



**Плакаты в хорошем качестве можно скачать по ссылке:**  
**<https://disk.yandex.ru/d/Hbojc3tsJ0-R2g>**



## ОСНОВАНИЕ ОРУД И ГАИ

29 НОЯБРЯ 1925 ГОДА

Совет народных комиссаров (СНК) СССР принял Постановление «О признании имеющей силу для Союза ССР Международной конвенции относительно передвижения автомобилей».

Это стало первым опытом приобщения нашей страны к правилам и нормам эксплуатации автотранспорта и безопасности дорожного движения, установленным мировым сообществом.

30 ДЕКАБРЯ 1925 ГОДА

Моссоветом создаётся отдел регулирования уличного движения (ОРУД). Начинается ведение статистического учёта ДТП и их последствий.



3 ИЮЛЯ 1936 ГОДА

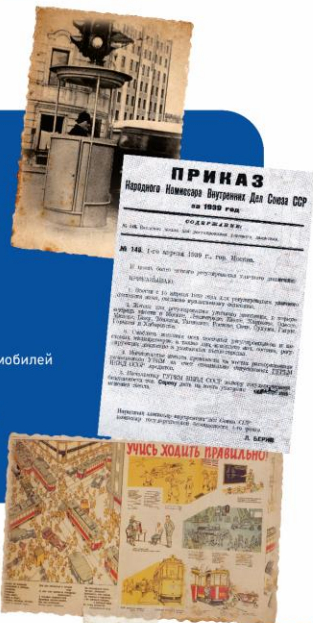
СНК СССР специальным постановлением утвердил Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции (ГУРКМ) НКВД СССР.

Основное внимание уделяется:

- контролю качества подготовки водительского состава
- проверке технического состояния автомобилей

Утверждены:

- система обязательных периодических технических осмотров автотранспорта
- типовые правила движения по улицам и дорогам



## НА СТРАЖЕ ВОЕННЫХ ДОРОГ

Во время Великой Отечественной войны сотрудники ОРУД и ГАИ продолжали работать, выполняя важные задачи по обеспечению обороны страны. Сотрудники ОРУД регулировали движение военных колонн, санитарных машин и эвакуационного транспорта, следили за соблюдением светомаскировки, направляли потоки транспорта во время авианалётов и помогали эвакуировать население.



Они поддерживали порядок на улицах, участвовали в ликвидации последствий бомбёжек и обучали водителей для армии.

ГАИ контролировала техническое состояние автомобилей, следила за исправностью транспорта, вела учёт и распределение автотехники, обеспечивала безопасность перевозок. Сотрудники обеих служб проявляли мужество и самоотверженность, обеспечивая бесперебойную работу транспортной системы страны, от которой во многом зависела доставка продовольствия, вооружения и раненых.

Их вклад неотделим от общей Победы.



## БЕЗОПАСНОСТЬ – ЗАДАЧА № 1

В годы Великой Отечественной войны не прекращалась работа с населением и деятельность по предупреждению дорожно-транспортных происшествий. Разъяснялись правила дорожного движения, правила безопасного поведения в военное время. Для приведения улиц города в безопасное состояние было увеличено количество патрулей и выставлены посты на самых оживленных остановках.

На улицы выпускались машины с ретрансляторами, через которые жителям напоминали о необходимости правильного поведения на дорогах. Той же цели были призваны служить и плакаты, распространившиеся на каждой крупной остановке и на всех городских площадях.



Не осталась без внимания и работа с детьми. В школах проводили беседы о правилах уличного движения и общей безопасности в военный период. Детей оберегали от угроз, связанных с обстрелами и бомбежками, формировали у них умение ориентироваться на улице, распознавать опасность, обращать внимание на предупредительные надписи типа: «Эта сторона улицы наиболее опасна при артобстреле» и действовать в соответствии с ними.



