

УДК 37.015.33

DOI: 10.34670/AR.2020.45.1.029

**Формирование навыков безопасного поведения на дороге у младших школьников возможностями визуальных средств обучения****Сотников Никита Андреевич**

Студент

Институт психологии

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского,  
248023, Российская Федерация, Калуга, ул. Степана Разина, 26;

e-mail: niksot77@gmail.com

**Кучерук Татьяна Романовна**

Студент

Институт психологии

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского,  
248023, Российская Федерация, Калуга, ул. Степана Разина, 26;

e-mail: tanchik215@gmail.com

**Бакурова Ольга Николаевна**Кандидат психологических наук,  
доцент

Институт психологии

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского,  
248023, Российская Федерация, Калуга, ул. Степана Разина, 26;

e-mail: helga-bakurova@yandex.ru

**Аннотация**

В статье представлены результаты теоретического анализа и эмпирического исследования условий эффективного формирования навыков безопасного поведения на дороге возможностями применения разработанного стимульного материала с изображением сюжетов поведения на дороге и ситуаций дорожного движения. В ходе исследования апробирована обучающая процедура «Компетентный пешеход», направленная на формирование и развитие навыков безопасного поведения на дороге у младших школьников. Установлено, что предложенная процедура, использующая визуальные средства обучения, является эффективным инструментом для усвоения правил безопасного поведения на дороге детьми младшего школьного возраста.

В работе показано, что обнаружено, что разработанная обучающая процедура «Компетентный пешеход», включающая визуальные дидактические средства, направленные на улучшение навыков безопасного поведения на дороге, является эффективным инструментом обучения детей младшего школьного возраста. Социальная желательность, по данным приведенного исследования, не связана со сформированностью навыков безопасного поведения на дороге и не определяет процесс их становления в

специализированном обучении. В перспективе исследования планируется дополнить банк стимульных материалов как на диагностическом, так и на основном этапах исследования.

#### Для цитирования в научных исследованиях

Сотников Н.А., Кучерук Т.Р., Бакурова О.Н. Формирование навыков безопасного поведения на дороге у младших школьников возможностями визуальных средств обучения // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. 2020. Т. 9. № 1А. С. 246-256. DOI: 10.34670/AR.2020.45.1.029

#### Ключевые слова

Правила дорожного движения, дорожно-транспортный травматизм, правила безопасного поведения на дороге, визуализация.

### Введение

В современном мире одной из важнейших социально-образовательных проблем является детский дорожно-транспортный травматизм. В настоящее время главной причиной смертности детей старше трех лет являются травмы, полученные при дорожных происшествиях.

В соответствии со статистическими данными с января по ноябрь 2019 года на территории Российской Федерации произошло 18 352 дорожно-транспортных происшествий с участием детей до 16 лет, при этом 519 детей погибло, 20 068 – ранено<sup>1</sup>. Для смягчения данной проблемы необходимо принимать действенные меры, «создающие условия и стимулирующие правомерное поведение участников взаимодействия на дороге», способные улучшить сложившуюся ситуацию и принести необходимый результат [Афонин, 2015]. С учетом требований федеральных государственных образовательных стандартов это возможно при условии внедрения в каждой образовательной организации комплекса специальных мероприятий, обеспечивающих эффективное формирование у детей навыков правильного поведения на улице и на дороге.

В основу статьи легли данные апробации авторской системы специализированных занятий с младшими школьниками «Компетентный пешеход» по изучению правил безопасного поведения на дороге. Стимульным материалом к занятиям послужили специально разработанные визуальные средства обучения. Методологическую основу проведенного исследования составили теоретические аспекты работы, изложенные в тексте статьи.

Основная причина всех несчастных случаев с детьми на дороге заключается в несоблюдении правил дорожного движения. Коршаков И.К. при исследовании механизма наезда автомобиля на пешехода, установил, что примерно в 70 % случаев гибели были виновны сами пешеходы, значительную долю из которых (25 %) составили дети до 10 лет, игравшие на дороге или перебежавшие ее. Также выявлены наиболее частые причины травмирования детей на дорогах, среди которых: переход в неполюженном месте (34–38 % случаев), внезапный выход из-за укрытия на дорогу (17–21 %), различные игры по проезжей части (15–19 %). Якупов А.М., проанализировав возрастные границы травматизма, установил, что среди пострадавших в ДТП: дети до 7 лет – 23 %, от 7 до 14 лет – 66,6 %, от 14 до 17 лет – 10,4 %. При этом доля учащихся

---

<sup>1</sup> Источник данных: Официальный сайт Госавтоиспекции: [сайт]. URL: <http://www.gibdd.ru> (дата обращения 13.01.2019 г.)

