

**ЦИФРОВОЙ РЕЕСТР  
ЛУЧШИХ ПРАКТИК  
ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ ДЕТЕЙ**



ОПИСАНИЕ ПРАКТИКИ

**ТЕМАТИЧЕСКАЯ ЭКСКУРСИЯ  
ДЛЯ УЧАЩИХСЯ МЛАДШИХ  
КЛАССОВ «ОТ ФИАТА ДО  
ЛИАЗА» (ПО ПРОФИЛАКТИКЕ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО  
ДВИЖЕНИЯ)**

**Муниципальное образовательное  
автономное учреждение  
дополнительного образования  
"Детско-юношеский центр  
Октябрьского района" города Кирова**

**Кировская область**

**2021 г.**

## Организатор образовательной практики

### 1. Сведения о:

- **номинации:** «Социально-гуманитарная направленность»;
- **количестве участников Конкурса:** 1 (один) участник от образовательной организации (юридического лица);
- **наименовании практики:** Тематическая экскурсия «От Фиата до ЛиАЗа» для учащихся младших классов *(по профилактике безопасности дорожного движения)*;
- **наименовании организации, на базе которой практика была реализована:** муниципальное образовательное автономное учреждение дополнительного образования «Детско-юношеский центр Октябрьского района» города Кирова.

### 2. Сведения о дополнительной общеобразовательной (общеразвивающей) программе, в рамках которой реализуется сама образовательная практика:

- **наименование программы, в рамках которой реализуется практика:** дополнительная общеобразовательная общеразвивающая программа «Юный знаток Правил дорожного движения»;
- **направленность дополнительного образования:** социально-гуманитарная;
- **общий объем часов и срок освоения:** 36 часов, 1 год обучения;
- **целевая аудитория обучающихся, на которых рассчитана программа:** учащиеся в возрасте от 7 до 11 лет (учащиеся начальных классов);
- **краткая аннотация содержания программы:**

Актуальность обучения учащихся младшего школьного возраста основам дорожной грамотности не вызывает сомнений. Задача педагога – систематизировать и расширить знания учащихся по правилам дорожного движения, выработать конкретные навыки и модели безопасного поведения у юных участников дорожного движения. Для решения этой задачи была разработана общеобразовательная общеразвивающая программа социально-гуманитарной направленности «Юный знаток Правил дорожного движения».

Программа курса построена на принципе системно-деятельностного подхода и направлена на развитие личности младшего школьника в целом: умение сравнивать и обобщать, делать выводы; на совершенствование речи школьников, их мышления и творческих способностей.

Данная программа дает возможность расширить и углубить кругозор младшего школьника: школьник узнаёт историю создания правил дорожного движения и осваивает эти правила, учится ориентироваться в дорожных ситуациях, вырабатывается навык безопасного поведения.

**Новизна и основные идеи** программы в том, что во время занятий, активного игрового процесса, у ребенка происходит становление развитых форм самосознания, самоконтроля и самооценки. Отсутствие отметок снижает тревожность и необоснованное беспокойство ребенка, исчезает боязнь

ошибочных ответов. В результате у детей формируется отношение к данным занятиям как к средству развития своей личности.

Основное время на занятиях занимает самостоятельное решение детьми поисковых задач. Благодаря этому у детей формируются умения самостоятельно действовать, принимать решения, управлять собой в сложных ситуациях. На каждом занятии проводится коллективное обсуждение решения задачи определенного вида. На этом этапе у детей формируется такое важное качество, как осознание собственных действий, самоконтроль, возможность дать отчет в выполняемых шагах при решении задач любой трудности. Ребенок на этих занятиях сам оценивает свои успехи. Это создает особый положительный эмоциональный фон: раскованность, интерес, желание научиться выполнять предлагаемые задания.

Реализация программы осуществляется через сочетание разнообразных по содержанию и форме видов образовательной деятельности: проведение викторин, экскурсий на улицах города, беседы, анализ конкретных дорожных ситуаций, тесты на знание правил дорожного движения, проектные работы, тематические занятия в автогородке.

**Цель программы:** формирование у младших школьников навыков безопасного участия в дорожном движении и умения прогнозировать развитие ситуации на дороге.

**Задачи:**

**Обучающие:**

- формирование у детей навыков безопасного участия в дорожном движении на основе моделирования реальных процессов дорожного движения у себя в сознании;
- формирование у младших школьников осознанного и ответственного отношения к собственному здоровью, к личной безопасности и безопасности окружающих;
- повышение у учащихся уровень знаний по Правилам дорожного движения Российской Федерации, а также освоение требований разделов для пешеходов и велосипедистов.

**Развивающие:**

- развитие мышления (основные приемы мыслительной деятельности: анализ, синтез, сравнение, обобщение, умение выделять главное, доказывать и опровергать, делать выводы);
- развитие психических познавательных процессов: различных видов памяти, внимания, зрительного восприятия, воображения;
- развитие коммуникативных умений: умение общаться и взаимодействовать в коллективе, работать в парах, группах, уважать мнение других, объективно оценивать свою работу и деятельность учащихся;
- развитие познавательной активности и самостоятельной мыслительной деятельности учащихся.

**Воспитательные:**

- воспитание грамотных участников дорожного движения;

- повышение общей культуры ребенка.

Форма занятий групповая, мелкогрупповая и индивидуальная.

Учебные занятия проводятся в форме лекций и практических занятий. Теоретические знания по Правилам дорожного движения учащиеся получают в процессе прослушивания лекций. Во время практических занятий учащимся предоставляется возможность применить полученные знания на практике через реализацию собственных творческих возможностей.

**Уровень программы – базовый.**

### **Методологические основы программы**

#### **Принципы**

1. Принцип гуманизации – обеспечение благоприятных условий освоения общечеловеческих социально-культурных ценностей, предполагающих создание оптимальной среды для воспитания и обучения детей.

2. Принцип связи обучения с жизнью – обучающийся должен знать, как эти знания пригодятся ему в практике и во взрослой жизни.

3. Принцип направленности обучения – постановка целей и задач перед учащимися в получении новых знаний.

4. Принцип доступности – выражается в соответствии учебного материала возрастным и психологическим особенностям детей, в создании адекватной педагогической среды.

5. Принцип сознательности – предусматривает заинтересованное, а не механическое усвоение детьми необходимых знаний и умений.

6. Принцип диалогизации – предполагает субъект-субъектный характер отношений между взрослым и ребенком, результатом которого является сотрудничество, сотворчество.

#### **Методы и приемы обучения**

1. Словесный – беседа, объяснение, диалог, полилог.

2. Наглядный – показ, иллюстрация, демонстрация.

3. Практический – интерактив, соревнование, упражнения.

