транспортных средств. Термин включает в себя комплекс функционально связанных конструктивных элементов и искусственных инженерных сооружений, специально предназначенных для обеспечения безопасного движения автомобильных и других транспортных средств с расчётными скоростями, нагрузками и габаритами, с заданной интенсивностью движения в течение длительного времени, а также участки земель, предоставленные для размещения этого комплекса и пространство в пределах установленного габарита.

7

## СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

8

# «История дороги»

## Первые дороги Республики Коми

*Мишарин Дмитрий,  
учащийся 10 «г» класса  
МАОУ «Средняя общеобразовательная школа № 35  
с углублённым изучением отдельных предметов»*

*Руководитель:  
Смирнов Даниил Александрович,  
преподаватель-организатор ОБЖ*

### «История дороги» Первые дороги Республики Коми

Выполнил: Мишарин Дмитрий, учащийся 10 «г» класса МАОУ «СОШ №35»  
Руководитель: Смирнов Даниил Александрович, преподаватель-организатор ОБЖ

#### Цель:

- 1) Развитие интереса жителей РК к изучению истории;
- 2) Формирование устойчивых навыков безопасного поведения на улицах и дорогах.

#### Задачи:

- 1) Обобщение исторических сведений о дорогах Республики Коми;
- 2) Развитие дорожной грамотности;
- 3) Подвести к мысли о необходимости соблюдать правила дорожного движения.



До 1917 Коми край практически не имел дорожной сети. Основными путями сообщения были реки Печора, Мезень, Вычегда и их притоки.

Официальным днем рождения дорожной отрасли Республики Коми признано считать 13 ноября 1922 года. Именно в этот день в Коми автономной области была образована Дорожно-транспортная контора при облисполкоме – первый самостоятельный исполнительный орган власти, наделенный правами государственного управления дорожным хозяйством.



Образованная 22 августа 1921 года Коми автономная область получила в наследство без малого три тысячи километров гужевых дорог, две третьих из которых были дорогами местного значения. Старые дороги не ремонтировались с 1909 года, на строительство новых – не хватало сил. Весь выбор технического оснащения состоял из топора, пилы, лошади, крестьянских саней или телеги да мозолистых рабочих рук. Отсутствие дорожной сети объективно тормозило развитие всего хозяйства и негативно сказывалось на уровне жизни местного населения.

Катастрофически не хватало средств. Для приведения существующей на тот период сети дорог в рабочее состояние требовалось не менее одного миллиона рублей одновременно. Конечно, таких денег у разрушенной двумя войнами России не было. Местный бюджет мог выделять ежегодно не более десятой части от потребности. Тем не менее, в шести существовавших уездах – Ижемском, Прилузском, Усть-Вымском, Удорском, Усть-Куломском и Усть-Сысольском – были образованы райотделы местного транспорта – по одной штатной единице в каждом.

8



Тридцатые годы можно по праву считать началом массового наступления на бездорожье. Главным их достижением в области дорожного строительства стало освоение автодвижением основной автомагистрали протяженностью 713 километров Мураши-Ухта. В те годы она даже отдаленно не походила на современную автодорогу, соединяющую Ухту и всю республику с Кировской областью. Все последующие годы, вплоть до сегодняшнего дня, она продолжает строиться, ремонтироваться, облагораживаться и, главное, бесперебойно работать на экономику нашего края.

10



С 1945 года страна живет под мирным небом. Первая послевоенная пятилетка. Напряженный семилетний план. Первые метры дорог с асфальтобетонным покрытием. Новые пятилетние планы. Экономические и политические реформы. Напряженная программа дорожного строительства последнего десятилетия. Но, трудовые коллективы дорожников достойно прошли через все испытания, выстояли и готовы к новым рубежам.

12



Благодаря труду нескольких поколений дорожных строителей, сеть государственных автомобильных дорог Республики Коми составляет сегодня свыше шести тысяч километров, на которых построено 540 мостовых переходов. Почти четыре тысячи километров дорог покрыты асфальтобетоном.

14

Программным документом развития республиканского дорожного хозяйства являлась «Программа развития сети автомобильных дорог Республики Коми на 1996-2005 годы», утвержденная Указом Главы Республики Коми от 02 августа 1996 года. Перед дорожниками республики ставилась задача довести протяженность республиканских дорог общего пользования до 10 тыс. км и обеспечить круглогодичную автодорожную связь 130 населенных пунктов между собой и районными центрами, а также пять райцентров и городов – со столицей республики.

15



16

Большой объем работ со сдачей 10,5 км автодорог и тремя, находящимися в стадии завершения строительства, мостами выполнен на дорожных объектах вблизи пос. Керки в зоне строящегося Сосногорского глиноземного завода. Проект создания глиноземного комплекса в Республике Коми, одобренный Президентом России В.В.Путиным, открывает перспективы для активизации дорожно-строительных работ на одном из основных объектов дорожного строительства Республики Коми – автомобильной дороге Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар, где также в 2005 году проводились строительные и ремонтные работы.

17

### Вывод:

Длина автодорог республики на данный момент составляет 14,6 тыс. км, в т.ч.: общего пользования — 4,8 тыс. км, ведомственных — 9,8 тыс. км. Общая протяженность дорог с твердым покрытием достигает 8,6 тыс. км, из них 47,7% — общего пользования. Сеть автодорог общего пользования наиболее развита в южной части республики. В крупных леспромпхозах, на нефте- и газопромыслах построены внутрихозяйственные дороги с улучшенным покрытием. Для вывоза леса и снабжения отдаленных поселков создаются сезонные дороги («зимники»), действующие в течение полугода. Первоочередными объектами в строительстве автодорог признаны участки Усть-Кулом-Войвож, Ухта-Инта-Воркута.

18



19

Спасибо за внимание

20

## Как воздействовать на сознание людей или пропаганда правил дорожного движения.

### «Как воздействовать на сознание людей или пропаганда правил дорожного движения» (проектная работа)

*Карнажицкий Максим, Бурдина Арина,  
Лямов Илья и Трухина Ульяна,  
учащиеся 4-го класса  
МАОУ «Гимназия № 1» г. Сыктывкара*

**Руководители:**  
*Трухина Зинаида Юрьевна,  
учитель обществознания и истории;  
Чудова Вероника Андреевна,  
учитель английского и немецкого языков,  
руководитель отряда ЮИД*

Мы считаем, что проблема воздействия на сознание людей и пропаганда правил дорожного движения актуальна не только для каждого из нас, она является приоритетной для всего человечества.

- В 1968 году 68 стран мира подписали Венскую конвенцию о дорожном движении.
- А в 1971 году в Женеве было подписано «Европейское соглашение о дорожных знаках и сигналах».
- В Российской Федерации действует Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196 «О безопасности дорожного движения».

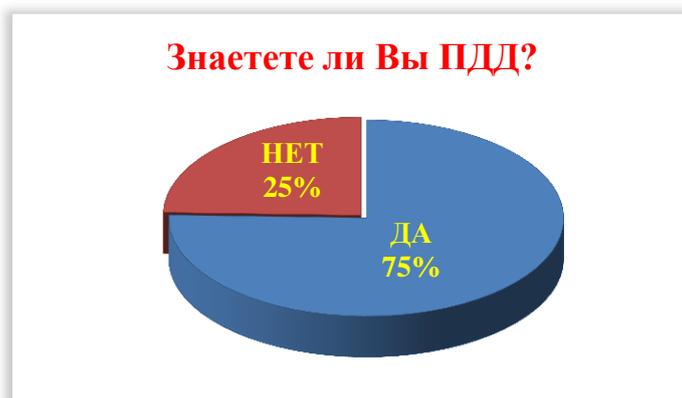
**Сознание** в заявленной теме включает два основных элемента:

ЭТО

во-первых, **ЗНАНИЕ** Правил дорожного движения  
и во-вторых, **СОБЛЮДЕНИЕ** этих правил.

Нам стало интересно, какой уровень сознания у детей и взрослых. Мы решили провести *опрос* среди родителей, учителей и учащихся Гимназии. Было опрошено 70 человек, среди них водители, пассажиры и пешеходы.

На вопрос: «Знаете ли Вы ПДД?» подавляющее большинство опрошенных ответили «да».



На вопрос: «Нарушали ли Вы ПДД?» был получен аналогичный ответ.



На вопрос: «Какое наказание предусматривает закон за не пристёгнутый ремень?» часть опрошенных ответили, что предупреждение, остальные – штраф.



Вопрос: «Как далеко от разметки пешеходный переход водитель должен остановить автомобиль?» был задан водителю. Вопрос и ответ записывались на видео (см. Приложение 1).

Полученные данные говорят о том, что взрослые и дети знают правила дорожного движения, но нарушают их. «Что же делать?» Ученица девятого класса даёт ответ на поставленный вопрос (см. Приложение 2)

Из этого мы делаем **вывод** о необходимости повышения штрафов.

Нами был найден рейтинг государств с самыми высокими штрафами.

- Суровые наказания ждут водителей в Сальвадоре и Китае. Водителей, в пьяном виде совершивших ДТП с человеческими жертвами, здесь ждёт *смертная казнь*.
- Для японцев проезд на красный свет грозит штрафом в 400 долларов и *тюремным заключением* с исправительными работами на срок до 6 месяцев.
- *Самые высокие суммы штрафов* зафиксированы в Финляндии, так как там они зависят от размера доходов нарушителя. В России же штрафы значительно ниже, что не сильно мотивирует граждан к соблюдению правил дорожного движения.

Вернёмся к теме «Как воздействовать на сознание людей или пропаганда правил дорожного движения». Мы предлагаем следующие *пути решения*:

- Во-первых, нужно начинать с себя: взрослый, который хочет научить ребёнка сам должен пристёгиваться, переходить дорогу строго по пешеходному переходу, не превышать скорость.
- Во-вторых, важная роль отводится школе. Наталья Владимировна Богданова, учитель начальных классов рассказывает о работе по данной проблеме, осуществляемой в нашей гимназии (см. Приложение 3)

### Работа, проведённая в Гимназии в 2015 – 2016 учебном году



Игра по станциям с участием ГИБДД



Мастер класс с ГИБДД

### Проведение родительских собраний с участием сотрудников ГИБДД





Участие отряда ЮИД в акции «Исполни мою мечту»



Участие отряда ЮИД в акции «Лайк водителю»



## Демонстрационная площадка



- В-третьих, в СМИ, в интернете следует заменить навязчивую рекламу на пропагандирующие ПДД сюжеты.
- В-четвертых, необходимым является использование силы социальной рекламы.



Баннер на пересечении улиц Орджоникидзе и Карла Маркса

А в завершении несколько говорящих самих за себя *слоганов*:

**Скинь скорость, тебя ждут дома.**

**Вслед за сбитым ребёнком автомобиль сбивает всю семью.**

**Пристегнись или пристегнут тебя!**

**Зебра главнее всех лошадей. Сбрось скорость на переходе.**

## Презентация проекта «Как воздействовать на сознание людей или пропаганда правил дорожного движения»

МУНИЦИПАЛЬНЫЙ КОНКУРС ИНФОРМАЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ «ЛЕНТА ВРЕМЕНИ», ПОСВЯЩЕННЫЙ 80-ЛЕТИЮ СО ДНЯ ОБРАЗОВАНИЯ СЛУЖБЫ ГАИ-ГИБДД

### «КАК ВОЗДЕЙСТВОВАТЬ НА СОЗНАНИЕ ЛЮДЕЙ ИЛИ ПРОПАГАНДА ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

Проект выполнили: учащиеся 4-го класса: Карнажицкий Максим, Бурдина Арина, Лямов Илья и Трухина Ульяна МАОУ «Гимназия №1» под руководством учителя обществознания и истории Трухиной З.Ю. и руководителя отряда ЮИД Мининой В.А.

1

### ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ ДОРОЖНО – ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА

- Венская конвенция о дорожном движении (от 8 ноября 1968 года)
- Европейское соглашение о дорожных знаках и сигналах (от 1971 года, Женева)
- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»

2

## СОЗНАНИЕ

↓

?