школ составила примерно 50–65 % случаев; дошкольников, посещающих детские сады – 20–22 %.

Дорожно-транспортное происшествие – это трагедия, и в этом случае «личный» опыт ребенка недопустим и должен быть заменен на опыт, накопленный обществом. Поэтому так важно обучение детей правилам безопасного поведения на дороге [Изюмский, Надирян, 2013]. До последнего времени в России обучение участников дорожного движения в основном строилось на основании изучения и усвоения «Правил дорожного движения». На сегодняшний день актуальным становится расширенный формат обучения граждан «Правилам безопасного поведения на улицах и дорогах». Уточним необходимость подобного обучения.

Правилам дорожного движения (сокращенно - ПДД), обладающим силой государственной правовой нормы, нужно следовать гражданам всех возрастов. Как правило на практике, одни знания и выполнение ПДД повышают безопасность человека от несчастных случаев на дороге лишь на 10%. Чем может быть вызван столь низкий показатель? Несмотря на то, что в ПДД четко установлены и регламентированы правовые отношения между участниками дорожного движения, и определены требования к техническому состоянию транспортных средств, в них излагается лишь норма. *С одной стороны, в ПДД предписано выполнение действий, которые не смогут привести к нарушению автономности и устойчивости движения транспорта, например, пешеход может выйти на дорогу после того, как оценит расстояние до приближающегося транспорта, и убедится, что переход для него безопасен, пешеходы не должны создавать помехи для движения транспортных средств и т.д. С другой стороны, ПДД не объясняют, какие методы и приемы нужно использовать, чтобы следовать указанным требованиям, и не содержат способы их безопасного выполнения.* Поэтому лишь знания ПДД при отсутствии системы обучения правилам безопасного поведения на дорогах не гарантирует безопасного выполнения требований правил дорожного движения взрослыми и детьми. *Следовательно, в теории и практике профилактики дорожно-транспортного травматизма важное место играет не столько изучение правил дорожного движения, сколько грамотный подход к усвоению правил безопасного поведения на улицах и дорогах [Ахмадиева, 2010].*

Анализ проблемы формирования навыков безопасного поведения учащихся в условиях дорожного движения обнаружил обусловленность поведения детей поведением окружающих. Так, родители, как правило, обучая своих детей правильному поведению на дорогах с помощью регулярных профилактических бесед, часто сами не соблюдают данные правила при детях, и при «субъективной необходимости» могут их нарушить. Что усваивают дети? Не стоит забывать о том, что дети копируют поведение своих родителей, перенимают все их привычки, поэтому на дорогах ведут себя аналогично.

Согласно данным теоретического и эмпирического исследования, проведенного Салминой Н.Г. и Тихановой И.Г., становление ребенка как осознанного субъекта социального действия к началу младшего школьного возраста характеризуется появлением «социальной желательности». Ребенок стремится к положительной оценке и признанию, он старается быть хорошим школьником и вести себя в соответствии с принятыми нормами в глазах значимого взрослого (учителя, родителя, психолога). При этом в отсутствие взрослого ребенок может вести себя не нормативно. Например, в присутствии значимого взрослого ребенок, как правило, ждет пока загорится зеленый свет и только тогда переходит дорогу, однако, когда он один переходит дорогу или со сверстниками, он может не дожидаться и перебежать дорогу на красный свет, если поблизости нет машин.

При социально желательном способе действия нормы, которые демонстрирует человек, не

имеют для него самостоятельной побудительной силы. То есть они еще не интериоризированы, т.е. не усвоены личностью как неотъемлемая часть поведения. Они выполняются, чтобы получить одобрение значимого другого. В то же время сама практика их реализации при освоении нового социального места и выстраивании отношений со значимыми другими может привести к личностному присвоению этих норм, в том числе за счет механизма «сдвига мотива на цель». В этом случае социально желательное поведение может быть одним из этапов на пути интериоризации норм [Салмина, Тиханова, 2007].