#### **Формы организации деятельности**

1. Фронтальные (выполнение общих заданий всеми учениками);

2. Групповые (учащиеся объединяются в группу, решая единую задачу);

3. Парные (работа в парах);

4. Индивидуальные (выполнение учениками заданий самостоятельно на уровне взаимодействия с другими учениками).

#### **- планируемые результаты реализации программы**

##### **Личностные результаты:**

- самостоятельность и личная ответственность за свои поступки, установка на здоровый образ жизни;

- готовность следовать нормам здоровьесберегающего поведения;

- владение основными приемами мыслительной деятельности (анализ, синтез, сравнение, обобщение, умение выделять главное, доказывать и опровергать, делать выводы);

- умение выбирать, как поступить в различных ситуациях и отвечать за собственный выбор;
- осознание причастности к успеху в групповой или командной деятельности, а также развитие доверия к людям и готовности к сотрудничеству;
- формирование понятия ценности безопасного образа жизни;
- формирование осознанного мышления и поведения по выполнению и соблюдению правил безопасной жизнедеятельности.

#### **Метапредметные результаты:**

- применение в повседневной жизни знания и умения, полученные на занятиях;
- умение анализировать, оценивать, сравнивать, строить рассуждение;
- формирование умения планировать и оценивать результаты своего поведения;
- культура поведения в быту и на дороге, умение вести диалог, договариваться.

#### **Предметные результаты:**

По окончании программы «Юный знаток Правил дорожного движения» учащиеся **будут знать:**

- основные дорожные знаки, узнавать их и соотносить с особенностями своего поведения как участника движения;
- объяснять значение и функции конкретного знака (в значении, приближенном к установленным ПДД в соответствующем документе);
- элементы дороги и их назначение – проезжая часть, тротуар, разделительная полоса, обочина, кювет; назначение бордюра и пешеходных ограждений;
- значение сигналов светофора и регулировщика. Правила перехода проезжей части по этим сигналам. Значение предупредительных сигналов, подаваемых водителями транспортных средств;
- правила пользования городским маршрутным транспортом и другими видами транспорта;
- как выбирать безопасный путь движения в той или иной местности;
- места, где можно ездить на велосипеде и правила вождения велосипеда;
- устройство и техническое обслуживание велосипеда;
- правила индивидуального и коллективного безопасного поведения на транспорте и на дорогах;
- что такое пешеходный переход (*нерегулируемый, регулируемый, подземный, надземный*).

#### **Будут уметь:**

- применять знания Правил дорожного движения Российской Федерации в жизни;
- моделировать и распознавать опасные места дорожного движения: вокруг школы, дома, микрорайона;

- правильно оценивать ситуации, возникающие во дворах, жилых зонах, на тротуаре, в транспорте, при езде на велосипеде;

### **Способы проверки результатов**

Для отслеживания результативности образовательной деятельности в программе разработана система диагностики уровня усвоения учащимися содержания программы, которая включает в себя критерии и показатели уровня обученности, воспитанности и развития обучающихся.

### **Формы подведения итогов реализации программы**

- тематическая экскурсия «От Фиата до ЛиАЗа» (по профилактике безопасности дорожного движения);
- тематическая экскурсия «Улица полна неожиданностей»;
- познавательно-развлекательная игра «Знатоки ПДД»;
- ролевая игра «Я – пешеход!»;
- конкурсno-игровая программа (КИП) «Мой друг - велосипед»;
- конкурсno-игровая программа (КИП) «Этикет юного пассажира»;
- познавательно-развлекательная игра «03»;
- познавательно-развлекательная игра «У ПДД – нет каникул или 100 вопросов о безопасности».

- **особенности реализации программы:** программа может быть реализована на базе общеобразовательных организаций, организаций дополнительного образования, организаций здравоохранения, организаций социального обслуживания.

Особенность программы в том, что в ее содержание включены пешеходные тематические экскурсии, которые могут быть проведены для организованных групп детей по социальному заказу, для групп детей, посещающих городской оздоровительный лагерь, а также для гостей города, организованных групп детей и родителей.

Потребность жителей и гостей города в подобных экскурсиях связана с тем, что такой вид досуга дает возможность за короткое время получить общее и цельное представление о месте пребывания, увидеть наиболее знаковые уголки города Кирова, познакомиться с его историческим наследием и сегодняшним днем, связанных с безопасностью дорожного движения, узнать о его особенностях и своеобразии.

Экскурсионное обслуживание является важной составляющей индустрии гостеприимства, в процессе которого жители и гости города Кирова, заполняя свой досуг, знакомятся с историко-культурными достопримечательностями и закрепляют знания по Правилам дорожного движения Российской Федерации.

Программа «Юный знаток Правил дорожного движения» прошла процедуру добровольной сертификации и включена в реестр сертифицированных программ в системе ПФДО в 2021 году.

**Содержание и описание образовательной практики**  
Тематическая экскурсия для учащихся младших классов  
**«От Фиата до ЛиАЗа»**  
(по профилактике безопасности дорожного движения)



**Пояснительная записка**

В настоящее время наблюдается неуклонный рост мощности и скорости транспортных средств, плотности движения автомобильных потоков, что в значительной степени увеличивает вероятность возникновения аварийных ситуаций на дороге. Наиболее уязвимой категорией участников дорожного движения являются дети, поэтому проблема профилактики детского дорожно-транспортного травматизма остаётся актуальной.

Важность и своевременность обучения несовершеннолетних Правилам дорожного движения не подлежит сомнению. Тем не менее каждый год в дорожно-транспортных происшествиях дети погибают, либо получают увечья и травмы.

Основная категория детей, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, – это младшие школьники. Почти две трети от общего числа пострадавших на дороге детей попадают под машину из-за отсутствия главного навыка – предвидения скрытой опасности.

В целом младший школьный возраст – это оптимальный период для усвоения Правил дорожного движения в полном объёме, а также для целенаправленного развития тех качеств, благодаря которым школьник сможет противостоять опасным ситуациям, возникающим на дорогах.

Один из важных путей проведения содержательной, творческой и интересной работы со школьниками младшего и среднего школьного возраста – это внеклассная работа. Строгие рамки занятия и насыщенность программы не всегда позволяют ответить на многие, интересующие учащихся вопросы. И тогда на помощь приходят внеклассные занятия. А если соединить историю развития транспортного движения и Правил дорожного движения на основе краеведения, то в силу своей наглядности, образности и простоты, они принесут наибольший эффект и будут иметь еще большее значение в развитии и воспитании будущего поколения россиян.