## ВОЕННЫЕ РЕГУЛИРОВЩИЦЫ

В годы Великой Отечественной войны появилась профессия **военного регулировщика движения. С весны 1942 года регулировщицами на дорогах стали женщины.**

Совсем юные девочки получали профессию после кратковременного обучения на специализированных курсах. В их обязанности входило: следить за порядком движения колонн людей и техники, обеспечивать бесперебойное и безопасное перемещение сил. Также они отвечали за соблюдение дисциплины на дорогах и предотвращали аварии и катастрофы. По всей стране подвиг хрупких девочек увековечен в памятниках.

В светлое время суток регулирование дорожного движения осуществлялось железом, а вот тёмное – представляло собой проблему. В освобожденном Минске в 1944 г. руководством ГАИ было принято решение применять обыкновенные керосиновые лампы, стекла которых окрашивали в красный и зелёный цвет. В темноте регулировщик поочередно поворачивал фонарь в ту или иную сторону, давая разрешение на движение или запрещая его приближающимся транспортным средствам.

Регулирование движения с таким фонарём представляло опасность в первую очередь для самого регулировщика. Свет керосинки через окрашенное стекло обнаруживался в большинстве своем военными водителями только в последний момент. В скором времени керосиновые лампы были заменены на карбидные фонари, используемые на железной дороге.





## ДОРОГА ЖИЗНИ

Единственная дорога, которая связывала блокадный Ленинград со страной. По ней двигались грузовые автомобили и автобусы, санитарные машины, машины с продовольствием, боеприпасами, горючим, медикаментами.

Дорогу жизни обслуживали **350 регулировщиков** и **75 регулировочных постов**. Для бесперебойной передачи сообщений вдоль дороги организовали линию связи. Для этого в ладожский лёд пришлось вмораживать телеграфные столбы.

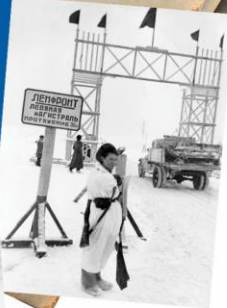
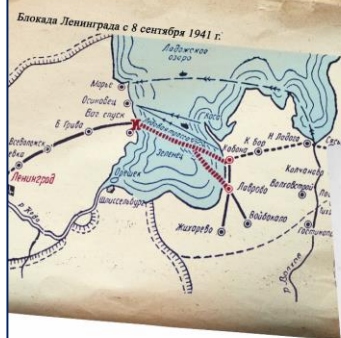
Всего с 24 декабря 1942 по 30 марта 1943 по льду Ладожского озера в Ленинград было доставлено 218 000 тонн различных грузов.

«Каждая полуторная машина везет продовольствие на 10 тыс. пайков, на 10 тыс. человек. Водитель, спасай эти жизни!»

— такая табличка встречала каждого водителя, съезжающего на лёд ладожской Дороги жизни.

Водители рисовали на бортах своих грузовиков по звезде за каждые сто тонн грузов, перевезённых по Ладоге. По примеру лётчиков, сбивавших самолёты.

В ходе эвакуации ленинградцев по Дороге жизни через Ладожское озеро было вывезено **554 463 человека**. В период с 1941 по 1943 гг. перевезено **1 687 000 человек**.



## КАЖДЫЙ РЕЙС — ПОДВИГ



Военные шоферы вели свои машины, обеспечивая перевозку орудий, быструю переброску войск, доставляя продовольствие и спасая раненых.



### Леонид Иванович Баркович

Ветеран Великой Отечественной войны, водитель 804-го автобатальона, участник легендарной «Дороги жизни». В годы блокады он самоотверженно вывозил людей и грузы из осажденного Ленинграда по ледовой трассе через Ладожское озеро. Награжден медалями «За отвагу», «За боевые заслуги», «За оборону Ленинграда», «Невский плацдарм», нагрудным знаком «Ветерану Невской Дубровки 1941-1943» и другими.