*В условиях апробируемой обучающей процедуры мы измерили социальную желательность как один из предполагаемых факторов, обуславливающих качество усвоения учащимися начальной школы правил безопасного поведения на дороге. Мы считаем, что на детей, демонстрирующих различный уровень социальной желательности, предложенные обучающие процедуры могут влиять по-разному.*

Очередной теоретический постулат нашего исследования основывается на специфике изучаемого возраста испытуемых - в младшем школьном возрасте важен не только пример значимого взрослого, но и ведущий тип деятельности ребенка – переход от игры к учебе. Обучение младших школьников правилам безопасного поведения на дороге должно сопровождаться привлечением и удержанием внимания ребенка к значимой информации, что целесообразно делать с использованием игровых ситуаций, специально разработанных дидактических игр с опорой на яркие запоминающиеся зрительные образы [Кузнецова, 1977].

Согласно данным психологических исследований ребенок 7-11 лет еще не может оперировать абстрактными понятиями, так как у него все еще преобладает наглядно-образное мышление. Задача обучения ребенка состоит в том, чтобы представить структуру данного предмета в терминах способа видения мира ребенком. Эту задачу можно представить как задачу «перевода», т.е. ... всякая идея может быть адекватно и с пользой представлена в формах мышления детей младшего школьного возраста и что эти первые представления ребенка можно впоследствии сделать более полными, точными и доступными [Брунер, 1977].

Наглядность, по мнению Вербицкого А.А., не только способствует более успешному восприятию и запоминанию учебного материала, но и позволяет активизировать умственную деятельность, глубже проникать в сущность изучаемых явлений. По его мнению: «Процесс визуализации – это свертывание мыслительных содержаний в наглядный образ; будучи воспринятым, образ может быть развернут и служить опорой адекватных мыслительных и практических действий». Процесс визуализации способствует созданию проблемной ситуации, разрешение которой осуществляется на основе анализа, синтеза, обобщения, т.е. с включением активной мыслительной деятельности. Чем больше проблемность визуальной информации, тем выше степень мыслительной активности обучающегося [Вербицкий, 1991]. Теоретически и эмпирически вопросы о влиянии визуальных символических средств на организацию познавательной деятельности младших школьников разработаны в исследованиях Вераксы А.Н. Он указывает, что учащиеся этого возраста в значительной степени опираются на символические средства (включающие и конкретные изображения), если они сталкиваются с задачами высокой степени неопределенности [Веракса, 2008].

В организованном нами исследовании младшие школьники осваивают правила поведения в дорожной ситуации, которая как раз и отличается существенной изменчивостью, непредсказуемостью, противоречивостью в глазах ребенка. Следовательно, *использование в качестве обучающих средств визуального стимульного материала становится особенно важным для достижения поставленных в исследовании задач.*

Последний значимый аспект обучения младших школьников правилам безопасного поведения на дороге может быть представлен возможностями активизации самостоятельной мыслительной деятельности ребенка. По этому поводу Барлас Т.В. высказывает мнение, что составление рассказа является одним из самых эффективных способов запоминания и что слова, вплетенные в рассказ, запоминаются тем лучше, чем больше их роль в логике и сюжете рассказа и чем ярче связанные с ними ассоциации [Веракса, 2014]. Таким образом, одним из заданий, предложенных ученикам, стало самостоятельное составление рассказов-описаний предлагаемых в ходе обучения дорожных ситуаций. *«Вплетенные в рассказ» правила безопасного поведения на дороге, запоминаются более быстро и произвольно.* Также в ходе составления рассказа у ребенка активизируется мыслительная деятельность, позволяя припоминать и усваивать правила поведения на дороге, которые позволят герою на картинке благополучно выйти из опасной ситуации.

Приведенные выше теоретические позиции анализа психологической литературы определили дизайн исследования, выстроенный на следующих основаниях. Во-первых, обучение детей правилам безопасного поведения на дорогах должно было опираться на визуальные дидактические материалы. Во-вторых, сочетание визуализации ситуаций на дороге и составление собственного рассказа по картинке, позволяет добиться наибольших результатов в обучении, нежели при обычном прослушивании лекции о ПДД. В-третьих, был учтен фактор стремления детей к социально желательному поведению, как переменная, которая может опосредовать результаты обучающей процедуры.