↓

## ЗНАНИЕ    ?    СОБЛЮДЕНИЕ

3

### ОПРОС: «УРОВЕНЬ СОЗНАНИЯ У ДЕТЕЙ И ВЗРОСЛЫХ»

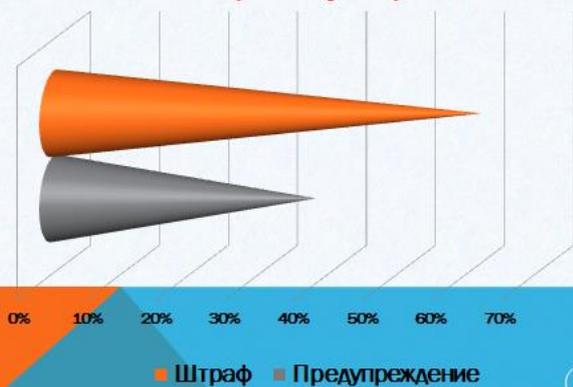
Участники опроса:  
родители, учителя и учащиеся Гимназии.

Охват = 70 человек  
(водители, пассажиры, пешеходы)

4



Какое наказание предусматривает закон за не пристёгнутый ремень?



7

КАК ДАЛЕКО ОТ РАЗМЕТКИ ПЕШЕХОДНЫЙ ПЕРЕХОД ВОДИТЕЛЬ ДОЛЖЕН ОСТАНОВИТЬ АВТОМОБИЛЬ?



8



9

🇸🇻 Суровые наказания ждут водителей в Сальвадоре и Китае. Водителей, в пьяном виде совершивших ДТП с человеческими жертвами, здесь ждёт смертная казнь.

10

🇯🇵 Для японцев проезд на красный свет грозит штрафом в 400 долларов и тюремным заключением с исправительными работами на срок до 6 месяцев.

11

🇫🇮 Самые высокие суммы штрафов зафиксированы в Финляндии, так как там они зависят от размера доходов нарушителя. В России же штрафы значительно ниже, что не сильно мотивирует граждан к соблюдению правил дорожного движения.

12

### ПУТИ РЕШЕНИЯ

- Нужно начинать с себя: взрослый, который хочет научить ребенка сам должен пристегиваться, переходить дорогу строго по пешеходному переходу, не превышать скорость.

13

### ПУТИ РЕШЕНИЯ

Важная роль отводится школе.



14

## ПУТИ РЕШЕНИЯ



Игра по станциям с участием ГИБДД



Мастер класс с ГИБДД

15



Участие отряда ЮИД в акции «Исполни мою мечту»



16

## Проведение родительских собраний с участием сотрудников ГИБДД



17

## Участие отряда ЮИД в акции «Лайк водителю»



18

## Демонстрационная площадка



19

- В СМИ и интернете следует заменить навязчивую рекламу на пропагандирующие ПДД сюжеты.

20

- Следует использовать силы социальной рекламы.



Баннер на пересечении улиц Орджоникидзе и Карла Маркса

21

- Скинь скорость, тебя ждут дома.
- Вслед за сбитым ребёнком автомобиль сбивает всю семью.
- Пристегнись или пристегнут тебя!
- Зебра главнее всех лошадей. Сбрось скорость на переходе.

22

# «Плакат как средство наглядной агитации в деятельности Госавтоинспекции» (исследовательская работа)

*Степанов Никита, Белоусова Дарья, Пначин  
Алексей, Ануфриева Анастасия,  
учащиеся 6 «б» класса  
МОУ «Гимназия» (Коми национальная гимназия)*

*Руководитель:  
Осипова Елена Фёдоровна,  
учитель истории*

## Введение

Своё исследование мы посвятили изучению истории ГАИ (ГИБДД) в одном из направлений его деятельности – профилактике дорожно-транспортного травматизма с помощью такого средства наглядной как плакат.

### *Задачи:*

- составить подборку плакатов и других средств наглядности, имеющих отношение к правилам дорожного движения советского периода;
- составить подборку современных плакатов по той же тематике;
- сравнить плакаты обоих периодов с целью определения особенностей их воздействия на человека и выявления более эффективного воздействия.

*Новизна данного исследования* состоит в том, что тема «Правила дорожного движения в плакатах» почти не изучена, кроме общих исследований о советском плакате.

Выбранная тема является *актуальной* потому, что с каждым годом на наших дорогах становится все больше транспорта, растёт количество дорожных происшествий, а значит важным направлением деятельности ГИБДД и различных структур гражданского общества является воспитание культуры безопасного поведения всех участников дорожного движения.

Авторы предположили, что воспитание культуры безопасного поведения участников дорожного движения можно эффективно осуществлять с помощью искусства плаката.

## Глава 1.

### «Правила дорожного движения в плакатах времён СССР».

*«Плакат не есть длинное чтиво,  
Отнесись к зрителю бережно, учтиво...  
Взглянул зритель и мыслью объят,  
Вот это и есть плакат»*

В. Дени (художник В.Н. Денисов)

3 июля 1936 года принято считать официальной датой образования ГАИ, как отдельной милицейской структуры, именно в этот день Совет народных комиссаров СССР постановлением № 1182 утвердил «Положение о Государственной

автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР».

Уже на заре формирования СССР вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма уделялось очень большое внимание. Так 25 мая 1932 года был издан циркуляр ГУРКМ при СНК РСФСР № 36 «О мероприятиях по развёртыванию пропаганды вопросов безопасности уличного движения». Этот же день считается Днём работников по пропаганде безопасности дорожного движения.

Данное направление деятельности милиции в то время было необходимо, потому что в город начался мощный приток сельских жителей, состоящих, в большинстве своём, из малограмотных крестьян. Незнание населением, в том числе многими водителями и извозчиками, правил движения пешеходов и транспорта, а нередко и их умышленное нарушение, создавали напряжённую обстановку на улицах и дорогах крупных городов. О масштабе развернувшейся работы можно судить по информации в милицеской газете «На боевом посту» от 1 мая 1933 года № 14: «... Сотни тысяч плакатов, лозунгов, брошюр, открыток с текстами правил уличного движения, радиопередачи, доклады на рабочих собраниях, в школах, пионеротрядах постоянно призывают население к уличной дисциплине, организованности и порядку».



### ***Что такое плакат?***

Плакат – броское, как правило, крупноформатное изображение, сопровождаемое кратким текстом, сделанное в агитационных, рекламных, информационных или учебных целях. Плакат является разновидностью графики (вид изобразительного искусства, включающий рисунок и печатные художественные изображения, основанные на искусстве рисунка, но обладающие собственными изобразительными средствами и выразительными возможностями).

*К особенностям жанра можно отнести следующее:*

- плакат должен быть виден на расстоянии;
- должен быть понятным и хорошо восприниматься зрителем.

*В плакате часто используется:*

- художественная метафора;
- разномасштабные фигуры;
- изображение событий, происходящих в разное время и в разных местах.

*Для текста важным является:*

- шрифт;
- расположение;
- цвет.

Плакат должен выделяться среди других источников информации.

Рассмотрим, как использовались эти приёмы в советских плакатах на тему ПДД.

Яркие цвета, броские сочетания легко привлекают внимание, призывают к немедленному повышению внимания, указывают пути ликвидации опасных ситуаций.

Для создания выразительного образа часто применяется ограниченное количество цветов (два – четыре), т.к. большое количество цветов создаёт излишнюю пестроту, усложняет восприятие смысла информации.



Плакат, идея изображения должны быть понятны даже при мимолётном взгляде и хорошо различимы на расстоянии, следовательно, текстовое сообщение должно быть максимально броским и побудительным.

Известно, что текстовые надписи, выполненные только заглавными буквами, читаются на 12% медленнее, чем строчные. Важным условием восприятия надписей и цифр с большого расстояния являются цвет знака и его контрастные соотношения с цветом фона.

Например, черные буквы на светло-жёлтом фоне, темно-красные на светло-сером или белом фоне и обратное соотношение дают очень хороший эффект.

Помимо размера и окраски, не менее важно установление направления шрифта (горизонтальное, вертикальное, наклонное), заставляющее, для усиления внимания, горизонтально скользящий взгляд зрителя направлять на диагональ или вертикаль.

Весьма ответственным является также текст. Действие плаката будет тем сильнее, чем меньше потребуются усилий к усвоению надписи. Все должно быть ясно и понятно – ничего лишнего, чтобы могло преждевременно утомить внимание зрителя.



Для привлечения внимания используются собирательные сатирические образы.



Применение изобразительных метафор, общепринятых символов увеличивает эффективность призыва.



Сопоставление разномасштабных изображений привлекает внимание.



Изображение событий, происходящих в разное время и в разных местах увеличивает информативность плаката.



Советские плакаты отличались оригинальностью и художественными приёмами. Одни были строгими, другие чуть смешными и комичными.



Язык плаката обращён к человеку, побуждает к ответному действию.



Плакат привлекает внимание замыслом и оригинальностью исполнения.



Необходимо отметить, что плакаты печатались на бумаге различного размера и предназначались не только для использования на уличных стендах, но и в помещениях. Множество плакатов с правилами дорожного движения было напечатано на марках и спичечных коробках.



В нашей подборке представлены плакаты разных периодов СССР, но часто невозможно точно их датировать, т.к. изображения представлены не в самом лучшем качестве. Свидетельством эпохи является изображённый транспорт, содержание надписи, персонажи, мода. Вот один из самых ранних плакатов, посвящённых безопасности дорожного движения, датируется 1930-ми годами.



А это на этих редких кадрах можно видеть, как размещались плакаты на улицах Москвы в середине 30-х гг.



На этом раннем экземпляре в качестве убеждения приведены данные статистики.



Авторы подметили важный момент – плакаты, датируемые более ранним периодом, выполнены более высоким художественном стиле. Возможно, это свидетельствует о постепенном упадке значимости плаката в глазах общества как средства воздействия на сознание человека в СССР.

## Глава 2. «Современный плакат о ПДД»

Состояние безопасности дорожного движения в нашей стране в настоящее время представляет самостоятельную государственную проблему. Именно поэтому, служба пропаганды безопасности дорожного движения является одним из ведущих направлений в деятельности ГИБДД. Воспитание правосознания, защита здоровья и жизни участников дорожного движения всех возрастных категорий, формирование грамотного поведения на дороге и привлечение к проблеме безопасности дорожного движения широких слоёв населения, информирование населения о работе ГИБДД, создание положительного имиджа сотрудника Госавтоинспекции – это важная составляющая успешной деятельности всей службы.

ВОА (Всероссийское общество автомобилистов) (ВДОАМ – всероссийское добровольное общество автолюбителей) – общественная организация, созданная в 1973 году по инициативе Министерства автомобильного транспорта РСФСР и Государственной автомобильной инспекции МВД СССР. С 1998 года ВОА является полноправным членом Международной Автомобильной Федерации. Миссия ВОА заключается в повышении безопасности дорожного движения и профилактике дорожно-транспортного травматизма.

Авторам удалось найти плакат, выпущенный Госавтоинспекцией совместно с обществом защиты прав автомобилистов г. Новокузнецка, который выполнен в традициях старого советского плаката. Сочетание и количество использованных цветов, шрифт, общее композиционное решение, зловещая фигура водителя, представляющая изобразительную метафору – все призвано привлечь на короткий миг внимание пешеходов.



Среди различной полиграфической продукции особенно много разнообразных плакатов, адресованных дошкольникам и младшим школьникам и это понятно: с раннего детства важно формировать правильные модели поведения вблизи транспортных магистралей, поскольку именно транспорт является источником повышенной опасности для жизни и здоровья ребёнка.

При изготовлении плакатов используются современные технические возможности, например, ламинирование; их можно надёжно устанавливать на любую поверхность; они длительное время сохраняют первоначальный внешний вид; их можно мыть и удобно хранить; при транспортировке легко избегать случайных механических повреждений – все это помогает их реализации.