Во внеклассной работе по профилактике безопасности дорожного движения, в том числе, и в городе Кирове, заложены широкие возможности формирования интереса к предмету, к истории своей малой родины, своего государства, развитию познавательной деятельности, расширению кругозора подрастающего поколения юных россиян.

Тематическая экскурсия по профилактике безопасности дорожного движения для учащихся начальных и средних классов школ города Кирова проводится в формате пешеходной экскурсии с применением технологий интерактивного обучения. Исторические кадры и городской интерьер позволяет реализовать принцип наглядности в полной мере, что делает процесс работы наглядным, помогает педагогу сконцентрировать внимание учащихся на основных моментах.

**Область применения:** практика может оказать определенную помощь педагогам дополнительного образования, преподавателям-организаторам ОБЖ, а также классным руководителям в проведении внеклассных часов и мероприятий в рамках работы детских оздоровительных лагерей по профилактике безопасности дорожного движения в городе Кирове, а также оказать помощь педагогам дополнительного образования в проведении тематических программ и мероприятий, посвящённых Дню города и 650-летию со дня основания города Вятки. Практика также может быть применена к гостям города Кирова в рамках социального заказа.

**Цель:** расширить и актуализировать знания обучающихся младших классов по истории возникновения транспортного движения города Кирова, правил дорожного движения средствами интерактивного обучения.

**Задачи:**

- совершенствование знаний обучающихся по профилактике и безопасности дорожного движения и истории транспортного движения своего города;
- побудить ребят к поиску новых знаний и расширению своего кругозора;
- развитие скорости реакции, познавательных процессов (внимание, память, мышление, воображение);
- формирование у подрастающего поколения уважения к историческому прошлому своего города, государства;
- формирование навыков контроля и самооценки поведения в дорожно-транспортной ситуации.

**Форма реализации:** тематическая пешеходная экскурсия по безопасности дорожного движения для учащихся младших классов «От Фиата до ЛиАЗа» в технологии интерактивного обучения.

**Методы реализации:** (см. Приложение 1).

**Ожидаемые результаты:**

В результате проведения экскурсии учащиеся младшего школьного возрастов расширят и закрепят знания по профилактике безопасности дорожного



движения и возникновению транспортного движения в Кирове (Вятке). Познакомятся с новой формой организации познавательной деятельности.

**Дидактическое обеспечение тематической экскурсии «От Фиата до ЛиАЗа»:**

1. Пакет дидактических материалов и наглядных пособий:

- набор исторических фотографий (см. Приложение 2);
- брошюра «Правила дорожного движения Российской Федерации»

(по состоянию на 2020 год) (см. Приложение 3).

В сценарии экскурсии «От Фиата до ЛиАЗа» приводятся ссылки на пункты «Правил дорожного движения Российской Федерации», что может помочь экскурсоводу верно истолковать те или иные действия пешехода в рамках соблюдения Правил дорожного движения. **В столбце «Информация для организатора пешеходной экскурсии» дополнительная информация предназначена для экскурсовода и выделена курсивом.**

**В процессе экскурсии зрители могут увидеть фотографии из истории развития дорожного движения в г. Кирове.**

**Способы оценки результатов.** Обучение в рамках экскурсии будет эффективным в случае активности и сознательности участников экскурсии, если в завершении провести этап рефлексии. В данном мероприятии используется приём «дать пять». Возможно проведение экспресс-викторины.

Успешное использование данного дидактического материала возможно только при предварительном ознакомлении с содержанием познавательного занятия и историей возникновения транспортного движения вашего региона.

#### **Используемые источники**

1. Акт обследования автобусного движения. Государственный архив Кировской области, 1935.

2. Автомобиль на Вятке. 1906-2006 гг. Автопутешествие во времени/ Е.А. Пятунин. Киров, 2006.

3. ГАИ-ГИБДД. Серебряная гвардия ГАИ. Киров: Кировская областная типография, УГИБДД УВД Кировской области, 2010.

4. ГАИ – ГИБДД: 65 лет на страже безопасности дорожного движения 1936-2001. Киров: Кировская областная типография, УГИБДД УВД Кировской области, 2001.

#### **Электронный ресурс**

1. Большая Советская Энциклопедия (БСЭ): [Электронный ресурс]/Режим доступа: <http://bse.sci-lib.com> Дата обращения – 10.01.2021.

2. Официальный сайт Кировского областного государственного бюджетного учреждения «Центральный государственный архив Кировской области» (КОГБУ «ЦГАКО»): [Электронный ресурс]/Режим доступа: <http://gaspiko.ru> Дата обращения – 10.01.2021.

3. Война: Кировская область 1941–1945 гг.: [Электронный ресурс]/Режим доступа: <https://regnum.ru/news/society/2988042.html> Дата обращения – 10.01.2021.

4. Пешком по Вятке: [Электронный ресурс]/Режим доступа: <https://vyatkawalks.ru> Дата обращения – 10.01.2021.

5. Законодательное Собрание Кировской области: История Вятской земли: [Электронный ресурс]/Режим доступа: <http://www.zsko.ru/kirovreg/history> Дата обращения – 10.01.2021.

Приложение 1

**Методы воспитания,  
применяемые в образовательном процессе**

Методы воспитания	Формы и приемы, соответствующие данному методу
Убеждение и самоубеждение	<ul style="list-style-type: none"><li>- рассказ</li><li>- беседа</li><li>- разъяснение</li><li>- дискуссия</li><li>- диалог</li><li>- ассоциация</li></ul>
Внушение	<ul style="list-style-type: none"><li>- рассказ</li><li>- разъяснение</li><li>- настрой</li><li>- речевые (слово, интонация, пауза)</li><li>- неречевые (мимика, жесты, обстановка)</li></ul>
Требование	<ul style="list-style-type: none"><li>- намек</li><li>- одобрение</li><li>- выражение доверия</li><li>- приучение</li><li>- рекомендация</li><li>- инструктаж</li></ul>
Упражнение	<ul style="list-style-type: none"><li>- проблемное задание</li></ul>
Стимулирование	<ul style="list-style-type: none"><li>- поощрение (похвала, одобрение, благодарность, награда)</li></ul>
Мотивация	<ul style="list-style-type: none"><li>- совет</li><li>- практическая помощь</li><li>- показ</li><li>- анализ</li><li>- настрой</li></ul>
Коррекция поведения	<ul style="list-style-type: none"><li>- самооценка</li><li>- взаимооценка</li><li>- самоконтроль</li><li>- самоанализ</li></ul>
Анализ деятельности и общение	<ul style="list-style-type: none"><li>- рефлексия</li></ul>