### **Методы и процедура исследования**

*Целью исследования* стала разработка обучающей процедуры «Компетентный пешеход» для формирования навыков правил безопасного поведения на дороге у обучающихся начальной школы.

Исследование проводилось на базе МБОУ «Средняя общеобразовательная школа № 51 г. Калуги. Выборка была представлена младшими школьниками в возрасте 10 лет, в количестве 29 человек.

*Стимульный материал.* В ходе исследования в рамках обучающей процедуры «Компетентный пешеход» были спланированы и апробированы несколько специальных занятий для школьников с применением карт-ориентиров, изображающих разные сюжеты поведения на дороге и на улице.

*Гипотезы исследования.* В ходе работы нами были проверены следующие предположения: 1) об эффекте обучения - разработанная обучающая процедура «Компетентный пешеход» будет результативна в обучении младших школьников основам безопасного поведения на дороге; 2) об эффекте социальной желательности - в ходе обучения младших школьников правилам безопасного поведения одним из факторов, обуславливающих результативность процедуры, является социальная желательность поведения.

*Ход исследования.* Дизайн представленной работы предполагал оценку сформированности навыков безопасного поведения на дороге на первоначальном этапе исследования (до проведения обучающих занятий), а также на завершающем этапе (по итогам обучения). Исследование состояло из трех этапов. Продолжительность каждого этапа составила 1 учебный час.

На первом (подготовительном) этапе осуществлялась диагностика сформированности

навыков безопасного поведения на дороге у будущих участников обучающих процедур. В качестве оценки сформированности навыков безопасного поведения на дороге учащимся были продемонстрированы две специальные карточки с изображением сюжетов поведения людей на дороге и последовательно заданы вопросы, на которые дети должны были письменно ответить. Ответы детей никак не обсуждались и не комментировались. В качестве критериев оценки мы рассматривали следующее: способность ребенка реагировать на дорожную ситуацию; знание как поступить в этой ситуации; ориентирование по знакам, может различать дорожную разметку; берет на себя ответственность (если пишет, что «я пошёл бы по пешеходному/подземному и т.д.», то 1 балл, если пишет, что «попросил бы папу перейти к нам», то 0 баллов); если по словам ребенка, персонаж на картинке поступит правильно. За каждый правильный ответ начислялся 1 балл. По итогам первого этапа каждый ученик мог максимально получить 10 баллов.

Среди вопросов, которые на первом этапе задавались детям, были два, направленных на измерение у них уровня социальной желательности. В частности, ребенок должен был ответить на вопросы: «Как поступит персонаж в данной ситуации?» и «Каким образом поступишь ты в данной ситуации?» Расхождение ответов таким образом, что персонаж на картинке действует неправильно, а ребенок правильно, фиксировалось нами как более высокий уровень социальной желательности.

На втором (основном) этапе осуществлялось, собственно, обучение. Все испытуемые были разделены на мини-группы (по 4-5 человек), каждой группе были предоставлены карточки с изображением ситуации дорожного движения. Эти карточки были выполнены аналогично карточкам диагностического этапа, но включали изображения других дорожных ситуаций (примеры изображений показаны на рис. 1). Задание для каждой мини-группы было одним и тем же - составить небольшой рассказ или сказку по представленной карточке. В своем рассказе дети должны были описать ситуацию, возникшую перед героями и помочь героям найти правильный выход из этой ситуации.



**Рисунок 1 - Примеры изображений дорожных ситуаций**

Работу в каждой мини-группе контролировал один из организаторов исследования. По итогам работы каждая мини-группа последовательно зачитывала (представляла) свой рассказ и проходило обсуждение, в процессе которого учащиеся-слушатели выделяли достоинства

рассказа и фиксировали неточности с указанием путей их коррекции.

На третьем (заключительном) этапе осуществлялась итоговая диагностика сформированности навыков безопасного поведения на дороге, которая представляла собой демонстрацию карточек, показанных на первом этапе с теми же последовательно заданными вопросами, что и перед обучающим этапом.

*Результаты и обсуждение.* После получения данных на подготовительном этапе исследования все испытуемые были разделены на три субгруппы по уровню социальной желательности (низкий, средний и высокий уровни). Затем сопоставлялся общий показатель сформированности навыков безопасного поведения на дороге до и после обучения в трех субгруппах. Для обработки использовался двухфакторный дисперсионный анализ ANOVA с повторными измерениями по одному из факторов. Результаты статистической проверки выдвинутых в работе гипотез представлены в таблице 1 и на рис.2 и рис.3.