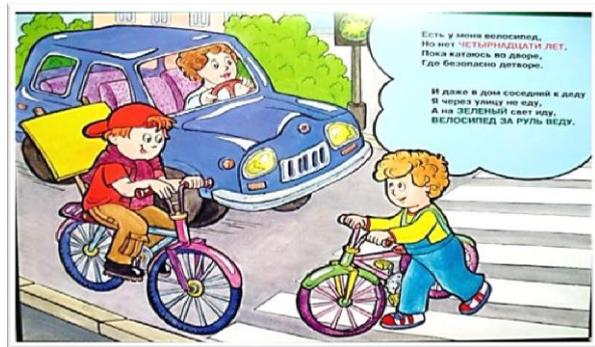
В таких плакатах много «мультяшных» героев, они яркие, сопровождаются кратким текстом, имеют различный формат. Такие картинки охватывают все разнообразие дорожных ситуаций, а также освещают вопросы на тему правильного поведения на улице, но большинство этих плакатов требуют времени для их рассмотрения. Они часто перегружены информацией как текстовой, так и рисунками, большое количество используемых цветов отвлекает внимание. Типичный плакат представлен на рис.1. Интересно, что плакаты для родителей почти не отличаются от детских плакатов (рис. 2) и пригодны разве что для размещения в поликлиниках.



Рис. 1



Рис. 2



Содержание современных плакатов, скорее всего, никем не контролируется. Вот, например, плакат на рис. 3 не перегружен информацией, но и не понятен.

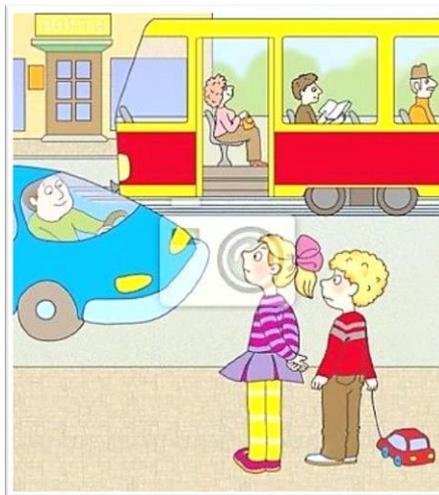


Рис. 3

Так же, мы не нашли ни одного плаката, адресованного подросткам, которые часто сознательно нарушают ПДД.

### Заключение

Как и в СССР, основную роль в формировании культуры безопасного поведения на дороге играет государство через органы ГАИ – ГИБДД. Общественные организации, как и прежде, занимают второстепенные позиции в пропаганде правил дорожного движения. Отличие в том, что сегодня существует множество коммерческих предприятий, выпускающих плакаты с данной тематикой, их потребителями выступают, прежде всего, учреждения образования.

Плакат воздействует на зрителя разными способами, но кроме того важно общее его восприятие и здесь на первый план выходит именно искусство плаката, которому необходимо учиться. В Советском союзе этому виду искусства отводилась важная социальная функция.

Сам плакат как средство пропаганды сильно изменился. Плакаты стали более насыщены информацией и требуют хороших навыков чтения, что не всегда правильно.

С одной стороны, по ним легко изучать правила дорожного движения (текст сопровождается рисунками), но мимолётный взгляд часто не может уловить важную информацию. Действие плаката должно быть мгновенным и в этом плакаты времён СССР существенно выигрывают.

Наш призыв – больше современных высокохудожественных плакатов, обращённых к человеку, побуждающих к диалогу, воздействующих на сознание даже при мимолётном взгляде на них.

### **Список использованных источников и литературы.**

1. Сборник «Наглядная агитация и информация», Рига, 1968 г.
2. Сборник «Шрифты и их построение», автор Д.А. Писаревский, Ленинград, 1927.
3. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Госавтоинспекция\\_МВД\\_России](https://ru.wikipedia.org/wiki/Госавтоинспекция_МВД_России)
4. <https://ru.wikipedia.org/wiki/Плакат>
5. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Советские\\_плакаты](https://ru.wikipedia.org/wiki/Советские_плакаты)
6. [http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc\\_pictures/2525/Плакат](http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_pictures/2525/Плакат)

# Викторина «Вопросы-ответы» по ПДД (интерактивная игра по правилам дорожного движения)

**Боброва Виктория,**  
учащаяся 9 «и» класса  
МАОУ «Лицей №1» г. Сыктывкара

**Руководитель:**  
Токмянина Наталья Ивановна,  
заместитель директора по воспитательной работе,  
педагог дополнительного образования



**ВИКТОРИНА  
«ВОПРОС-ОТВЕТ»  
ПО ПДД**

Составитель: Боброва Виктория, ученица 9и класса МАОУ «Лицей №1» г. Сыктывкара  
Руководитель: Токмянина Наталья Ивановна, заместитель директора по воспитательной работе, педагог дополнительного образования

Интерактивная игра по правилам дорожного движения.

1

**Цель:** предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма и закрепление знаний по правилам дорожного движения.

**Задачи:**  
-закрепить в игровой форме знания детей о значениях сигналов светофора;  
-повторить назначения основных дорожных знаков для пешеходов;  
-воспитывать дисциплинированность при соблюдении правил дорожного движения, внимательность и ответственность на улицах города

Вопросы ориентированы на учащихся начальной школы и разработаны с учётом их возрастных особенностей восприятия информации. Игру можно использовать после инструктажа по ПДД в качестве закрепления материала и во внеурочной деятельности.

2

Данная игра состоит из 3 самостоятельных блоков:

- ❖ Разминка.
- ❖ 1 тур (Сигналы светофора, дорожная разметка, обязанности пассажиров).
- ❖ 2 тур (Правила перехода улиц и дорог, дорожные знаки).

Игра состоит из 43 слайдов. 1 слайд – титульный лист, 2 слайд – система навигации (позволяет учащимся выбирать блоки вопросов), по 1 блоку «Разминка», 3-4 система навигации по 2 и 3 блоку, с 6 по 41 слайды игровой материал, 41-42 слайд Блиц вопрос от Светофора, 43 – заключительный слайд.

3

## Разминка

Где машины движутся, Где сошлись пути, Помогает улице Людям перейти.	Не летает, не жужжит, Жук по улице бежит. И горят в глазах жука Два блестящих огонька.
<u>Ответ</u>	<u>Ответ</u>

В два ряда дома стоят - 10, 20, 100 подряд. И квадратными глазами Друг на друга всё глядят.	Место есть для перехода, Это знают пешеходы. Нам его разложили, Где ходить - всем указали.
<u>Ответ</u>	<u>Ответ</u>

4

## 1 тур

Сигналы светофора, дорожная разметка

1   2   3   4

Обязанности пассажиров

1   2   3   4

5

## 2 тур

Правила перехода улиц и дорог

1   2   3   4

Дорожные знаки

1   2   3   4

6

## Ответы

### Типы светофоров



Транспортный светофор



Пешеходный светофор

Где машины движутся,  
Где сошлись пути,  
Помогает улице  
Людям перейти.

(Светофор)

Назад

7

## Ответы



Не летает, не жужжит,  
Жук по улице бежит.  
И горят в глазах жука  
Два блестящих огонька.

(Машина)

Назад

8

## Ответы



В два ряда дома стоят -  
10, 20, 100 подряд.  
И квадратными глазами  
Друг на друга всё глядят.

(Улица)

Назад

9

## Ответы

Место есть для перехода,  
Это знают пешеходы.  
Нам его разлиновали,  
Где ходить - всем указали.

(Пешеходный переход)



Назад

10

Сигналы светофора, дорожная разметка

1

Какие сигналы  
пешеходного  
светофора вы знаете,  
что они обозначают?

- А. Красный – стоять, зеленый – идти.
- В. Желтый – стоять, красный – идти.
- С. Красный – стоять, синий – идти.

Ответ

11

Сигналы светофора, дорожная разметка

1

А. Красный – стоять, зеленый  
– идти.



1 тур

12

Сигналы светофора, дорожная разметка

2

Как на проезжей части  
улиц и дорог  
обозначен  
пешеходный  
переход?

- А. Черные горизонтальные полосы.
- В. Белые горизонтальные полосы.
- С. Белые вертикальные полосы.

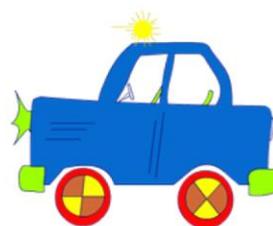
Ответ

13

Сигналы светофора, дорожная разметка

2

В. Белые горизонтальные  
полосы.



1 тур

14

Сигналы светофора, дорожная разметка

3

**Какого вида светофоров не существует?**

- А. Велосипедный.
- В. Для инвалидов-колясочников.
- С. Речной.

Ответ

15

Сигналы светофора, дорожная разметка

3

**В. Для инвалидов-колясочников.**



1 тур

16

Сигналы светофора, дорожная разметка

4

**В каких местах пешеходам разрешается переходить улицу?**

- А. Только на светофорах.
- В. Где угодно.
- С. По любому пешеходному переходу.

Ответ

17

Сигналы светофора, дорожная разметка

4

**С. По любому пешеходному переходу.**



1 тур

18

Обязанности пассажиров

1

**Где нужно стоять в ожидании трамвая, троллейбуса, автобуса?**

- А. На специально оборудованных площадках.
- В. На середине дороги.
- С. В любом ближайшем здании.

Ответ

19

Обязанности пассажиров

1

**А. На специально оборудованных площадках.**



1 тур

20

Обязанности пассажиров

2

**Какое из этих правил поведения в общественном транспорте не правильное?**

- А. Нельзя опираться на стекла..
- В. Следует держаться за поручни.
- С. Выходить из автобуса следует до полной его остановки.

Ответ

21

Обязанности пассажиров

2

**С. Выходить из автобуса следует до полной его остановки.**

Правильно: Выходить из автобуса следует **ПОСЛЕ** полной его остановки.



1 тур

22

Обязанности пассажиров

3

**Как нужно переходить дорогу после выхода из автобуса?**

- А. Спереди.
- В. Сзади.
- С. Нельзя переходить.
- Д. Дождаться пока автобус уйдет.

Ответ

23

Обязанности пассажиров

3

Д. Дождаться пока автобус уйдет.



1 тур

24

Обязанности пассажиров

4

**Каков порядок посадки в автобус и выход из него?**

- А. Посадка через переднюю, выход через заднюю.
- В. Посадка через заднюю, выход через переднюю.
- С. Сначала пропустить выходящих, а потом заходить.

Ответ

25

Обязанности пассажиров

4

А. Посадка через переднюю, выход через заднюю.

С. Сначала пропустить выходящих, а потом заходить.



1 тур

26

Правила перехода улиц и дорог

1

**В каких местах можно переходить улицу?**

- А. Только на светофорах.
- В. Где угодно.
- С. По любому пешеходному переходу.

Ответ

27

Правила перехода улиц и дорог

1

С. По любому пешеходному переходу.



2 тур

28

Правила перехода улиц и дорог

2

**Как надо правильно переходить улицу, дорогу?**

- А. Не оглядываясь.
- В. Смотри по сторонам, шагом.
- С. Бегом.

Ответ

29

Правила перехода улиц и дорог

2

В. Смотри по сторонам, шагом.



2 тур

30

Правила перехода улиц и дорог

3

**Можно ли перебежать через улицу, дорогу?**

- А. Да.
- В. Нет.
- С. Иногда.

Ответ

31

Правила перехода улиц и дорог

3

В. Нет.



2 тур

32

Правила перехода улиц и дорог

4

**Сколько сигналов у пешеходного светофора?**

- А. Такого светофора не существует.
- В. 3 сигнала
- С. 2 сигнала

Ответ

33

Правила перехода улиц и дорог

4

С. 2 сигнала



2 тур

34

Дорожные знаки

1

**На сколько групп по своему назначению делятся дорожные знаки?**

- А. 8.
- В. 12.
- С. Не делятся.

Ответ

35

Дорожные знаки

1

А. на 8 групп

- Дорожные знаки делятся по своему назначению на 8 групп:
- ✓ Предупреждающие знаки (предупреждают об опасностях);
- ✓ Знаки приоритета (определяют очередность проезда);
- ✓ Запрещающие знаки (вводят запреты и ограничения);
- ✓ Предписывающие знаки (велят действовать только так, как требует знак, и никак иначе);
- ✓ Знаки особых предписаний (вводят и отменяют определенные режимы движения);
- ✓ Информационные знаки (сообщают информацию);
- ✓ Знаки сервиса (обозначают объекты сервиса);
- ✓ Знаки дополнительной информации, или таблички (дополняют и уточняют требования знаков, с которыми применены).