**Сценарий тематической экскурсии для учащихся младших классов  
«От Фиата до ЛиАЗа»**

*(по профилактике безопасности дорожного движения)*

Место-положение/ хронометраж	Информация для экскурсовода (организатора экскурсии)	Наглядный дидактический материал	Выписки из Правил дорожного движения Российской Федерации
Театральный сквер / <b>1 мин.</b>	<p>Здравствуйте, дорогие ребята. Давайте будем знакомиться. Я ваш экскурсовод – педагог-организатор Детско-юношеского центра Октябрьского района г. Кирова Андрей Николаевич Бусыгин.</p> <p>Сегодня мы с вами отправимся в историческое прошлое по нашему любимому городу, вспомним правила дорожного движения, которые необходимо соблюдать, чтобы сохранить своё здоровье и свою жизнь, узнаем, как появился транспорт в нашем городе и что необходимо выполнять, чтобы быть здоровым и невредимым, радовать своих родных и близких, а также, как стать законопослушным гражданином своего государства.</p>		
Площадь между сквером и памятником В.И. Ленину / <b>3 мин.</b>	<p><i>Экскурсовод показывает рукой по кругу.</i></p> <p>Мы на ... Театральной площади. А почему она называется Театральной? Как вы думаете?</p> <p>Начнём по порядку.</p> <p>Образовавшаяся на пересечении основных улиц Московской и Владимирской площадь</p>	1. Сквер на Театральной площади и Драмтеатр, 1967 г.	

	<p>называлась Хлебной (<i>конец XVIII— начало XIX веков</i>).</p> <p>На ней стояли хлебные амбары, лавки, был трактир. После 1812 года Хлебная площадь была перенесена, постройки разобраны, а само место полвека пребывало в запущенном состоянии, <i>огромное пространство превращалось осенью и зимой в лужи и непроходимую грязь</i>. В 1863 году губернатор решает разбить в этом месте на пожертвования граждан небольшой сквер. В 1876 году новый губернатор отводит здесь место для нового городского театра, который также планировалось строить на пожертвования. В декабре 1877 года состоялся первый спектакль, а площадь получила новое название: театральная (с маленькой буквы «т»).</p> <p>Это – главное место, центр города.</p> <p>Именно здесь назначают свидания влюбленные, гуляют семьи с детьми, проводят концерты и устраивают народные гулянья. Как же она красива, наша Театральная площадь.</p> <p><i>Несколько фактов о площади:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>появилась в 1784 году во время перепланировки старой Вятки;</i></li> <li>• <i>является одной из самых больших городских площадей в стране, занимает 4,37 гектара;</i></li> <li>• <i>длина с востока на запад составляет</i></li> </ul>		
--	---	--	--

	<p><i>около 275 метров, ширина – 165 метров;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>• расположена на магистральной улице ...</i></li> </ul> <p><i>Московской, которая вела на Москву.</i></p> <p>Сейчас мы с вами пройдем немного вперед и остановимся у угла того здания. А пока, обратите внимание направо и налево. Транспортных средств в настоящее время видимо-невидимо, а ведь именно транспорт является источником угрозы для пешехода. Вы думаете, что я оговорился? Нет. Любой из нас является пешеходом.</p> <p>При этом, каждые 15 минут на дорогах России происходит ДТП с участием пешеходов. Не пора ли нам задуматься и сделать соответствующие выводы, уважаемые пешеходы?</p>		<p><b>п. 1.2.</b> <i>«Пешеход» – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства.</i></p>
<p>Угол здания главного корпуса ВятГУ (ул. Московская, 36)</p>	<p>Итак, начало XX века. Практически общественного транспорта не существовало в Вятке.</p> <p>Вятский купец Козьма (Кузьма) Игнатьевич Лаптев представил Вятке автомобиль «Фиат».</p> <p><i>По складу характера, писал историк Александр Рева, по широте натуры Козьма</i></p>	<p>2. Кузьма Лаптев. Самый эпатажный купец старой Вятки</p>	<p><b>п. 4.2.</b> <i>Группы детей разрешается водить только по тротуарам и пешеходным дорожкам, а при их отсутствии – и по обочинам, но лишь в светлое время суток и</i></p>

<p><b>/3 мин.</b></p>	<p><i>Игнатъевич был человеком замечательным.</i></p> <p>18 февраля 1906 года вятская публика, прогуливающаяся по заснеженной улице Московской, была шокирована невиданным зрелищем: по Вятке впервые проехал автомобиль, приобретённый в Европе.</p> <p><i>Жест экскурсовода вдоль улицы Московской.</i></p> <p>Вятка встретила «самодвижущуюся диковинку» чрезвычайно настороженно, ибо машина пугала как лошадей, так и консервативных горожан, прозвавших его «Фиат» – «Адской машиной».</p> <p><i>Тем не менее, необходимо воздать должное купцу как пионеру технического прогресса, причём, в консервативной вятской среде. Возможно, не покажи Лаптев вятчанам автомобиль, не было бы и знаменитого прогрессивного свода правил автомобильного движения по городу 1910 года. Машины в большом количестве в Вятке не ездили, но комплекс регламентирующих их движение правил уже существовал, за основу были взяты ПДД Санкт-Петербурга.</i></p> <p><i>«С хрипом, треском и стуком, выкидывая клубы дыма, идёт смешной уродливый автомобиль. И на нём, спесиво развалившись, сидит любитель разных диковинок вятский купец Козьма Лаптев. Лошади шарахаются в стороны, извозчики сворачивают в проулки.</i></p>	<p>3. Автомобиль на Вятке</p>	<p><i>только в сопровождении взрослых.</i></p>
-----------------------	---	-------------------------------	--

	<p><i>Одна лошадь опрокинула сани и выбросила в снег двух дам, о чём было заявлено в полиции. Но полиция не осмелилась задержать такую видную особу, как Кузьма Лаптев».</i></p> <p>Именно в тот исторический выезд автомобиля в Вятке и состоялось первое ДТП», – писала газета «Вятская жизнь».</p> <p>Сын известного вятского врача Николая Шкляева Валериан Шкляев, вспоминал, что Лаптев недолго катался на автомобиле по городу, потом машина внезапно исчезла. Ходили слухи, будто полиция запретила Лаптеву ездить на автомобиле, другие утверждают, что «Фиат» сломался и никто в Вятке не может его исправить.</p> <p><i>Экскурсовод напоминает, что необходимо двигаться по парам и придерживаясь правой стороны тротуара.</i></p>		
<p>МРСК Центра и Приволжья Кировэнерго (ул. Карла Макса, 71) / 3 мин.</p>	<p>Довольствоваться автомобильной роскошью мог лишь один человек. Остальным приходилось за отсутствием денежных средств довольствоваться пешими прогулками вдоль дорог.</p> <p>Кстати, давайте вспомним, как должны передвигаться пешеходы по дороге в настоящее время (<i>основываясь на Правилах дорожного движения</i>)?</p>	<p>4. Спасская улица, 1910-е гг. Вид на запад от дома Благотворительного общества (Общественного собрания). Слева.</p>	<p><b>п. 4.1.</b> <i>Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам.</i></p> <p><i>При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек, велопешеходных дорожек или обочин, а</i></p>