**Таблица 1- Показатели сформированности навыков безопасного поведения на дороге в субгруппах с различной социальной желательностью до и после обучающих процедур (средние и стандартные отклонения)**

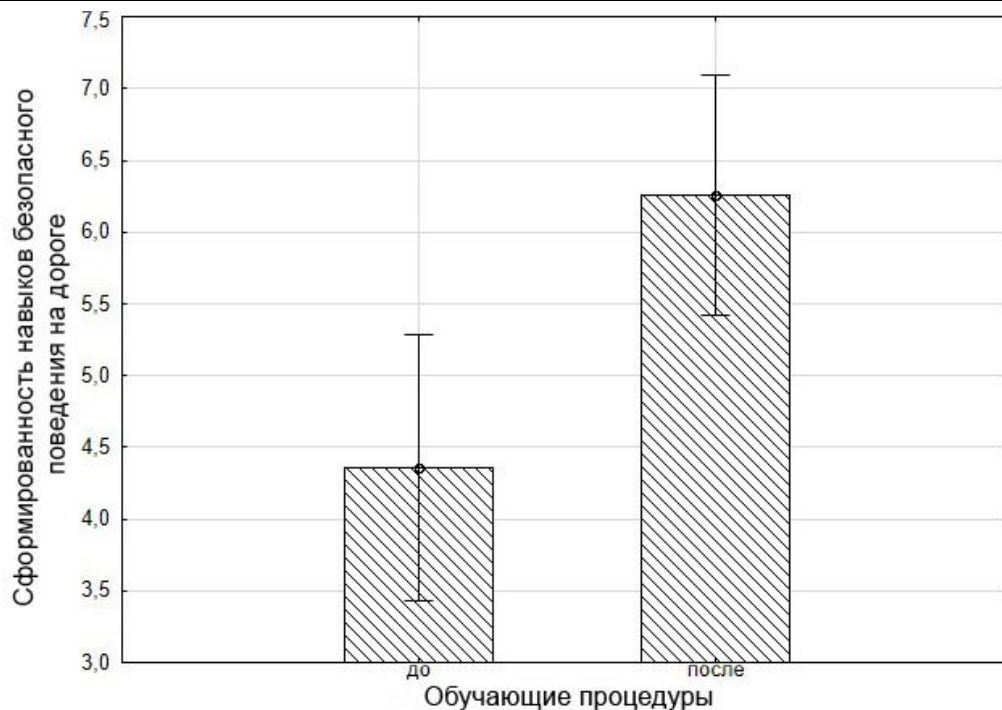
Уровень социальной желательности	До обучения		После обучения	
	М	SD	М	SD
	4,21	2,04	6,48	1,86
Низкий	4,75	2,22	5,50	2,08
Средний	4,40	2,55	6,60	2,27
Высокий	3,93	1,71	6,67	1,54

По результатам дисперсионного анализа получены следующие выводы:

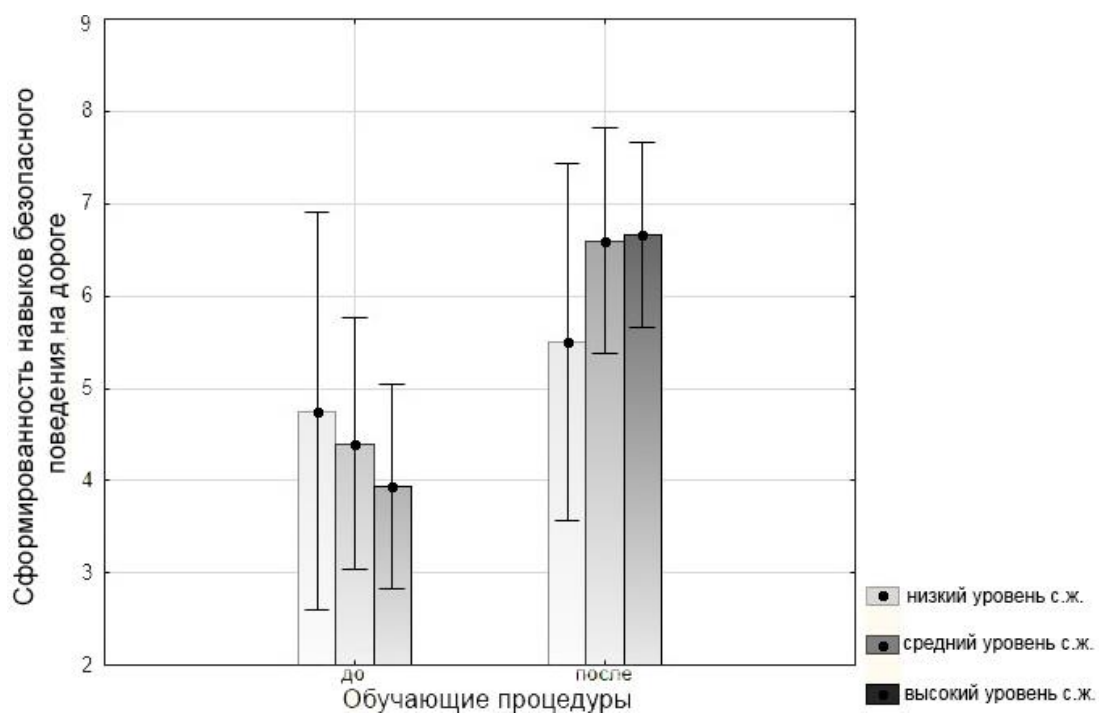
1) обнаружен главный эффект обучающих процедур – результативность сформированности навыков безопасного поведения на дороге представлена в сопоставлении средних значений по выборке (рис.2). После обучения у испытуемых зафиксированы более высокие показатели сформированности навыков безопасного поведения на дороге по сравнению с ситуацией до обучения:  $F(1,26) = 30,8$ ,  $p = 0,000$ ,  $\eta^2 = 0,54$ .

2) Не выявлен эффект фактора социальной желательности на общий уровень сформированности навыков безопасного поведения на дороге:  $F(2, 26) = 0,07$ ,  $p = 0,933$ ,  $\eta^2 = 0,005$ . Также по итогам дополнительного исследования не обнаружено совместного влияния факторов обучения и социальной желательности на сформированность навыков безопасного поведения на дороге у испытуемых при сопоставлении средних значений по выборке (рис. 3):  $F(2, 26) = 2,49$ ,  $p = 0,102$ ,  $\eta^2 = 0,16$ .

При обсуждении полученных данных следует, прежде всего, отметить эффект обучающего влияния, которое произвели на улучшение навыков безопасного поведения на дороге предложенные нами занятия. Первая гипотеза исследования полностью подтвердилась. Обнаруженные различия до и после применения обучающей процедуры «Компетентный пешеход» показывают, что предложенное мероприятие может быть эффективным инструментом формирования и развития навыков безопасного поведения на дороге у младших школьников. При этом достигается большой размер эффекта этого обучающего влияния ( $\eta^2 = 0,54$ ), что свидетельствует об эффективности выбранного метода обучения и правильно подобранных обучающих занятий.



**Рисунок 2 - Данные «средних значений» сформированности навыков безопасного поведения на дороге до и после обучения (вертикальные бары – 95% доверительный интервал)**



**Рисунок 3 - Данные «средних значений» сформированности навыков безопасного поведения на дороге в подгруппах с разным уровнем социальной желательности до и после обучения (вертикальные бары – 95% доверительный интервал)**

Логично было бы предположить, раз правильное поведение на дороге является социально



желательным для пешеходов, то должно было быть выявлено совместное влияние факторов обучения и социальной желательности на сформированность навыков безопасного поведения на дороге. Несмотря на то что, визуально на графиках видно, что наибольший эффект обучения был у детей показавших высокую социальную желательность, в то время, как школьники с низкими показателями социальной желательности продвинулись в обучении не столь значительно, однако статистически значимых результатов не выявлено. Вторая гипотеза исследования не подтвердилась, что может быть связано с небольшим объемом выборки испытуемых. Это можно объяснить тем фактом, что учащиеся из группы с наиболее низкими показателями социальной желательности еще до обучения продемонстрировали высокий уровень сформированности навыков безопасного поведения на дороге. Также, ограничением исследования выступает то обстоятельство, что в качестве способа измерения уровня дорожной грамотности использовались одни и те же карточки. И несмотря на то, что ответы детей на диагностическом этапе с ними не обсуждались и правильные ответы им не сообщались, на повторные ответы детей мог повлиять фактор знакомства с заданием.