2 тур

36

Дорожные знаки

2

**Покажите знак, который запрещает движение пешеходов.**



А.



В.



С.

Ответ

37

Дорожные знаки

2



С.



2 тур

38

### Дорожные знаки

3

Кто должен знать  
дорожные знаки?

- А. Только водители.
- В. Все.
- С. Только совершеннолетние.

Ответ

39

### Дорожные знаки

3

В. **Все.**



2 тур

40

### Дорожные знаки

4

Покажите знак  
"велосипедная  
дорожка".



А.



В.



С.

Ответ

41

### Дорожные знаки

4



В.



2 тур

42

## БЛИЦ вопрос

Может ли создать  
опасность автомашина,  
которая не движется?



43

Когда машина стоит, она закрывает обзор  
и пешеход может не заметить другую  
машину, которая едет позади стоящей.

Особую опасность представляют стоящие  
грузовики, автобусы, троллейбусы,  
трамваи, которые закрывают обзор дороги.  
Но и легковые машины тоже могут  
помешать увидеть опасность.

**Надо помнить: если на дороге стоит  
машина, за ней может быть скрыта  
опасность!!!**

44



ВЫ БОЛЬШИЕ  
МОЛОДЦЫ!  
ВСЕГДА БУДЬТЕ  
ОСТОРОЖНЫ НА  
ДОРОГЕ И НЕ  
ЗАБЫВАЙТЕ ПРАВИЛА  
ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ!

## Отряды ЮИД: экскурс в прошлое.

### Отряды ЮИД: экскурс в прошлое (информационный проект по безопасности дорожного движения)

*Ермолин Алексей,  
учащийся 4 «а» класса  
МОУ «Начальная общеобразовательная школа № 37»  
г. Сыктывкара*  
**Руководитель:**  
*Червякова Светлана Валерьевна,  
учитель начальных классов*

#### Введение

Мы живём в современном мире, в котором все, что нас окружает, связано с техническим прогрессом и, как следствие, с увеличением транспортного потока на улицах городов. Детский травматизм при несоблюдении правил дорожного движения остаётся одной из самых болезненных проблем в наше время. Ежегодно на дорогах России совершаются тысячи дорожно-транспортных происшествий с участием детей и подростков. Знание правил дорожного движения предотвращает аварии и сохраняет жизни многих людей.

#### **Актуальность избранной темы.**

Отряды юных инспекторов движения – это добровольные объединения детей, которые помогают учебному заведению в организации работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, пропагандируют безопасное поведение на улицах и дорогах города среди учащихся.

Актуальность изучения истории и деятельности отрядов ЮИД заключается в том, что сегодня, в связи с недостаточными знаниями детей о поведении на дорогах, необходимо привлечь внимания к разным способам донесения информации о ПДД до школьников. Один из таких эффективных способов – это деятельность отрядов ЮИД.

**Объект исследования:** отряды юных инспекторов движения.

**Предмет исследования:** история создания отрядов ЮИД, а также их современная деятельность, в том числе в Республике Коми.

**Цель проекта:** изучить историю создания отрядов ЮИД, их развитие и основные направления их деятельности сегодня.

Для достижения поставленной цели предполагается решение следующих **задач**:

- дать определение понятию отряд ЮИД;
- найти и изучить материалы об истории отрядов ЮИД и мероприятиях, проводимых для их развития в настоящее время;
- на основе полученных данных подтвердить важность создания отрядов ЮИД;
- обобщить полученные данные.

### **Методы исследования:**

- сбор информации в сети Интернет;
- консультация учителя;
- обработка информации;
- подготовка презентации и защита работы.

### **Содержание и результаты деятельности:**

1. Выбор темы.
2. Составление плана работы над проектом.
3. Поиск информации в сети Интернет.
4. Анализ собранной информации.
5. Подведение итогов, формулирование результатов.
6. Защита проекта.

**Практическая значимость проекта:** данный материал можно использовать при проведении классных часов и занятий по безопасности дорожного движения с учащимися образовательных организаций.

## **I. Понятие отрядов ЮИД**

Отряды юных инспекторов движения – добровольные общественные объединения детей и подростков в возрасте от 10 до 16 лет, которые создаются с целью воспитания у них гражданственности, высокой общей культуры, профессиональной ориентации, широкого привлечения их к организации пропаганды безопасного поведения на дорогах и улицах среди детей.

Работа ЮИД строится по принципу «равный – равному». При обучении по этому принципу сами школьники передают знания и способствуют выработке навыков среди равных себе по возрасту, социальному статусу, имеющих общие интересы, или подверженных сходным рискам.

Задачи отрядов ЮИД – активная пропаганда правил дорожного движения в школах, детских садах, внешкольных учреждениях, предупреждение нарушений дорожного движения детьми; умение оказания первой помощи пострадавшим при ДТП; участие в смотрах и слётах ЮИД, конкурсах и соревнованиях; организация работы с юными велосипедистами.

Вступая в отряд ЮИД, участники принимают клятву, им вручается удостоверение члена отряда ЮИД, значок и повязка.

## **II. Отряды ЮИД: экскурс в прошлое**

### **1969 год**

Газета «Пионерская правда» совместно с Главным управлением ГАИ МВД СССР объявила Всесоюзную пионерскую игру «Светофор», в которой активное участие приняли школьники тех лет. В этот период из активистов Всесоюзной пионерской игры «Светофор» был создан первый отряд ЮИД.

### **1973 год**

6 марта принято совместное постановление секретариата ЦК ВЛКСМ, коллегии Министерства внутренних дел СССР, коллегии Министерства просвещения СССР об утверждении Положения об отрядах юных инспекторов движения. Именно этот день принято считать Днём рождения отрядов юных инспекторов движения. Отряды стали создаваться повсеместно – в школах, клубах, пионерских лагерях. Поначалу в них входили ребята из старших классов. Изучив Правила дорожного движения, они

становились помощниками госавтоинспекторов: несли с ними дежурство, выполняли поручения, вели постоянную профилактическую работу. К концу 1973 года в целом по СССР насчитывалось уже около 14 тысяч отрядов юных инспекторов движения. В этот год были проведены 11 слётов ЮИД в различных республиках.

#### ***1975 год***

Проведён 1-й Всероссийский слёт отрядов ЮИД во Всероссийском пионерлагере «Орлёнок». Тогда в нём приняли участие 72 делегации – победители Всероссийской игры «Светофор». В качестве поощрения путёвки в лагерь получили 870 школьников. На территориях многих парков культуры и отдыха страны были созданы детские автомобильные городки.

#### ***1978 год***

Проведён 1-й Всесоюзный слёт отрядов ЮИД в г. Ростове-на-Дону.

#### ***1982 год***

Проведён 2-й Всесоюзный слёт отрядов ЮИД в г. Фрунзе Киргизской ССР (сейчас город Бишкек, Кыргызстан). Начиная с 1982 года, регулярно на территории практически всех субъектов Российской Федерации проводится Всероссийский конкурс юных велосипедистов «Безопасное колесо».

#### ***1985 год***

Принято новое положение об отрядах юных инспекторов движения совместным постановлением секретариата ЦК ВЛКСМ, коллегии Министерства внутренних дел СССР и коллегии Министерства просвещения СССР.

#### ***1993 год***

Всероссийский финал соревнования юных велосипедистов в честь 20-летия образования ЮИД проведён в г. Каменске Ростовской области.

#### ***1998 год***

Всероссийский финал соревнования юных велосипедистов в честь 25-летия образования ЮИД проведён во Всероссийском детском центре «Орлёнок».

#### ***1999 год***

Гостями конкурса «Безопасное колесо», проходящего в г. Нижний Новгород, была команда детей из Швейцарии.

#### ***2000 год***

Создана газета «Добрая Дорога Детства» для обучения детей безопасному поведению в жизни, на дороге, культуре взаимодействия со всеми участниками дорожного движения. Сегодня газета распространяется в 840 населённых пунктах России, в ней, в том числе, публикуются статьи о работе отрядов ЮИД.

#### ***2002 год***

Финал Всероссийского конкурса «Безопасное колесо» проведён в г. Санкт-Петербурге. В соревновании приняли участие более 300 ребят из 80 регионов России и команда Беларуси. Все участники финала стали участниками экскурсий по историческим достопримечательностям города.

#### ***2003 год***

Всероссийский конкурс-фестиваль «Безопасное колесо» прошёл в городе Тольятти. Отрядам юных инспекторов движения – 30 лет. Участниками финала стали 86 команд из регионов России.

### **2005 год**

Всероссийский слёт ЮИД проведён в детском центре «Орлёнок». Он был посвящён 5-летию газеты «Добрая Дорога Детства».

### **2007 год**

Проведены 2-й Межгосударственный и 4-й Всероссийский слёты юных инспекторов движения во Всероссийском детском центре «Орлёнок». Появились первые отряды ЮИД в нашем городе.

### **2008 год**

Всероссийский конкурс-фестиваль «Безопасное колесо» прошёл в честь 35-летия отрядов ЮИД в г. Ростов-на-Дону.

### **2013 год**

Очередной юбилейный фестиваль прошёл в Московской области. Также в это время прошёл 8-й Межгосударственный слёт юных инспекторов движения с участием делегаций стран СНГ.

Для объединения отрядов, а также повышения популярности отрядов ЮИД был создан проект [ЮИД.РФ](#). На интернет-сайте Всероссийского сообщества отрядов юных инспекторов движения можно зарегистрировать свой отряд и увидеть географию отрядов по всей стране, загрузить свои авторские материалы, поучаствовать в конкурсах. Группы проекта [ЮИД.РФ](#) также есть в социальных сетях.

ЮИДовскому движению уже более 40 лет. За эти годы благодаря участию в отрядах юных инспекторов движения тысячи ребят получили навыки дорожной безопасности. Только на сегодняшний день более 300 тысяч школьников по всей стране успешно занимаются в отрядах ЮИД, изучают правила дорожного движения, пропагандируют культуру поведения на дорогах среди сверстников. Юные инспекторы – ближайšie помощники Госавтоинспекции в проведении различных социально значимых акций и мероприятий, направленных на повышение безопасности на дорогах. Это очень большая и очень важная работа: её результатом стало то, что за последние несколько лет удалось сохранить десятки детских жизней на дорогах.

## **III. Деятельность отрядов ЮИД в Республике Коми**

В городах и районах нашей Республики, как и во многих других регионах, отряды ЮИД активно развиваются. Главным событием для них, конечно, является Республиканский этап конкурса «Безопасное колесо», куда попадают победители муниципальных соревнований.

В своей обычной деятельности ребята из отрядов вместе с сотрудниками ГИБДД посещают школы и детские сады, проводят викторины и конкурсы на знание ПДД, организуют спортивные мероприятия, игровые тренинги и мастер-классы во время детских оздоровительных площадок, проводят профилактические мероприятия совместно для детей и их родителей, участвуют в патрулировании улиц и раздаче информационных листовок. На сегодняшний день в Сыктывкаре действует более 20 отрядов юных помощников.

## Выводы

На основании всего изученного можно сделать вывод, что многолетний опыт работы отрядов юных инспекторов движения доказал, что ребята, прошедшие школу ЮИД, получают важные навыки в области дорожной безопасности, умеют правильно вести себя на дороге и гораздо реже попадают в ДТП. Обучение и воспитание участников дорожного движения должно начинаться с самого раннего детства.

В ходе работы я получил новые знания о движении юных инспекторов движения, которые помогают своим сверстникам в изучении правил дорожного движения и учат их правильному поведению на дорогах.

Также я научился анализировать собранный материал, выделять главное, делать выводы. Узнал, где искать информацию, приобрёл навыки работы с компьютером. Эти умения пригодятся мне в дальнейшем.

В результате проведённого исследования я ответил на все свои вопросы:

- что такое отряды ЮИД;
- когда, как и зачем они были созданы;
- чем занимаются дети в отрядах;
- есть ли такие отряды в нашем городе.