	<p><i>Одним из первых вятских велосипедистов стал популярный фотограф С.А. Лобовиков, причем, помимо велосипеда, Лобовиков еще и одним из первых в Вятке начал передвигаться по городу на мотоцикле.</i></p> <p>Как Вы понимаете, ни троллейбусов, ни автобусов, ни других привычных нам видов транспорта тогда, конечно же, не было. Однако, совсем неверно думать, что вятчане передвигались пешком.</p> <p>На самом деле, в начале XX века популярным транспортом для наших земляков стал велосипед, конный экипаж, а также ныне забытый омнибус.</p> <p>Что такое омнибус? Большая советская энциклопедия даёт такую краткую справку: «Омнибус (от латинского «для всех») – многоместный конный экипаж с платными местами для пассажиров, совершавший регулярные маршруты в городах до появления автобусов.</p> <p><i>Сначала вятчане воспринимали омнибусы как некое развлечение или забаву. Газета «Вятская речь» в те годы писала: «Публика спешит воспользоваться новым способом передвижения в виде прогулки на вокзал».</i></p> <p>Однако, тут надо заметить, что, наряду с развлекательными целями, омнибусы сразу же</p>	<p>5. Велосипедист в центре кадра на углу улиц Николаевская (ныне – Ленина) и Московская</p> <p>6. Перспектива улицы Московской, перекрёсток с улицы Никитской (ныне – Володарского)</p> <p>7. Вятка. Архиерейские палаты. Фото нач. XX века.</p> <p>8. Омнибус начала XX века</p>	<p><i>также в случае невозможности двигаться по ним, пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой – по внешнему краю проезжей части).</i></p> <p><i>При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств...</i></p> <p><i>При переходе дороги и движения по обочинам или краю проезжей части в тёмное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населённых пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов</i></p>
--	--	--	--



<p>начали приносить и практическую пользу, так как время их отхода и прихода на вокзал было согласовано с прибытием и отправлением практически всех поездов. Зимой же омнибусы тоже ездили по городу, можно было даже заказать специальный экипаж с «меховыми одеялами».</p> <p>31 июля 1909 года городская Дума утвердила правила движения омнибусов по городу. По ним, движение омнибусов начиналось с 7 утра и заканчивалось в 7 вечера, между конечными пунктами соорудили три остановки. В этих местах поставили специальные вывески. Плата за проезд была следующей:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>для взрослых – 5 копеек за одну остановку;</li> <li>для учащихся и детей – 2 копейки;</li> <li>дети до четырёх лет ездили бесплатно.</li> </ul> <p>Всего омнибус вмещал в себя восемь человек.</p> <p>Предпринимательница Анелия Августовна Пекарская организовала движение омнибусов по губернскому центру от железнодорожного вокзала «Вятка I» до гостиницы «Европейская».</p> <p><b>В омнибусах запрещалось:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• курение;</li> <li>• проезд с признаками алкогольного опьянения;</li> <li>• больных.</li> </ul> <p>Для лучшего извещения публики о проходе омнибусов они были снабжены специальными</p>	<p>9. В салоне омнибуса</p>          <p>10. Перекрёсток Спасской и Николаевской улиц, конечная остановка омнибуса. Начало XX века.</p>	<p>водителями транспортных средств.</p>
--	--	---

	<p><i>колокольчиками. На конечных пунктах – на станции «Вятка I» и у гостиницы «Европейская» стоянка омнибуса определялась в полчаса.</i></p> <p><i>Маршрут движения омнибусов был таким:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>железнодорожный вокзал «Вятка I»;</i></li> <li>• <i>улица Владимирская;</i></li> <li>• <i>здание земской городской управы;</i></li> <li>• <i>улица Спасская;</i></li> <li>• <i>гостиница «Европейская».</i></li> </ul> <p><i>Омнибусы недолго служили нашим землякам и постепенно исчезают с улиц города (из-за банкротства владелицы, предпринимательницы Анелии Августовны Пекарской).</i></p> <p><i>В городской Думе в мае 1914 года вновь вернулись к вопросу о транспортных перевозках и даже решили-таки строить трамвайные пути, однако, начавшаяся вскоре Первая мировая война и смена режима в стране сместили приоритеты на несколько лет.</i></p> <p><i>В 20-ых годах возможностью запуска общественного транспорта в Вятке заинтересовались снова в думе земской городской управы. К зданию земской управы мы сейчас подойдем.</i></p> <p><i>Экскурсовод напоминает, о правилах перехода через дорогу по регулируемому пешеходному переходу.</i></p>		
Кировская	Экскурсовод указывает на здание,	11. Вятка.	Улица п. 4.3. Пешеходы должны

<p>областная библиотека для детей и юношества имени А.С. Грина (ул. Карла Маркса, 73) / 2 мин.</p>	<p><i>которое находится за его спиной.</i></p> <p>Мы с вами стоим у здания земской городской управы, а ныне в этом здании размещается Кировская областная библиотека для детей и юношества имени А.С. Грина.</p> <p>Именно в этом здании принимается решение о появлении автобусного сообщения в нашем городе.</p> <p><i>В 1927 году город Вятка получил два первых автобуса из Вологды. Предназначались они, правда, для перевозки не только пассажиров, но и почты, а подведомственны были как раз Вятской почтово-телеграфной конторе. Впрочем, учреждение приняло решение не жадничать, и в октябре того же года в местной прессе появилась заметка, что свободный транспорт будет заниматься пассажирскими перевозками.</i></p> <p><i>При стоимости проезда в 15 копеек от остановки до остановки новые автобусы, работая нерегулярно, за полторы недели принесли свыше 800 рублей чистой прибыли.</i></p> <p><i>Однако, к зиме эти автобусы из города исчезли. И уже в мае 1928 года в город прибыл первый сугубо пассажирский автобус, собранный в Москве. Он был предназначен для маршрута Вятка – Слободское, который и по сегодняшний день курсирует под номером 102. Экземпляр был своеобразным – рассчитан был</i></p>	<p>Ленина. Первый автобус, 1934-1936 гг.</p> <p>12. Начало регулярного автобусного движения в г. Кирове</p>	<p><i>переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и наземным, а при их отсутствии – на перекрестках по линии тротуаров или обочин.</i></p> <p><b>п. 4.4.</b> <i>В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии – транспортного светофора.</i></p>
--	--	---	---