«Противник, отлично знавший трассу, всё равно был бессилён остановить ледник через неё «поток жизни». Самое большее, что он мог сделать, — это разбить одну или несколько машин. Каждый из нас хотел, чтобы его миновал вражеский снаряд, но и каждый знал, что только смерть помешает ему выполнить свой долг и боевой приказ»

### Максим Иосифович Литвинов

27-летний шофёр Максим Иосифович Литвинов сделал сотни рейсов по ненадёжному ладожскому льду, вывозил блокадников — истощённых детей и стариков, доставлял обратно в город жизненно важные грузы.

Максим Иосифович служил в 390-м отдельном автотранспортном батальоне 17-й отдельной автотранспортной бригады. Его полуторка курсировала по Дороге жизни с самых первых дней. Он совершал по три рейса, потом отдыхал. Следующие три рейса делал его напарник. И так круглые сутки.





## БЛОКАДНЫЙ «СВЕТЛЯЧОК»

### Осенью 1941 года

блокадный Ленинград в тёмное время погружался во мрак из-за страшнейшего затемнения. Запрещалось использовать керосиновые лампы, включать фонари, даже карманные, так как они могли привлечь внимание врага и навести его на цель, вызвать бомбёжку или обстрел.

Тогда появились «светлячки» - значки, покрытые светящимся составом. Их носили и патрули города, и ленинградцы. «Светлячок» достаточно было подержать возле источника света, которым могла быть лампа, керосинка или даже горящая спичка, чтобы нанесённый на него состав аккумулировал свет, после чего и в дождь, и в холод излучал его в течение пяти-шести часов.



## ЭХО ПОДВИГА

Великая Отечественная война коснулась каждого человека в нашей стране. Юные инспекторы движения помнят подвиг своих предков, которые в далеком 1941 году встали плечом к плечу ради жизни и свободы, ради сохранения достижений своей Родины и красот родного края.



**Авдиенко Владимир Лаврентьевич**  
(1923 — 1999 гг.)  
лейтенант



**Аверкеева Мария Петровна**  
(1911 — 1979 гг.)  
Награды: медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»



**Алексеенко Дмитрий Тихонович**  
(1926 г.р.)  
рядовой  
Награды: орден Красной Звезды, медаль «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»



**Вдовин Константин Петрович**  
(1909 — 1963 гг.)  
сержант  
Награды: медали «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За взятие Берлина», «За освобождение Праги»



**Волкогон Григорий Алексеевич**  
(1922 — 1994 гг.)  
Служил в 345 авиалюкки ночных бомбардировщиков Пе - 2 мастером электрооборудования самолетов



**Выровский Дмитрий Ильич**  
(1903 — 1942 гг.)  
рядовой



**Гладков Ефрем Матвеевич**  
(1918 — 1988 гг.)  
ефрейтор  
Награды: орден Отечественной войны II степени



**Цикунов Андрей Иванович**  
(1925 — 1979 гг.)



**Дубовицкий Федор Петрович**  
(1911 — 1965 гг.)  
старший сержант  
Награды: орден «Красной звезды», орден «Славы III степени», медали «За Отвагу», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За Победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.»



## ВАЛЕРИЙ ЛУКЪЯНОВ

### От фронтовых дорог к дорогам безопасности

В августе 1941 года с 3-го курса добровольцем на фронт Великой Отечественной войны в 30-й запасной танковый полк ушёл **Лукиянов Валерий Витальевич** – человек, сыгравший огромную роль в формировании системы безопасности дорожного движения страны.



В звании техника-лейтенанта Валерий Витальевич участвовал в боях на Украине, в Молдове, Румынии, Венгрии, Болгарии, Югославии, Австрии и Чехословакии.

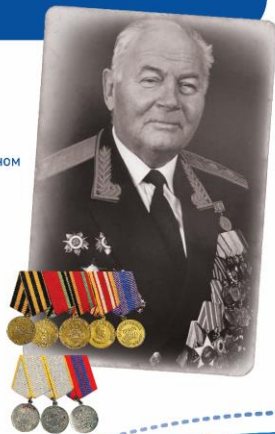
День Победы Валерий Витальевич встретил в Чехословакии.