## Список литературы

1. Сайт Всероссийского сообщества отрядов юных инспекторов движения <http://yuid.ru>
2. Сайт информационного агентства Комиинформ <https://komiinform.ru>
3. Сайт Министерства внутренних дел по Республике Коми <https://11.мвд.рф>
4. Сайт ГИБДД МВД по Республике Коми [www.11.gibdd.ru](http://www.11.gibdd.ru)
5. Сайт Госавтоинспекции МВД России <http://www.gibdd.ru>.

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПРОЕКТ  
по безопасности дорожного движения  
«ЛЕНТА ВРЕМЕНИ»

на тему

**«ОТРЯДЫ ЮИД: ЭКСКУРС В ПРОШЛОЕ»**

Автор: Ермолин Алексей,  
учащийся 4 «А» класса МОУ «НОШ №37» г. Сыктывкара  
Руководитель: Червякова Светлана Валерьевна,  
учитель начальных классов МОУ «НОШ №37» г. Сыктывкара



ЦЕЛЬ ПРОЕКТА – изучить историю создания отрядов ЮИД, их развитие и основные направления их деятельности сегодня.

ОБЪЕКТ ИССЛЕДОВАНИЯ – отряды юных инспекторов движения.

ПРЕДМЕТ ИССЛЕДОВАНИЯ – история создания отрядов ЮИД, в т.ч. их современная деятельность, в том числе в Республике Коми.

ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЯ:

- дать определение понятию отряд ЮИД;
- найти и изучить материалы об истории отрядов ЮИД и мероприятиях, проводимых для их развития в настоящее время;
- на основе полученных данных подтвердить важность создания отрядов ЮИД;
- обобщить полученные данные.



Методы исследования:

- сбор информации в сети Интернет;
- консультация учителя;
- обработка информации;
- подготовка презентации и защита работы.

Содержание и результаты деятельности:

1. Выбор темы.
2. Составление плана работы над проектом.
3. Поиск информации в сети Интернет.
4. Анализ собранной информации.
5. Подведение итогов, формулирование результатов.
6. Защита проекта.

В 1969 году был создан первый отряд ЮИД.



А знают ли наши сверстники, кто такие ЮИД?

Результаты анкетирования:

- Не знаю – 10 чел.
- Юные инспекторы движения – 4 чел.
- Юные инспекторы полиции – 5 чел.
- Юные инспекторы дороги – 10 чел.

## ЧТО ТАКОЕ ОТРЯДЫ ЮИД

**Отряды юных инспекторов движения** – добровольные общественные объединения детей и подростков в возрасте от 10 до 16 лет, которые создаются с целью воспитания у них гражданственности, высокой общей культуры, профессиональной ориентации, широкого привлечения их к организации пропаганды безопасного поведения на дорогах и улицах среди детей.

**Задачи отрядов ЮИД** – активная пропаганда правил дорожного движения в школах, детских садах, внешкольных учреждениях; предупреждение нарушений правил дорожного движения детьми; умение оказания первой помощи пострадавшим при ДТП; участие в смотрах и слетах ЮИД, конкурсах и соревнованиях; организация работы с юными велосипедистами.



Форма члена отряда ЮИД



Знаки конкурсов и Безопасное колесо



Знаки отрядов ЮИД разных регионов

7

## ЭКСПУРС В ПРОШЛОЕ



Инициаторы создания отрядов ЮИД – начальник управления ГАИ МВД СССР Лукьянов В.В. и госавтоинспектор УГАИ МВД СССР Овчаренко Л.Н.



Удостоверение члена отряда ЮИД (1987 г.)

Изучение правил дорожного движения членами школьного отряда юных инспекторов движения в г. Череповец Вологодской области (1973 г.)



Юные инспекторы движения рассказывают о правилах дорожного движения

Стенгазета отряда ЮИД (1987 г.)



8

## СОВРЕМЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Для объединения отрядов, а также повышения популярности отрядов ЮИД создан проект ЮИД.РФ. На интернет-сайте Всероссийского сообщества отрядов юных инспекторов движения можно зарегистрировать свой отряд и увидеть географию отрядов по всей стране, загрузить свои авторские материалы, поучаствовать в конкурсах. Группы проекта ЮИД.РФ также есть в социальных сетях.

В городах и районах нашей Республики, как и во многих других регионах, отряды ЮИД активно развиваются. Главным событием для них, конечно, является Республиканский этап конкурса «Безопасное колесо», куда попадают победители муниципальных соревнований.

В своей обычной деятельности ребята из отрядов вместе с сотрудниками ГИБДД посещают школы и детские сады, проводят викторины и конкурсы на знание ПДД, организуют спортивные мероприятия, ивровые тренинги и мастер-классы во время детских оздоровительных площадок, проводят профилактические мероприятия совместно для детей и их родителей, участвуют в патрулировании улиц и раздаче информационных листовок.



9

## ВЫВОДЫ

ЮИДовскому движению уже более 40 лет. За эти годы благодаря участию в отрядах юных инспекторов движения тысячи ребят получили навыки дорожной безопасности. Только на сегодняшний день более 300 тысяч школьников по всей стране успешно занимаются в отрядах ЮИД, изучают правила дорожного движения, пропагандируют культуру поведения на дорогах среди сверстников. Обучение и воспитание участников дорожного движения должно начинаться с самого раннего детства.

Юные инспекторы – ближайшие помощники Госавтоинспекции в проведении различных социально значимых акций и мероприятий, направленных на повышение безопасности на дорогах. Это очень большая и очень важная работа: ее результатом стало то, что за последние несколько лет удалось сохранить десятки детских жизней на дорогах. Многолетний опыт работы отрядов юных инспекторов движения доказал, что ребята, прошедшие школу ЮИД, получают важные навыки в области дорожной безопасности, умеют правильно вести себя на дороге и гораздо реже попадают в ДТП.

10

## Список используемой литературы:

1. Сайт Всероссийского сообщества отрядов юных инспекторов движения <http://vuid.ru>
2. Сайт информационного агентства Коминформ <https://kominform.ru>
3. Сайт Министерства внутренних дел по Республике Коми <https://11.мвд.рф>
4. Сайт ГИБДД МВД по Республике Коми [www.11.gibdd.ru](http://www.11.gibdd.ru)
5. Сайт Госавтоинспекции МВД России <http://www.gibdd.ru>

11



# «Отряды ЮИД: экскурс в прошлое» (исследовательская работа)

**Вологжанин Егор,**

*учащийся 4 «а» класса*

*МОУ «Начальная общеобразовательная школа № 37»*

*г. Сыктывкара*

**Руководитель:**

*Червякова Светлана Валерьевна,*

*учитель начальных классов*

## «ОТРЯДЫ ЮИД: ЭКСКУРС В ПРОШЛОЕ»



Автор: Вологжанин Егор, ученик 4 «А» класса  
МОУ «НОШ №37» г. Сыктывкара  
Руководитель: Червякова Светлана Валерьевна,  
учитель начальных классов МОУ «НОШ №37» г. Сыктывкара

Исследовательская работа

1

**Цель работы-** изучить историю создания отрядов ЮИД, их развитие и основные направления их деятельности сегодня

**Объект исследования -**  
отряды юных инспекторов движения

**Предмет исследования -** история создания отрядов ЮИД, а так же современная деятельность, в том числе в Республике Коми.

2

## Результаты анкетирования:

Знаете ли вы кто такие «ЮИД»?

Да – 10 чел.

Не знаю – 16 чел.

Хотели бы вы быть членом «ЮИД»?

Да – 15 чел.

Нет – 10 чел.

Не знаю – 1 чел.

3

## «ЮИД»- юные инспекторы движения



Инициаторы создания отрядов ЮИД – начальник управления ГАИ МВД СССР Лукьянов В.В. и госавтоинспектор УГАИ МВД СССР Очерненко Л.Н.

Датой рождения отрядов юных инспекторов движения считается 6 марта 1973 г. В этот день было принято совместное постановление Секретариата ЦК ВЛКСМ, коллегии МВД СССР и коллегии Министерства просвещения СССР и утверждено «Положение об отрядах юных инспекторов движения» (ЮИД).

4

## Организация отрядов ЮИД



Отряды рекомендовалось организовывать при школах, ЖЭКах, детских автогородках, во внешкольных учреждениях дополнительного образования детей и подростков



Положением предусматривались такие конкретные формы работы юных инспекторов движения, как организация изучения школьниками правил дорожного движения, оформление кабинетов и уголков безопасности дорожного движения, стендов и другой наглядной агитации, устройство и оборудование детских автогородков, проведение тематических вечеров и утренников, игр, викторин и соревнований, а также обеспечение безопасности дорожного движения детей в районе школы и в местах проведения массовых мероприятий.

5

## Зачем создавались отряды ЮИД

Отряд ЮИД был создан в целях пропаганды Правил Дорожного движения среди детей и предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма.

### задачи

- ✓ Углубленное изучение Правил дорожного движения, овладение методами предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма и навыками оказания первой помощи пострадавшим при дорожно-транспортных происшествиях, знакомство с оперативно-техническими средствами регулирования дорожного движения.
- ✓ Проведение массово-разъяснительной работы по пропаганде Правил дорожного движения в школах, детских садах, внешкольных учреждениях с использованием технических средств пропаганды.
- ✓ Участие в смотрах и слётах ЮИД, конкурсах и соревнованиях агитбригад, работе кинолекториев, организация деятельности авто площадок и автогородков безопасности дорожного движения.



- ✓ Организация работы с юными велосипедистами.
- ✓ Воспитание у членов отряда ЮИД преданности своей родине на героических, боевых и трудовых традициях милиции, формирование у них правосознания, гуманного отношения к людям, чувства товарищества.

6

## Обязанности членов ЮИД

### Юный инспектор движения обязан:

- Дорожить честью, званием юного инспектора движения, активно участвовать в делах отряда, своевременно и точно выполнять задание штаба и командиров.
- Изучать Правила дорожного движения и быть примером их соблюдения.
- Вести разъяснительную работу среди сверстников и детей младшего школьного возраста по пропаганде Правил дорожного движения.
- Укреплять здоровье, систематически заниматься физической культурой и спортом.



7

## Атрибутика ЮИД

Организация отрядов ЮИД получила широкое распространение. Члены отрядов имели свою форму одежды, которую изготавливали за счет средств Госавтоинспекции. Как правило, она включала в себя белые береты с кокардой, белые рубашки, белые перчатки, белые портупей и темные костюмы.



8

## Атрибутика ЮИД

Через два года после создания в стране насчитывалось уже около 14 тыс. отрядов. Каждый отряд имел свою символику и даже гимн ЮИД

Удостоверение члена ЮИД



9

## Слеты ЮИД

На свой первый Всероссийский слет в «Орленок» в конце сентября 1975 г. в порядке поощрения путевки получили 870 школьников - членов отрядов, которые стали победителями слетов ЮИД в 72 регионах РСФСР.



3 июня 2015 года во Всероссийском детском центре «Орленок» конкурс «Безопасное колесо 2015»

В 1977 и 1982 гг. слеты отрядов юных инспекторов движения со всех регионов СССР состоялись в г. Ростов-на-Дону и в г. Фрунзе. Одной из удачных форм вовлечения школьников в отряды ЮИД стал Всероссийский конкурс-соревнование юных велосипедистов «Безопасное колесо», который впервые был организован в 1982 г. И до настоящего времени он проводится в три этапа: сначала соревнования на уровне школ, городов и районов, затем на уровне республики, края и области и, наконец, всероссийский финал.

10

## ЮИД в Сыктывкаре

На сегодняшний день на базе 22 образовательных организаций столицы действуют отряды юных помощников Госавтоинспекции. ЮИДовцы помогают сотрудникам Госавтоинспекции в проведении занятий, конкурсов и акций по правилам дорожного движения, активно используя элементы мини-улиц и мобильные автогородки. Принимают активное участие в проведении уличных рейдов совместно с автоинспекторами вблизи своей школы по разъяснению и пропаганде правил безопасного поведения на дороге среди пешеходов и водителей.