	<p><i>всего на семь пассажиров, с фанерными стенами и потолком, но начало было положено.</i></p> <p>Таким образом, регулярный общественный транспорт в Вятке появился 1 мая 1934 года. На городские улицы вышло 2 автобуса. В августе 1935 года парк увеличился до 12 машин, из них 5 автобусов обслуживали центр города, остальные – рабочие районы. Количество остановок было увеличено до 15.</p> <p>Автобусы были наполовину деревянные, двери открывались водителем вручную. <i>Такие автобусы строили, вероятно, на базе грузовика ЗИС-5. На таком мне удалось прокатиться вместе с бабушкой и дедушкой в сторону завода КУТШО (ныне – завод им. Лепсе).</i></p> <p>Автобусное движение в городе способствовало активному движению, и мы с вами тоже движемся вперёд.</p> <p><i>Экскурсовод напоминает, о правилах перехода через дорогу по регулируемому пешеходному переходу.</i></p>		
<p>Кировское областное отделение Всероссийского общества инвалидов (ул.</p>	<p>Однако город развивался, и к тридцатым годам ситуация с общественным транспортом в городе сложилась просто критическая: население города достигало уже 145 тысяч жителей, а количество городских автобусов составляло всего 23 машины.</p> <p>Правда, небольшое количество автомобилей позволяло кировчанам постоянно нарушать</p>		

<p><i>Спасская, 32)</i> / <b>1 мин.</b></p>	<p>правила дорожного движения. С нарушителями правил дорожного движения вели особую работу сотрудники Госавтоинспекции – постовые милиционеры или работники службы регулирования уличного движения.</p> <p>Мы вновь с вами переходим через проезжую часть дороги, а поэтому будьте внимательны и осторожны.</p> <p><i>Экскурсовод напоминает, о правилах перехода через дорогу по регулируемому пешеходному переходу.</i></p>		
<p>Художественный музей имени В.М. и А.М. Васнецовых (ул. Карла Маркса, 70) / <b>2 мин.</b></p>	<p>Мы с вами оказались на перекрёстке двух улиц: Карла Марса и Спасской, это то самое место, где находился пост постового милиционера.</p> <p>Несёт его постовой милиционер 3-его отделения тов. Деньгин. На нём белоснежная гимнастёрка, строго подогнанная по фигуре. До блеска начищенные сапоги. Он спокоен и строг к себе. В нём чувствуется культура и воинская выправка. Каждого обратившегося к нему гражданина милиционер встречает и провожает приложением руки к головному убору. Ответы его ясны и доходчивы.</p> <p><i>Так случилось, что с началом войны совпало одно важное событие в истории Кировской Госавтоинспекции. 29 июня 1941 года приказом начальника управления Народного комиссариата внутренних дел СССР, на</i></p>	<p>13. Кировский милиционер</p>	

	<p><i>основании решения Кировского горисполкома, в областном центре была образована «команда по регулированию уличного движения».</i></p> <p><i>С началом войны ежедневно в учебный комбинат приходили десятки женщин, желающих работать в милиции. Достаточно сказать, что милиционерами-регуляторами уличного движения были исключительно женщины, и службу они несли без поправок на «слабый пол».</i></p> <p><i>Конечно, не всё сразу получалось у вчерашних школьниц и домохозяек, надевших сапоги и вставших на городских перекрёстках с полосатыми жезлами регулировщиков.</i></p> <p><i>Улица живёт своей жизнью. Безостановочно движутся пешеходы, катятся автомобили, повозки, легковые и грузовые извозчики. Весь этот поток – не стихийный, а подчинён воле регулировщицы, ей повинуются, ею направляется. Она, стоящая на перекрёстке, управляет движением. Регулировщица делает предупреждение, а злостных нарушителей задерживает и доставляет в Госавтоинспекцию.</i></p> <p><i>И, действительно, все кировчане обратили внимание на строгих подтянутых девушек-регулировщиц, появившихся на городских улицах.</i></p> <p><i>А мы с вами продолжаем нашу экскурсию и движемся вверх по улице Карла Маркса.</i></p>	<p>14. Регулировщица на посту</p>	
Репинский	<i>Экскурсовод указывает на здание,</i>		

<p>особняк (ул. Карла Маркса, 70) / 4 мин.</p>	<p><i>которое находится за его спиной.</i></p> <p>Мы с вами остановились здесь не случайно. Во-первых, близость с центром города, а во-вторых: близость с «музеем искусства и старины».</p> <p>В 1940 году горисполком принимает решение о строительстве в городе трамвайной сети. <i>Разработаны и утверждены были первые 6 маршрутов.</i> Ввод первой линии должен был состояться 1 ноября 1941 года <i>на участке по Октябрьскому проспекту от пересечения с ул. Розы Люксембург до Филейского шоссе.</i></p> <p>В июне 1941 года уже было готово к сдаче в эксплуатацию более 3 километров трамвайных путей. С началом Великой Отечественной войны <b>22 июня 1941 года</b> строительство 1-й очереди трамвая было приостановлено.</p> <p><i>Из-за начавшейся Великой Отечественной войны строительство трамвайного депо остановилось, а летом 1943 года трамвайное депо было разобрано для получения стройматериалов, и недолгая история кировского трамвая закончилась.</i></p> <p>В итоге трамвай в Кирове так и не появился.</p> <p>А Театральная площадь стала центром «вестей с фронта».</p> <p>В начале войны в Киров был эвакуирован ряд крупнейших предприятий авиапрома, машиностроения, боеприпасов из Москвы,</p>	<p>15. Строительство трамвайной линии в Кирове, 1941 г.</p> <p>16, 17, 18. Киров. Полдень, 22 июня 1941 г.</p> <p>19. Выступление первого секретаря обкома и горкома партии</p>	
--	---	---	--

	<p>Ленинграда и других советских городов. За два военных года город превратился в крупный промышленный центр со значительно возросшим числом предприятий и новостроек, а население города за счёт эвакуированных жителей увеличилось почти в два раза. Такой существенный прирост населения Кирова требовал дополнительного развития городского транспорта.</p>	<p>Владимира Васильевича Лукьянова</p>	
	<p>В декабре 1942 года первый секретарь обкома КПСС объявил радостную весть: ленинградцы готовы передать городу Кирову несколько троллейбусов и оборудование для тяговой подстанции. <b>30 марта 1943 года</b> Кировский горсовет получил долгожданный документ с грифом "секретно". Документ давал добро на строительство в 1943 году в городе первой очереди троллейбусной линии по маршруту: <b>железнодорожный вокзал - ул. Комсомольская - ул. Карла Маркса - ул. Коммуны – Гостиница</b> (протяжением 5 километров для обеспечения перевозки рабочих и служащих заводов).</p> <p>Прямым железнодорожным сообщением из города Ленинграда в город Киров были доставлены шесть старых полудеревянных троллейбусных машин выпуска 1936 года. Эшелон, перевозивший троллейбусы, в дороге бомбили и несколько машин были серьёзно</p>	<p>20. Троллейбусы ЯТБ – 1</p>	<p><b>п. 4.5.</b> На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного</p>