«День Победы мы встречали на марше. Ночью кругом раздалась стрельба, а у нас радиосвязи не было, и мы толком ничего не знали, но почувствовали – это победа. Но на всякий случай тоже начали стрелять, подтверждение о победе получили по московскому радио. Затем месяца два мы ждали отправки домой.»



После возвращения из Чехословакии Лукьянов отправился на Забайкальский фронт советско-японской войны. Участвовал в переходе через Хинганский хребет и освобождении Порт-Артура.

Валерий Витальевич отмечен орденами и медалями, в том числе, орденом Трудового Красного Знамени, двумя орденами Отечественной войны, двумя орденами Красной Звезды и другими правительственными наградами.



## УРОКИ, КОТОРЫЕ СПАСАЮТ ЖИЗНИ

В 1967—1983 годах **Валерий Витальевич Лукьянов** занимал пост начальника Главного управления ГАИ МВД СССР. Под его руководством удалось выстроить новую систему безопасности дорожного движения в стране.



В послевоенные годы при Лукьянове активно ведется работа подразделений ГАИ по пропаганде безопасности дорожного движения среди населения.

Активизируется работа с несовершеннолетними в сфере профилактики дорожно-транспортного травматизма. В парках культуры и отдыха, скверах, дворах строят детские площадки, имитирующие уличное движение. В школах и детских садах проводят лекции, игры, викторины по знанию правил дорожного движения.



### 6 МАРТА 1973 ГОДА

По инициативе Валерия Витальевича 6 марта 1973 года постановлением Секретариата ЦК ВЛКСМ, коллегии Министерства внутренних дел СССР, коллегии Министерства просвещения СССР было утверждено Положение об отрядах юных инспекторов движения (ЮИД).

В этот день теперь отмечается день рождения Движения ЮИД.





## ОТ ИДЕИ — К ДВИЖЕНИЮ

От движения — к безопасности



**Лариса Николаевна Овчаренко**  
(в девичестве – Медведева), подполковник милиции в отставке  
08.02.1933 г.р., Ленинград.

Когда началась война, Лариса Николаевна еще училась в школе. Семья их не эвакуировалась. Им пришлось пережить голод, холод и бомбежки.

«На улицах Ленинграда было страшно и безлюдно. Все прятались от голода, холода и смерти. Только, когда спустя почти 900 дней, объявили снятие блокады, народ, обезумевший от счастья, высypал во дворы. Впервые на черных от ужаса и страданий лицах ленинградцев была радость, бесконечная и долгожданная... Ребятишки взбирались на высоченные сугробы, махали руками, визжали и прыгали. Мы видели красивый салют и не верили до конца, что выстояли, справились, смогли!»



После войны Лариса Николаевна стала работать в школе пионервожатой.

Профессиональные навыки Ларисы Николаевны, как умелого организатора, оказались востребованы в Главном управлении ГАИ МВД СССР.

Масштабы работы и степень ответственности, конечно, пугали, но её напористость, жизненная энергия, желание творить, хватка и целеустремлённость позволили ей стать идейным вдохновителем и куратором создания движения ЮИД.



## ГЛАВНАЯ ЗАДАЧА – БЕЗОПАСНОСТЬ

С первых дней главной задачей ЮИД стала пропаганда безопасного поведения на дорогах среди сверстников и активное участие в мероприятиях по предупреждению аварийности.