11

## ЮИД в Сыктывкаре



Активными участниками городских акций и мероприятий «Грамотный пешеход», «Внимание, дети!», «Дети и дорога», городских конкурсов в рамках муниципального проекта «Сохраним жизнь ребенка», городского конкурса-соревнования «Безопасное колесо» признаны отряды юных инспекторов движения школ №16, 21, Коми национальной гимназии, эжвинской Гимназии №1, Дворца творчества детей и учащейся молодежи.

12

## Вывод:

На основании всего изученного можно сделать вывод, что многолетний опыт работы отрядов юных инспекторов движения доказал, что ребята, прошедшие школу ЮИД, получают важные навыки в области дорожной безопасности, умеют правильно вести себя на дороге и гораздо реже попадают в ДТП. Обучение и воспитание участников дорожного движения должно начинаться с самого раннего детства.

13

## Подвиг инспектора ДПС.

### «Подвиги инспекторов ДПС» (информационный проект по безопасности дорожного движения)

*Росстик Вероника,  
учащаяся 4 «б» класса  
МАОУ «Средняя общеобразовательная школа № 7»*

*Руководитель:  
Третьякова Ирина Ивановна,  
учитель начальных классов*

**Цель:** Распространение исторических сведений о сотрудниках службы ГАИ – ГИБДД

**Задачи:**

- привлечение внимания детей к вопросам деятельности службы ГАИ – ГИБДД и воспитание уважительного отношения к сотрудникам ГАИ – ГИБДД;
- формирование у учащихся интереса к вопросам безопасности дорожного движения;
- воспитание смелости, самоотверженности, любви к Родине и своему народу на примере героических поступков сотрудников ГАИ – ГИБДД.

О таких людях говорят – «им хочется поклониться» или «хочется пожать руку». По всему миру есть свои «незаметные герои», которые в минуту опасности не думают о себе, а, рискуя жизнью, спасают других. Предлагаю вашему вниманию несколько историй настоящих, хотя и очень скромных, героев.

Инспектор ГИБДД *Дмитрий Шпак* совершил по-настоящему героический поступок: закрыл патрульной машиной колонну автобусов с детьми, на которую лоб в лоб выскочил грузовик с 27 тоннами щебня. Дмитрий спас на дороге 60 детей и более 30 взрослых, чудом остался жив, перенёс несколько операций. Кстати, это не первый его равнодушный поступок. За несколько месяцев до этого Дмитрий спас жизнь водителю, у которого в дороге случился инсульт. Полицейский из Излучинска Дмитрий Шпак получил медаль «За заслуги в деле защиты детей России».

Такая же история случилась в Республике Хакасия в июле 2015 года. Колонна из девяти автобусов везла 300 детей из детского лагеря домой. Как и положено, колонну сопровождали несколько патрульных машин. Вдруг со встречной полосы вырулил легковой автомобиль. Ещё пара секунд – и он бы въехал в один из автобусов. Но сотрудник ГИБДД, командир роты *Александр Косолапов* не растерялся. Он выкрутил руль и загородил своей машиной (и собой внутри) колонну автобусов от правонарушителя в легковушке. Патрульная машина Косолапова превратилась в нечто, а сам командир роты был доставлен в больницу в тяжёлом состоянии. Зато ни один ребёнок не пострадал. Ради этого, собственно, Александр и выкручивал руль.

Александр Косолапов награждён орденом Мужества.

24 мая 2015 года инспектор ДПС г. Тольятти *Сергей Тюлькачев*, рискуя собственной жизнью, спас из-под колёс автомобиля ребёнка, но сам при этом получил серьёзные травмы. Геройский поступок полицейского не остался без внимания. Генерал-лейтенант полиции Сергей Солодовников крепко пожал ему руку и поблагодарил за самоотверженность, после чего под громкие аплодисменты инспектор ДПС получил почётную награду – медаль «За заслуги в деле защиты детей России».

Инспектор ГИБДД старший лейтенант полиции *Сергей Гусев*, проходя по улице, увидел, как из припаркованной машины ВАЗ идёт густой дым. Без промедления вызвав на место происшествия сотрудников пожарной охраны, он взял из своего автомобиля огнетушитель и стал тушить горящую машину. Сбив пламя, полицейский заметил на заднем сидении автомашины лежащего без движения человека, незамедлительно вытащил его на безопасное расстояние и передал прибывшим медицинским работникам. Пока Сергей не убедился, что мужчина жив, он не покидал места происшествия. Сотрудник полиции представлен к государственной награде.

22 сентября во Всероссийский День бега «Кросс наций – 2013» вместе со своими коллегами дежурство осуществлял старший лейтенант полиции ОГИБДД по Княжпогостскому району Коми *Теймур Алиев*. Его патрульная машина стояла на перекрёстке улиц и когда показалась группа бегущих, в толпе Теймур заметил молодую девушку, которой стало плохо. Он увидел, что девушку от падения удерживают участники кросса. Увидев тяжёлое состояние девочки, инспектор ДПС усадил юную спортсменку в патрульную машину и доставил её в районную больницу. Состояние подростка резко ухудшалось, она не могла даже говорить. Дежурный врач осмотрел девушку и констатировал, что в медицинское учреждение её доставили вовремя. Как-нибудь 5 – 10 минут промедления, и этот забег мог закончиться для девочки тяжёлыми последствиями. Всё закончилось благополучно: в больнице школьницу привели в чувство. Мама школьницы торжественно на построении всего коллектива ГИБДД вручила ему от семьи памятный подарок за спасение дочери.

Под Новосибирском сотрудник ГИБДД спас детей, пострадавших от удара молнии. Девятилетняя Настя и десятилетний Роман внезапно выбежали из машины во время разразившейся грозы, чтобы забрать забытый на берегу мяч. Разряд был такой силы, что на мальчике обгорели шорты, ребёнок получил сильный ожог в области живота. Одним из первых пришёл на помощь старший лейтенант полиции *Сергей Палашичев*. Вместе со своим товарищем он не растерялся и стал оказывать первую помощь пострадавшим детям – делать непрямой массаж сердца и искусственное дыхание. Дети пришли в себя ещё до приезда машины скорой помощи.

Сами скромные полицейские не считают себя героями, называя помощь людям своим долгом и профессиональной обязанностью.

На таких примерах нужно воспитывать сотрудников органов внутренних дел и гордиться офицерами полиции, которые любят свою Родину, любят свой народ и своими самоотверженными поступками доказывают своё отношение к жизни в целом.

## Подвиги инспекторов ДПС



**Выполнила:**  
Рослик Вероника, ученица 4-Б класса  
МАОУ «СОШ № 7»

**Руководитель:**  
Третьякова Ирина Ивановна,  
учитель начальных классов  
МАОУ «СОШ № 7»



## Гордость России



## Истории простых людей, о чьих подвигах знают немногие

2

## Сам себя подставил

Инспектор ГИБДД **Дмитрий Шпак** совершил по-настоящему героический поступок: закрыл патрульной машиной колонну автобусов с детьми, на которую лоб в лоб выскочил грузовик с 27 тоннами щебня. Дмитрий спас на дороге 60 детей и более 30 взрослых, чудом остался жив, перенёс несколько операций. Кстати, это не первый его неравнодушный поступок. За несколько месяцев до этого Дмитрий спас жизнь водителю, у которого в дороге случился инсульт.

Полицейский из Изымтинска Дмитрий Шпак получил медаль «За заслуги в деле защиты детей России».




3

Такая же история случилась в Республике Хакасия в июле 2015 года. Колонна из девяти автобусов везла 300 детей из детского лагеря домой.

Как и положено, колонну сопровождали несколько патрульных машин. Вдруг со встречной полосы вырвался легковой автомобиль. Еще пара секунд — и он бы въехал в один из автобусов. Но сотрудник ГИБДД, командир роты **Александр Косолапов** не растерялся. Он выкрутил руль и загородил своей машиной колонну автобусов от правонарушителя в легковушке.

Патрульная машина Косолапова превратилась в нечто, а сам командир роты был доставлен в больницу в тяжелом состоянии. Зато ни один ребенок не пострадал. Ради этого, собственно, Александр и выкручивал руль.

Александр Косолапов награжден орденом Мужества.



4




24 мая 2015 г. инспектор ДПС г. Тольятти **Сергей Солодовников**, рискуя собственной жизнью, спас из-под колес автомобиля ребенка, но сам при этом получил серьезные травмы. Героический поступок полицейского не остался без внимания. Генерал-лейтенант полиции Сергей Солодовников крепко пожал ему руку и поблагодарил за самоотверженность, после чего, под громкие аплодисменты, инспектор ДПС получил почетную награду – медаль «За заслуги в деле защиты детей России».

5

## В Твери полицейский спас человека

Инспектор ГИБДД старший лейтенант полиции **Сергей Сусов**, проходя по улице, увидел, как из припаркованной машины ВАЗ идет густой дым. Без промедления вызвал на место происшествия сотрудников пожарной охраны, он взял из своего автомобиля огнетушитель и стал тушить горящую машину. Сбив пламя, полицейский заметил на заднем сидении автомобиля лежащего без движения человека, незамедлительно вытаскил его на безопасное расстояние и передал прибывшим медицинским работникам. Пока Сергей не убедился, что мужчина жив, он не покидал места происшествия. Сотрудник полиции представлен к государственной награде.



6

## В Коми инспектор ДПС спас школьницу

22 сентября во Всероссийский День бега «Кросс наций – 2013» вместе со своими коллегами дежурство осуществлял старший лейтенант полиции ОГИБДД по Княжпогостскому району Коми **Гайдар Алевт**. Его патрульная машина стояла на перекрестке улиц и когда показалась группа бегущих, в толпе Теймур заметил молодую девушку, которой стало плохо. Он увидел, что девушку от падения удерживают участники кросса. Увидев тяжелое состояние девочки, инспектор ДПС усадил юную спортсменку в патрульную машину и доставил её в районную больницу. Состояние подростка резко ухудшалось, она не могла даже говорить. Дежурный врач осмотрел девушку и констатировал, что в медицинское учреждение её доставили вовремя. Какие-нибудь 5–10 минут промедления, и этот забег мог закончиться для девочки тяжелыми последствиями.

Все закончилось благополучно: в больнице школьницу привели в чувство. Мама школьницы торжественно на построении всего коллектива ГИБДД вручила ему от семьи памятный подарок за спасение дочери.



7

Сами скромные полицейские не считают себя героями, называя помощь людям своим долгом и профессиональной обязанностью. На таких примерах нужно воспитывать сотрудников органов внутренних дел и гордиться офицерами полиции, которые любят свою Родину, любят свой народ, и своими самоотверженными поступками доказывают свое отношение к жизни в целом.

8

## «Подвиг инспектора ДПС» (реферат)

*Камалов Глеб,  
учащийся 3 «б» класс  
МАОУ «Средняя общеобразовательная школа № 16  
г. Сыктывкара с углублённым изучением отдельных предметов»*

*Руководитель:  
Маренюк Любовь Адиковна,  
педагог дополнительного образования*

*Как горько нам...  
Посмертный Орден  
Герою Вечному вручён.  
Спаситель Жизней...  
Тысяч, сотен...  
Он в наших душах сохранен!  
Он остался Осетином  
В свой последний смертный час!  
И, себя не пожалевши,  
Он в расцвете сил угас.*

Герой – это человек, совершающий подвиги, необычный по своей храбрости, доблести, самоотверженности.



Дзшибилов  
Заур Таймуразович

Бесланский парень, инспектор дорожно-патрульной службы, ему было 26 лет. Ценой собственной жизни остановил очередного смертника, который ехал во Владикавказ с одной целью – взорвать свою машину в центре города.

Заур Дзшибилов родился 24 марта 1986 года в г. Беслане Северо-Осетинской АССР.

В 2006 году, после окончания Владикавказского колледжа электроники, Заур поступил на службу в органы внутренних дел. В течение четырёх лет он служил в должности милиционера в приграничной зоне поселкового отделения в селе Зильги Правобережного района. Он считался одним из лучших сотрудников данного отделения,

и вскоре смог поступить на учёбу в Ростовский юридический институт МВД России и получить офицерское звание. После окончания института Заур получил звание младшего лейтенанта и с октября 2011 года работал инспектором ДПС полка ГИБДД по РСО – Алания. За год службы в этой должности Заур неоднократно был признан руководством образцовым сотрудником.