	<p><i>повреждены. Отремонтировать их взялись предприятия города. В мае 1943 года по Кировскому радио прозвучало объявление о первом наборе на курсы по подготовке невиданной в городе до сих пор профессии водителя троллейбуса. Поначалу будущие водители, а были это в основном 17-18-летние девушки, совместно с населением города отправились копать ямы глубиной свыше двух метров под деревянные опоры контактной сети и только осенью отряд из 18-ти человек был направлен в Москву для обучения на водителей троллейбусов.</i></p> <p><i>Регулярное движение троллейбусов было открыто <b>8 ноября 1943</b> года в самый разгар Второй мировой войны.</i></p> <p><i>«На линии в первые годы выходили два-три троллейбуса, и ездили они тогда без расписания. Народу у вокзала всегда садилось очень много, в салон набивалось по сто с лишним человек. «Приедешь к поезду, народу столько набьется, что стоят и еле дышат», – вспоминала одна из водителей. «Внутри троллейбуса не было даже перегородки, отделяющей салон от кабины, стоял лишь один столбик. При резком торможении пассажиры падали прямо на меня. Капитальный ремонт машин ЯТБ-1 проводили на номерных военных заводах – имени Лепсе и «Сельмаше». Мой троллейбус стоял в ремонте</i></p>	<p>21, 22. Киров. Улица Карла Маркса. Первые троллейбусы. 1943 г.</p>	<p><i>препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.</i></p>
--	--	---	--

	<p>на заводе имени Лепсе. Ремонтировали его пленные немцы. По-русски ничего не понимают, поэтому приходилось объяснять и показывать им по нескольку раз. Зато делали все очень аккуратно и качественно. Жили немцы в общежитии недалеко от завода».</p> <p>«В те годы движение по улицам было незначительное, но, если проходил троллейбус, то все машины его пропускали. Троллейбус был «королем» на наших дорогах и имел преимущество перед всеми остальными видами транспорта. Светофоров тогда не было, и на всех больших перекрестках стояли регулировщики. Хорошо помню – у гостиницы стояла регулировщица Валя, шустрая такая. Если шел троллейбус, то все машины разворачивала и пропускала меня в первую очередь» (из воспоминаний Нины Ивановны Мякотинной, водителя троллейбуса).</p> <p>Таким образом, решился транспортный вопрос областного центра. Кстати, многие маршруты троллейбусов прошлого до сих пор ездят и радуют горожан и гостей города.</p>		
<p>Остановка общественного транспорта «Площадь Театральная»</p>	<p>А мы с вами продолжаем наше движение по улице Карла Маркса.</p> <p>Обратите внимание, мы с вами остановились в пределах остановки общественного транспорта «Площадь Театральная».</p> <p>С начала 50-х годов на городских улицах</p>		<p>п. <b>5.1.</b> <i>Пассажиры обязаны:</i></p> <p>- посадку и высадку производить со стороны тротуара или обочины и только после полной</p>

/ 2 мин.	стали происходить большие перемены. Предлагаю пройти до дома Иуды Колошина.		остановки транспортного средства. п. 5.2. Пассажирам запрещается: - отвлекать водителя от управления транспортным средством во время его движения; - открывать двери транспортного средства во время его движения. (Правила дорожного движения Российской Федерации)
Пешеходный переход у ООО Расчётно-консультационный центр (далее - РКЦ) (ул. Московская, 32) / 4 мин.	С начала 50-х годов на городских улицах стали происходить большие перемены. Они стали возможны, прежде всего, благодаря настойчивости и уверенности в их необходимости сотрудников Госавтоинспекции. В 1954 году в областном центре начали внедряться автоматические светофоры. Идея установки светофоров возникла в ГАИ города ещё в 1952 году. Начиная с 1953 г., на перекрёстках главных улиц областного центра по ленинградскому образцу были построены железные будки регулировщиков, из которых они и управляли движением. На сессии кировского горисполкома в конце 1953 г. предложение Госавтоинспекции о переводе	23. Киров. Перекрёсток улиц Ленина и Московской.	Светофоры — это мощное средство организации дорожного движения, предназначенное для решения основных задач: - увеличения уровня безопасности дорожного движения и улучшения качества движения; - улучшения экологической ситуации. Светофоры бывают двух типов: транспортные и

	<p><i>светофоров на автоматический режим работы было сочтено фантастическим и невыполнимым. Однако уже в конце 1954 года фантастика стала реальностью – первые автоматические светофоры были установлены на улицах Ленина, Карла Маркса и Октябрьском проспекте. Для этих первых автоматических светофоров на Кировском машиностроительном заводе были отлиты специальные стойки по образцам, привезённым из Москвы. Необходимо отметить, что подобных «чудес» тогда ещё не было ни в одной из соседних областей, кроме Горьковской.</i></p> <p><i>В 60-е годы наш областной центр развивался наиболее бурно. Узкие мощённые булыжником улицы уже не справлялись с возросшим автомобильным потоком. Именно поэтому Кировские улицы расширяются и покрываются асфальтом. На перекрёстках улиц сносились во множестве «расплодившиеся» после войны всевозможные ларьки, палатки и будки. С введением единой законодательной базы Правил дорожного движения, на дорогах города появляется разметка: пешеходные дорожки и осевые линии, устанавливались дорожные знаки, указатели переходов.</i></p> <p><i>Появляются первые ограждающие устройства из железных труб для пешеходов. Они были сооружены в 1960 году на улице Ленина от ул. Герцена до ул. Дрелевского.</i></p>	<p>24. Оборудование для первой дорожной разметки</p> <p>25. Первые ограждающие устройства для пешеходов на улице Ленина</p>	<p><i>пешеходные.</i></p> <p><i>п. 4.6. Выйдя на проезжую часть (трамвайные пути), пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на островке безопасности или на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно, лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учётом сигнала светофора (регулирущика).</i></p>
--	---	---	--