### НЕПРЕРЫВНОЕ РАЗВИТИЕ ДВИЖЕНИЯ ЮИД:

- 70-Е ГОДЫ** Движение ЮИД приобретает Всесоюзный масштаб. Образуются отряды в Белоруссии, Украине, Казахстане, Кыргызстане и Прибалтике
- 1975 ГОД** Первый Всероссийский слет ЮИД
- 1978 ГОД** Первый Всесоюзный слет юных инспекторов движения
- 1981 ГОД** Первый Всероссийский конкурс-соревнование юных велосипедистов «Безопасное колесо»
- КОНЕЦ 90-Х ГОДОВ** Эпоха возрождения ЮИД после времен Перестройки, инициатором выступила Госавтоинспекция
- 1998 ГОД** Всероссийский финал соревнования юных велосипедистов в честь 25-летия Движения
- 2015 ГОД** Команды из Республики Татарстан и Липецкой области занимают I и II места на 30-м Европейском образовательном конкурсе Международной автомобильной федерации (FIA) по изучению и соблюдению правил дорожного движения





## КУРС НА РАЗВИТИЕ

2019 ГОД

Развитие отрядов ЮИД вошло в перечень задач Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы Национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (разработана «Концепция информационно-пропагандистского проекта по организации работы по привитию детям навыков безопасного участия в дорожном движении и вовлечению их в деятельность отрядов юных инспекторов движения»)

Проведен Первый Всероссийский Форум

2022 ГОД

Создание Общероссийской общественной детско-юношеской организации по пропаганде безопасности дорожного движения «Юные инспекторы движения» (ООДЮО «ЮИД»)

ООДЮО «ЮИД» ведет структурную работу по развитию и поддержке Движения ЮИД и выстраивает партнерские отношения с другими общественными организациями

2023 ГОД

50 лет Движению ЮИД  
Проведен I Съезд ООДЮО «ЮИД»

2025 ГОД

Подписано соглашение с Орловским юридическим институтом МВД России имени В. В. Лукьянова о возможности получения дополнительных баллов при поступлении юными инспекторами движения – победителям и призерам Всероссийской олимпиады школьников «Наследники Лукьянова»



## С ЮИД – В СЕРДЦЕ

С долгом – в деле



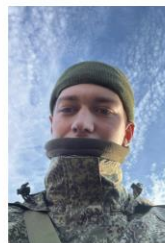
**Иргалин  
Ринат Альбертович**  
25.03.2005 г.р.,  
Республика Башкортостан,  
г. Сибай

В школе был активным членом отряда ЮИД «Юные инспектора ПДД», также был руководителем отряда ЮИД. По примеру своего отца Иргалина Альберта Зульфатовича, он принял решение о защите интересов страны. С 24 апреля 2023 года по сегодняшний день Ринат служит на Белгородском направлении.



**Карпухов  
Артём Михайлович**  
19.11.2002 – 25.09.2025,  
Костромская область

Член отряда ЮИД «Светофор» МКОУ Первомайская СОШ имени А. Ф. Володина Макарьевского муниципального округа Костромской области в 2013–2015 гг. Был призван по мобилизации в сентябре 2022 года. **Погиб при выполнении боевых задач. Награжден орденом Мужества посмертно.**



**Пичугин  
Алексей Александрович**  
02.06.2004 г.р.,  
Камчатский край,  
с. Усть-Большерецк

С 6 класса занимался в отряде ЮИД «БИБ». В декабре 2022 года был призван на срочную службу. С 13 июля 2023 года находится в зоне СВО. Служит в 5 Армии 17 мотострелковой дивизии 143 Гвардейском танковом полку. Награжден медалями: «Участнику специальной военной операции», «За боевые отличия», «За спасение погибавших», «За воинскую доблесть» 2 степени.



**Кузьмин  
Никита Анатольевич**  
17.08.2001 г. – 17.07.2023 г.  
Донецкая Народная  
Республика

На протяжении 7 лет в школе был активным членом отряда ЮИД, постоянным участником школьных мероприятий. В 2018 году поступил в Донецкую академию внутренних дел. В 2022 году был отправлен на передовую. Участвовал в освобождении Мариуполя. После Мариуполя – Угледар. **Погиб при исполнении служебного долга 17 июля 2023 года.**