23 октября 2012 года в 4 часа 15 минут утра инспектор ДПС ГИБДД Заур Джибилов, находясь на дежурстве на посту ДПС «Кизляр» (контрольно-пропускной пункт, находящийся вблизи административной границы между Северной Осетией и Ингушетией), остановил для проверки автомашину ВАЗ-2109.

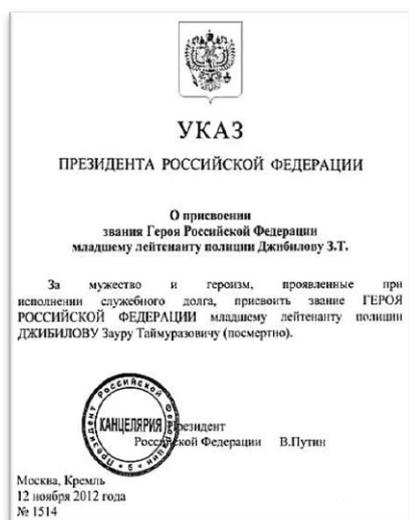


Преступник привёл в действие взрывное устройство, находившееся в багажнике автомобиля. В результате взрыва Джибилов погиб на месте.

Ценой собственной жизни младший лейтенант Заур Джибилов спас жизни своих сослуживцев и не пропустил на территорию республики смертоносное оружие.

Благодаря его мужеству удалось избежать террористического акта на территории Северной Осетии.

Указом № 1514 Президента России от 12 ноября 2012 года младшему лейтенанту полиции Джибилову Зауру Таймуразовичу за мужество и героизм, проявленные при исполнении служебного долга, было присвоено звание Героя Российской Федерации (посмертно).



Герой – Заур Таймуразович Джбилов похоронен на городском кладбище в Беслане.

26 – 27 января во владикавказском Дворце спорта «Манеж» состоялся открытый республиканский турнир по дзюдо среди юношей, посвящённый памяти лейтенанта полиции Героя России Заура Джбилова



Заура Джбилова не стало, но он и теперь «живее всех живых!» и это не просто слова. Пока о человеке говорят, помнят – он бессмертен! Бессмертен и его подвиг. Подвиг патриота, Гражданина, Героя, Защитника, достойного Сына своих доблестных предков. Он – настоящий Мужчина – Осетин!

### Источники

1. <http://pomnipro.ru/memorypage66535/biography>
2. <http://www.gibdd.ru/>
3. <http://alhanchurt.osedu2.ru/Portals/197/%D0%B3%D0%B5%D1%80%D0%BE%D0%B8%20%D0%BD%D0%B5%20%D1%83%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%B0%D1%8E%D1%82.docx>

# Подвиг инспектора ГИБДД.

*Парфёнова Ксения,  
учащаяся 8 «г» класса  
МАОУ «Средняя общеобразовательная школа № 35  
с углублённым изучением отдельных предметов»*

*Руководитель:  
Смирнов Даниил Александрович,  
преподаватель-организатор ОБЖ*

## Подвиги инспекторов ГИБДД



Выполнила: Парфёнова Ксения Игоревна, учащаяся  
8 «г» класса МАОУ «СОШ №35 с УИОП»  
Руководитель: Смирнов Даниил Александрович,  
преподаватель-организатор ОБЖ МАОУ «СОШ № 35  
с УИОП»

1

### Цель:

- ✓ Рассказать про подвиги инспекторов ГИБДД;
- ✓ Формирование интереса к вопросам безопасности дорожного движения;
- ✓ Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма.

### Задачи:

- ✓ Обобщить исторические сведения о сотрудниках Госавтоинспекции и деятельности службы ГАИ-ГИБДД;
- ✓ Привлечь внимание к вопросам деятельности службы ГАИ-ГИБДД и уважительного отношения к профессии сотрудника ГИБДД;
- ✓ Воспитать законопослушных участников дорожного движения и ответственного отношения к соблюдению требований ПДД.

2

Многие из нас привыкли критиковать инспекторов ГИБДД, из-за сложившихся стереотипов в обществе, а некоторые водители даже считают их самыми плохими людьми на свете. Однако опыт показывает, что инспектора ГИБДД – ответственные и законопослушные сотрудники, а некоторых из них так и вовсе по праву можно назвать героями!

3

Например, к их числу можно отнести:



4

## ИВАН ЮРЬЕВ

С 27 по 30 мая в подразделениях Госавтоинспекции в целях патриотического воспитания сотрудников правоохранительных органов на занятиях по морально-психологической подготовке проводятся встречи молодых сотрудников с ветеранами службы, посвященные памяти Ивана Юрьева.

Ровно 37 лет назад с 25 по 27 мая 1979 года проводилась велогонка на первенство ДСО «Зенит», в которой принимали участие школьники из разных областей СССР. Сержант Иван Юрьев служил в эскортном взводе отдельного дивизиона дорожно-патрульной службы.

5



6

В дни велогонки Иван сопровождал школьников – участников. В последний день соревнований на 502 км автодороги Воронеж – Москва со стороны Задонска навстречу велосипедистам двигался автомобиль «ЗАЗ - 965». Водитель машины нарушил требования правил дорожного движения и не предпринял действий к остановке своего транспортного средства.



7

Юрьев, ехавший впереди гонщиков, во избежание столкновения «Запорожца» с велосипедистами, направил свой мотоцикл навстречу легковому автомобилю. В результате произошедшей аварии, инспектор получил открытую черепно-мозговую травму, многочисленные переломы позвоночника и конечностей.



8

30 мая Иван Юрьев умер в областной больнице. Старший сержант Юрьев до конца выполнил свой служебный долг и сохранил жизнь более 100 мальчишкам и девочкам. Награжден за свой подвиг Иван Юрьев был посмертно только через 20 лет после памятных событий. Указом президента РФ № 1526 от 15.11.1999 года старший сержант милиции Юрьев Иван Николаевич награжден орденом Мужества (посмертно).

9

В настоящее его именем назван пост ДПС на Курском направлении. Ежегодно среди сотрудников ДПС проводится футбольный матч на кубок Ивана Юрьева, областные соревнования по юношескому многоборью среди отрядов ЮИД памяти героя.

Сотрудники Госавтоинспекции Воронежской области оказывают постоянную помощь матери Юрьевой Марии Ивановне, которая осталась после смерти сына одна.

10

С 1980 года в музее милиции (институт МВД) создана постоянно действующая экспозиция, посвященная жизни и подвигу И.Юрьева. Подобные экспозиции созданы в открывшихся накануне 75-летия образования службы ОРУД – ГАИ – ГИБДД исторической выставки Госавтоинспекции Воронежской области и в музее ГИБДД России.

11

Памяти Ивана Юрьева посвящено 3 фильма. В рамках компании навстречу 30-летия создания ОБ ДПС творческой группой ВГТРК снят новый фильм «Подвиг нашего земляка». В 1998 году этот фильм признан победителем регионального конкурса телепрограмм по безопасности дорожного движения.

В 2006 году по заказу Госавтоинспекции МВД России создан фильм «Часовые дорог», одна их новелл которого посвящена памяти Ивана Юрьева. В 2006 году Воронежской телекомпанией «Фортуна» снят фильм «Слишком короток век», ставший победителем Всероссийского конкурса телерадиопрограмм по безопасности дорожного движения.

12



### АШОТ ГРИГОРЯН – СПАС ТОНУЩЮЮ ДЕВОЧКУ

На Кубани старший лейтенант полиции бросился в ледяную воду за тонущей 5-летней девочкой и вытащил ее из бурлящего потока. Сотрудник полиции Лабинского района Краснодарского края Ашот Григорян спас 5-летнего ребенка, упавшего в горную реку.

Ашот — единственный из всех взрослых, кто решился на отчаянный поступок, несмотря на то, что поблизости от места трагедии находилось несколько десятков человек.

14

Ни секунды не раздумывая, лейтенант прыгнул в реку и спас ребенка, которого уносило мощное течение.

Чрезвычайное происшествие произошло, когда 5-летняя Аня Козенко вместе с мамой шла по мосту через реку Чемлык. Внимание девочки привлек крошечный котенок, который с любопытством заглядывал в воду, просунув голову между прутьев моста.

Внезапно животное потеряло равновесие и сорвалось вниз. Маленькая Аня, вырвав руку из маминой ладони, бросилась к ограждению, чтобы посмотреть, что случилось с котенком. Однако расстояние между прутьями моста было настолько широким, что малышка, перегнувшись вниз, не удержалась и рухнула в воду с 5-метровой высоты.

15

О своем героическом поступке старший лейтенант так никому и не сообщил.

- О том, что наш сотрудник спас ребенка, не находясь при этом при исполнении служебных обязанностей, мы узнали благодаря письму, которое прислал нам благодарный отец девочки Николай Козенко, — рассказал сотрудник пресс-центра ГУ МВД по Краснодарскому краю Денис Шустиков.

Когда коллеги спросили у Ашота, почему он ничего не рассказал о случившемся, он искренне удивился.

- Ничего необычного не произошло, — скромно поделился инспектор группы ДПС ОГИБДД отдела МВД России по Лабинскому району Ашот Григорян. — Я поступил так, как должен был поступить любой человек на моем месте.

16



17

### Юрий Метлин и Альберт Давлетчин — СПАСЛИ АВТОБУС С ДЕТЬМИ

Инспектор спецбатальона дорожно-патрульной службы  
ГИБДД по  
Тюменской области старший лейтенант милиции  
Юрий Метлин.



18

Офицер, сопровождая колонну автобусов с большой группой детей, увидел, как в один из автобусов на полной скорости летит потерявший управление бензовоз.

Было это в 2009 году. «Юрий вместе со своим напарником на патрульном «Форде» ехали замыкающими колонны из трех автобусов с детьми из Боровской средней школы. Поднимаясь на путепровод по Червишевскому тракту на объездной дороге города Тюмени, Юрий увидел, что на последний из трех автобусов, летит бензовоз. Инспектор не раздумывая, поставил патрульный «Форд» наперерез грузовику.

19



20

От удара смяло всю переднюю и заднюю часть патрульной машины «Форд». Инспекторы, к счастью, не пострадали. За рулем бензовоза «Урал» находился 20-летний военнослужащий. По свидетельству педагогов, сопровождавших ребят в поездке, водитель бензовоза отвлекся телефонным разговором. Если бы патрульный «Форд» не встал на пути «Урала» автобус с детьми мог бы упасть с путепровода вниз», — сказано в сообщении ГИБДД по Тюменской области.



21

### ИНСПЕКТОР ПОЧТИ КИЛОМЕТР ЕХАЛ НА КАПОТЕ, ЧТОБЫ ОСТАНОВИТЬ НАРУШИТЕЛЯ

В январе 2014 года сотрудники ДПС остановили автомобиль «Опель», который проехал на «красный» свет. Полицейские заподозрили, что водитель был пьян. Но мужчина за рулем не был намерен так просто сдаваться и наехал прямо на стоящего перед машиной инспектора Александра Разина. Тот почти километр ехал на капоте автомобиля, после чего упал, а водитель врезался в столб.



22

### ИНСПЕКТОР ПОЛУЧИЛ ТЯЖЕЛЫЕ ТРАВМЫ, СПАСАЯ РЕБЕНКА ИЗ ПОД КОЛЕС

Случай произошел весной 2016 года. В Тольятти инспектор Сергей Тюлькачев увидел, как семилетний мальчик вырвался от родителей и выбежал на проезжую часть. Он среагировал мгновенно и оттолкнул ребенка в сторону, тем самым спас жизнь мальчику. Сам полицейский был при этом сбит и попал в больницу.



23

### НАПАДЕНИЕ НА СОТРУДНИКОВ ГИБДД В МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ В АВГУСТЕ 2016 ГОДА



24

Основной удар приняли на себя сотрудники 4-й спецроты 2-го полка дорожно-патрульной службы, старший инспектор Михаил Балакин и инспектор Николай Дрозд. Их пост находится на оживленном участке Щелковского шоссе. На этом участке автодороги проходит граница между Москвой и областью. Поток всегда большой, но в 14.00 17 августа машин было не слишком много.