	<p>Появляются на улицах модели современных автобусов ЛиАЗ, которые до сих пор перевозят наших горожан.</p>		
<p>Пешеходный переход у ООО РКЦ (ул. Московская, 32) / <b>2 мин.</b></p>	<p>На этом наше с вами путешествие по историческому прошлому нашего города завершено.</p> <p>Если тебе понравилась экскурсия, то «дай пять» (<i>экскурсоводу</i>).</p> <p><i>Ребята подходят и «дают пять» экскурсоводу.</i></p> <p>Настало время с вами попрощаться, поблагодарить Вас за то, что Вы были так внимательны во время нашей встречи.</p> <p>Хочется пожелать Вам успехов в учёбе и никогда не нарушать Правила дорожного движения. И всегда быть законопослушными гражданами своей страны. До новых встреч!</p>		

### Использованные фотографии

1. Сквер на Театральной площади и Драмтеатр. 1967 г. - <http://www.adsl.kirov.ru/projects/articles/2017/08/11/dramteatr/>
2. Кузьма Лаптев. Самый эпатажный купец старой Вятки. - [https://vyatkawalks.ru/wiki/kuzma-laptev-samyi-epatazhnyy-kupets-staroy-vyatki/?sphrase\\_id=10061](https://vyatkawalks.ru/wiki/kuzma-laptev-samyi-epatazhnyy-kupets-staroy-vyatki/?sphrase_id=10061)
3. Автомобиль на Вятке. 1906-2006 гг. Автопутешествие во времени/ Е.А. Пятунин. Киров, 2006.
4. С. Лобовиков, Спасская улица. 1910-е гг. Вид на запад от дома Благотворительного общества (Общественного собрания). Слева – гостиница «Европейская» - <https://evg-crystal.ru/kartiny/kartina-kitezg-grad.html>
5. Велосипедист в центре кадра на углу улиц Николаевская (ныне - Ленина) и Московская. Вид на Покровский храм и торговые лавки, на месте которых в 1913 г. будет построен «Вятский небоскрёб» купца Клабукова (современный

адрес – ул. Ленина, 71). г. Вятка, конец XIX – начало XX вв. - <https://7x7-journal.ru/posts/2020/06/01/kak-v-vyatke-zarozhdalos-velodvizhenie>

6. Перспектива улицы Московской, перекресток с улицей Никитской (современная Володарского). Вдали — колокольня Троицкого кафедрального собора. Справа на фото — большой каменный двухэтажный дом купцов Рязанцевых (ул. Московская, 26), в котором в начале XX в. располагалась кофейня-столовая «Кавказ» - [http://www.adsl.kirov.ru/projects/articles/2016/10/08/gde\\_vypivali\\_v\\_vyatke\\_100\\_let\\_nazad/](http://www.adsl.kirov.ru/projects/articles/2016/10/08/gde_vypivali_v_vyatke_100_let_nazad/)

7. Вятка. Архиерейские палаты. Фото нач. XX века. - <https://tornado-84.livejournal.com/84650.html>

8. В Кирове могут восстановить одну из каменных мостовых 19-ого века. - <https://www.gtrk-vyatka.ru/vesti/society/47919-v-kirove-mogut-vozstanovit-odnu-iz-kamennyh-mostovyh-19-go-veka.html>

9. В салоне омнибуса - <https://пешкомповятке.рф/articles/vyatskiy-omnibus-otets-avtobusa/>

10. Перекрёсток Спасской и Николаевской улиц. конечная остановка омнибуса. Начало XX в. - <https://пешкомповятке.рф/articles/vyatskiy-omnibus-otets-avtobusa/>

11. Вятка, улица Ленина. Первый автобус, 1934-1936 гг.: - <https://www.stena.ee/blog/pervye-avtobusy-gorodov-byvshego-sssr>

12. Начало регулярного автобусного движения в г. Кирове. - [http://old.gaspiko.ru/html/20\\_02\\_2014](http://old.gaspiko.ru/html/20_02_2014)

13. Кировский милиционер. 1941 г. - <https://regnum.ru/news/society/2988042.html>

14. ГАИ – ГИБДД: 65 лет на страже безопасности дорожного движения 1936 – 2001. Киров: Кировская областная типография, УГИБДД УВД Кировской области, 2001.

15. ГАИ – ГИБДД: 65 лет на страже безопасности дорожного движения 1936 – 2001. Киров: Кировская областная типография, УГИБДД УВД Кировской области, 2001.

16. Строительство трамвайной линии в Кирове, 1941 г. На заднем фоне «Начальственный дом» (дом для руководства машиностроительного завода). Угол Октябрьского проспекта и ул. Р. Люксембург. Архитектор И.А. Чарушин. - <https://rodnaya-vyatka.ru/blog/3498/116544>

17. В городе отдают приказ строить баррикады. - [https://pikabu.ru/story/istoriya\\_zhizni\\_semi\\_vo\\_vremya\\_velikoy\\_otchestvennoy\\_voynyi\\_glazami\\_shestiletneho\\_rebenka\\_dlinn\\_opost\\_chast\\_1\\_3955947](https://pikabu.ru/story/istoriya_zhizni_semi_vo_vremya_velikoy_otchestvennoy_voynyi_glazami_shestiletneho_rebenka_dlinn_opost_chast_1_3955947)

18. Город Киров. Полдень 22 июня, речь по радио В. Молотова. Ул. Ленина, у здания обкома ВКП (б). - <https://tornado-84.livejournal.com/116564.html>

19. У репродуктора на другой стороне ул. Ленина. - <https://tornado-84.livejournal.com/116564.html>

20. Выступление первого секретаря обкома и горкома партии Владимира Васильевича Лукьянова на общегородском митинге на площади Революции, 23 июня 1941 года, 19:00 час. - <http://gaspiko.ru/3382>
21. Троллейбусы ЯТБ-1 прибывшие из Ленинграда стоят в ожидании ремонта. Фото из архива Кировского троллейбусного управления. - <https://transphoto.org/photo/240758/?gid=777>
22. Перекрёсток ул. К. Маркса и Дрелевского. - <https://tornado-84.livejournal.com/62747.html>
23. Город Киров, ул. Карла Маркса. Первые троллейбусы. 1943 год. - <https://tornado-84.livejournal.com/116564.html>
24. Светофор и будка регулировщика на перекрёстке улиц Ленина и Коммуны. - [http://herzenlib.ru/almanac/number/detail.php?NUMBER=number34&ELEMENT=gerzenka34\\_2\\_9](http://herzenlib.ru/almanac/number/detail.php?NUMBER=number34&ELEMENT=gerzenka34_2_9)
25. ГАИ – ГИБДД: 65 лет на страже безопасности дорожного движения 1936 – 2001. Киров: Кировская областная типография, УГИБДД УВД Кировской области, 2001.
26. ГАИ – ГИБДД: 65 лет на страже безопасности дорожного движения 1936 – 2001. Киров: Кировская областная типография, УГИБДД УВД Кировской области, 2001.