Нападение на пост было внезапным. Причём оба бандита, явно выходцы из горных республик, пришли на пост пешком. Интересно, что в первый раз их заметили в районе поста около 13.00. Кавказцы с окладистыми бородами, в кроссовках, джинсах и толстовках, вели себя довольно странно. То ходили, то присаживались на корточки, заглядывали в машины, осматривали автомобиль ДПС, прямо сканировали салон, а также периодически обходили пост и через дыру в заборе по одному отлучались в лес. Когда один из инспекторов спросил напрямую, что им нужно, преступники заявили, что ждут автобус.

25

У гангстеров были с собой топоры и пистолет. Один из преступников нанес страшный удар Балакину по голове. Другой нападавший открыл огонь. Пуля попала Н. Дрозду в живот. Ответным огнем гангстер был убит. Второй метнулся в лес, но его догнали и застрелили.



26

### НИКОЛАЙ ДРОЗД БЫЛ РАНЕН, НО НЕ ДАЛ ПРЕСТУПНИКАМ УЙТИ ЖИВЬМИ



Состояние Балакина оставалось крайне тяжёлым: у него был повреждён череп. Николаю Дрозду повезло больше — пуля прошла навылет.

Друзья Дрозда рассказали, что ничуть не удивлены отважному поступку молодого человека. «Он такой, за спинами прятаться не станет».

Родом Дрозд из Тюменской области, в московский регион перебрался пару лет назад. Николай женат, у него подрастает дочь.

27

### Вывод:

Я считаю, что работа сотрудников Госавтоинспекций очень важна и престижна, это поистине мужская работа, которая требует ответственности не только от других, но и от себя.

28

# Первые регулировщики на дорогах столицы Республики Коми.

## Первые регулировщики на дорогах столицы Республики Коми.

*Ягольницкая Юлия,  
учащаяся 8 класса*

*МАОУ «Средняя общеобразовательная школа № 43»*

*Руководитель:*

*Вавилова Юлия Александровна,  
учитель истории*

### ПЕРВЫЕ РЕГУЛИРОВЩИКИ НА ДОРОГАХ СТОЛИЦЫ РЕСПУБЛИКИ КОМИ

*Презентацию подготовила:*  
Ягольницкая Юлия Николаевна,  
учащаяся 8 класса  
МАОУ «СОШ № 43».

*Руководитель:*  
Вавилова Юлия Александровна,  
учитель истории  
МАОУ СОШ № 43.



1

- Первые попытки упорядочить движение в городе были предприняты в Древнем Риме Гаем Юлием Цезарем. По указу Юлия Цезаря в 50-х годах до н. э. на некоторых улицах города Рима было введено одностороннее движение.



2

- Основные обязанности таких регулировщиков заключались в предотвращении конфликтов и драк между владельцами транспортных средств.



3

- Первый в мире регулировщик появился в Берлине 21 декабря 1902 года.



- На нем была синяя униформа, на шее висел свисток. Его трелью регулировщик привлекал внимание участников движения к своим указаниям.

4

- В России первый «человек-светофор» появился в 1918 году. Тогда регулировщиками были простые участковые милиционеры.

- Он был обязан не допускать езды на лошадях и велосипедах по тротуарам; наблюдать, чтобы маляры с красильными принадлежностями и другие рабочие с ручными тележками шли не по тротуарам, а по дорогам, подчиняясь общему порядку движения на улице; не позволять играть на улице перед домами в мяч, бабки и тому подобные игры, пускать бумажные змеи, нести непокрытые зеркала, чтобы не пугать лошадей.

5

### Первый регулировщик в России



6

Первым госавтоинспектором в нашей республике был назначен Галаган Дмитрий Никанорович – бывший моряк, капитан дальнего плавания.

Это было в далёком 1935 году!



7

➤ В 1936 году весь автомобильный парк республики состоял из 150 машин.



8

В настоящее время движение на дороге регулируют электронные помощники инспекторов ДПС – СВЕТОФОРЫ!



9

А инспектор ГИБДД регулирует дорожное движение в самых сложных ситуациях, например, когда произошло ДТП или сломался светофор, чтобы избавить автомобилистов от пробок.



10

*Спасибо за внимание!*

11

# **Положение**

## **о проведении муниципального конкурса информационных проектов по безопасности дорожного движения «Лента времени»**

### ***1. Общие положения***

1.1. Настоящее Положение о проведении муниципального конкурса информационных проектов по безопасности дорожного движения «Лента времени» определяет порядок организации и проведения Конкурса, критерии отбора работ, состав участников, порядок награждения победителей.

1.2. Конкурс проводится во исполнение совместных мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и пропаганде безопасного поведения детей на дорогах г. Сыктывкара.

1.3. Организаторами конкурса являются:

- Администрация МО ГО «Сыктывкар»;
- Управление образования АМО ГО «Сыктывкар»;
- ОГИБДД УМВД России по г. Сыктывкару.

### ***2. Основные цели и задачи Конкурса***

2.1. Конкурс проводится с целью выявления, обобщения и распространения исторических сведений о службе Госавтоинспекции, её сотрудниках и формирование интереса к вопросам безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

2.2. Задачами Конкурса являются:

- Привлечение внимания детей, педагогов и родителей к вопросам деятельности службы ГАИ-ГИБДД и уважительного отношения к правилам дорожного движения (далее – ПДД).
- Развитие соискательных и познавательных способностей детей и педагогов.
- Формирование заинтересованности детей, их родителей и педагогов в социально-значимой совместной деятельности детей, педагогов и родителей, направленной на пропаганду безопасности дорожного движения и формирование здорового образа жизни.
- Выявление и поддержка талантливых детей и педагогов образовательных организаций г. Сыктывкара.
- Воспитание законопослушных участников дорожного движения и ответственного отношения к соблюдению требований ПДД РФ.
- Обобщение исторических сведений о людях и деятельности службы ГАИ – ГИБДД и подготовка материалов для пополнения фондов музея МВД по Республике Коми.

### ***3. Организаторы и участники Конкурса***

3.1. Общее руководство подготовкой и проведением Конкурса осуществляет Организационный комитет, в состав которого входят представители Администрации МО ГО «Сыктывкар», Управления образования АМО ГО «Сыктывкар», Управления дошкольного образования АМО ГО «Сыктывкар» и ОГИБДД УМВД России по г. Сыктывкару.

3.2. Жюри формируется из представителей Организационного комитета Конкурса (по согласованию).

3.3. К участию в конкурсе допускаются воспитанники, учащиеся и педагоги образовательных организаций г. Сыктывкара, а также родители (законные представители) участников.

3.4. В конкурсе принимают участие учащиеся в возрасте от 6 до 16 лет, члены отрядов ЮИД, других детских и подростковых общественных объединений совместно с педагогами и родителями (законными представителями).

#### **4. Условия Конкурса**

4.1. Для участия в Конкурсе принимаются Проекты, как в печатном, так и в электронном виде по следующим номинациям: «История дороги», «Первые регулировщики на дорогах столицы Коми», «Отряды ЮИД: экскурс в прошлое», «Автоинспекция на страже дорог: из истории в настоящее», «Мой дед (отец, родственник) – автоинспектор!», «Подвиги инспектора ДПС», «Как воздействовать на сознание людей или пропаганда правил дорожного движения», с использованием фото- и видеоматериалов.

4.2. Технические требования к представляемым материалам:

4.2.1. На участие в Конкурсе представляется не более трёх материалов от каждого участника.

4.2.2. К Проектам, представляемым на Конкурс, прилагаются:

- заявка на участие в Конкурсе;
- проект в виде реферата (исследовательской работы);
- фото- или видеоматериалы.

4.2.3. К участию в Конкурсе допускаются направленные Проекты, содержание которых соответствует предложенным номинациям и отвечает условиям настоящего Положения.

#### **5. Порядок и сроки проведения Конкурса**

5.1. Конкурс проводится с 19 сентября – 10 ноября 2016 года в два этапа:

1 этап (заочный) – экспертиза конкурсных материалов

Срок: с 19 сентября 2016 г. по 28 октября 2016 г.

2 этап (очный) – защита информационных проектов

Срок: с 07 ноября 2016 г. по 10 ноября 2016 г.

Во втором этапе принимают участие участники, чьи Проекты экспертной комиссией признаны лучшими. О времени и месте проведения очного этапа конкурса будет сообщено дополнительно.

5.2. Проекты направляются в Оргкомитет Конкурса не позднее 28 октября 2016 года. Заявкой на участие в Конкурсе является письмо участника (группы участников) образовательных организаций г. Сыктывкара в адрес МУ ИМЦ: г. Сыктывкар ул. Южная д.15, каб. 234 контактный телефон 44-80-73 или на адрес электронной почты [mu\\_imc@mail.ru](mailto:mu_imc@mail.ru) (с пометкой «На Конкурс Лента времени»).

5.3. Проект должен сопровождаться краткой информацией об авторе:

- фамилия, имя, отчество участника и его руководителя;
- название информационного проекта по безопасности дорожного движения;
- наименование и адрес образовательной организации;
- контактный телефон.

Представленные на конкурс Проекты не возвращаются.

Организационный комитет Конкурса оставляет за собой право на использование конкурсных работ в некоммерческих целях: обобщение исторических сведений о людях и деятельности службы ГАИ – ГИБДД и подготовки материалов для пополнения фондов музея МВД по Республике Коми, распространение и использование Проектов в методических и информационных изданиях; полное или частичное использование в образовательных целях.

## **6. Подведение итогов Конкурса**

6.1. Рассмотрение представленных Проектов и определение победителей Конкурса осуществляется Организационным комитетом Конкурса.

6.2. Организационный комитет осуществляет предварительный просмотр поступивших на Конкурс Проектов с целью проверки на соответствие условиям настоящего Положения. Проекты оцениваются жюри в период с 31 октября по 03 ноября 2016 года.

Критериями оценки конкурсных работ являются:

- соответствие цели и задачам Конкурса;
- соответствие требованиям Конкурса;
- полнота раскрытия материала;
- творческий подход и наличие авторских мыслей и задумок;
- качество исполнения.

6.3. Проекты подразделяются по возрастным категориям участников: учащиеся образовательных организаций (1 – 4 классы, 5 – 7 классы, 9 – 11 классы).

6.4. Проекты оцениваются по пятибалльной системе. Общий балл, присуждаемый каждому Проекту, определяется как среднее арифметическое баллов, выставленных всеми экспертами. По работам, претендующим на первое, второе, третье место и набравшим одинаковое количество баллов, проводится голосование.

## **7. Награждение победителей и призёров Конкурса**

7.1. Победители и призёры Конкурса награждаются дипломами управления образования администрации МО ГО «Сыктывкар» и ОГИБДД УМВД России по г. Сыктывкару.

7.2. Организационным комитетом Конкурса могут быть определены дополнительные призы и дипломы Конкурса. Победителей на каждое призовое место может быть несколько.

7.3. Списки победителей муниципального конкурса информационных проектов по безопасности дорожного движения «Лента времени будут размещены на официальном сайте МВД по Республике Коми, официальном сайте Госавтоинспекции, официальном сайте администрации МО ГО «Сыктывкар», официальном сайте управления образования администрации МО ГО «Сыктывкар».

7.4. Дополнительную информацию о Конкурсе можно получить по телефону: (8212) 28-18-42.

**СБОРНИК  
конкурсных материалов  
по безопасности дорожного движения  
«Лента времени»**

**СОСТАВИТЕЛЬ:**

**Ширяева Алевтина Николаевна**  
методист МУ «Информационно-методический центр»

Материалы предоставлены в МУ «Информационно-методический центр»  
муниципальными общеобразовательными организациями  
МО ГО «Сыктывкар»

Печатается в авторской редакции  
Оригинал-макет подготовлен и распечатан  
в МУ «Информационно-методический центр»  
167000, Республика Коми, г. Сыктывкар, ул. Южная, 15.  
тел. (8212) 24-00-30. E-mail: [mu\\_imc@mail.ru](mailto:mu_imc@mail.ru)  
Подписано в печать 25.12.2016 г.  
Бумага офсет. Формат 60x84/8. Гарнитура Times New Roman