### Заключение

Среди выводов проведенного исследования следует отметить:

1. Обнаружено, что разработанная обучающая процедура «Компетентный пешеход», включающая визуальные дидактические средства, направленные на улучшение навыков безопасного поведения на дороге, является эффективным инструментом обучения детей младшего школьного возраста.

2. Социальная желательность, по данным приведенного исследования, не связана со сформированностью навыков безопасного поведения на дороге и не определяет процесс их становления в специализированном обучении.

В перспективе исследования планируется дополнить банк стимульных материалов как на диагностическом, так и на основных этапах исследования.

### Библиография

1. Афонин В. В. Международный опыт обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. 2016. № 1 (43). С. 58-59
2. Ахмадиева Р. Ш. Предупреждение дорожно-транспортного травматизма как педагогическая проблема // Казанский педагогический журнал. 2010. №3. С. 65-73
3. Барлас Т.В. Психологический практикум для начинающих – М.: Когито-Центр, 2014. – 208 с.
4. Брунер Дж. Психология познания. За пределами непосредственной информации – М.: Прогресс, 1977. - 413 с.
5. Веракса А.Н. Особенности символического опосредствования у младших школьников // Психологическая наука и образование. 2008. №1. С. 50-57.
6. Вербицкий А.А. Активное обучение в высшей школе: контекстный подход – М.: Высш. шк., 1991. – 207 с.
7. Изюмский А. А., Надирян С. Л., Сенин И. С. Основные направления профилактики детского травматизма на дорогах // Вестник СГТУ. 2013. №2 (71). С. 282-285
8. Кузнецова И.И. Учет психологических особенностей несовершеннолетних при осуществлении индивидуальной виктимологической профилактики дорожно-транспортных происшествий с их участием // Виктимология. 2018. №4 (18). С. 68-72
9. Официальный сайт Госавтоинспекции: [сайт]. URL: <http://www.gibdd.ru> (дата обращения 13.12.2019 г.)
10. Салмина Н.Г., Тиханова И.Г. Внутренняя позиция школьника и социальная желательность у детей старшего дошкольного и младшего школьного возрастов // Культурно-историческая психология. 2007. Том 3. № 1. С. 56–62
11. Сергеев А.Н., Сафонов Е.Ю., Уметбаев З.М. Готовность школьника к безопасному дорожному движению // Сибирский педагогический журнал. – 2012. – № 1. – С. 99–102.

---

## Formation of skills of safe behavior on the road for younger students using visual learning tools

**Nikita A. Sotnikov**

Student, Institute of Psychology,  
Tsiolkovsky Kaluga State University,  
248023, 26 Stepan Razin str., Kaluga, Russian Federation;  
e-mail: niksot77@gmail.com

**Tat'yana R. Kucheruk**

Student, Institute of Psychology,  
Tsiolkovsky Kaluga State University,  
248023, 26 Stepan Razin str., Kaluga, Russian Federation;  
e-mail: tanchik215@gmail.com

**Ol'ga N. Bakurova**

PhD in Psychology, Associate Professor, Institute of Psychology,  
Tsiolkovsky Kaluga State University  
248023, 26 Stepan Razin str., Kaluga, Russian Federation;  
e-mail: helga-bakurova@yandex.ru

### Abstract

The article presents the results of a theoretical analysis and an empirical study of the conditions for effective formation of safe behavior skills on the road and the use of the developed stimulus material depicting scenes of behavior on the road and traffic situations. The study tested the training procedure "Competent pedestrian", aimed at the formation and development of skills of safe behavior on the road for younger students. It is established that the proposed procedure, using visual learning tools, is an effective tool for learning the rules of safe behavior on the road by children of primary school age.

It is shown in the work that the developed training procedure "Competent Pedestrian", including visual didactic tools aimed at improving the skills of safe behavior on the road, is an effective tool for teaching children of primary school age. According to the given research, social desirability is not connected with the formation of safe behavior skills on the road and does not determine the process of their formation in specialized training. In the future, it is planned to supplement the bank of stimulus materials both at the diagnostic and at the main stages of the study.

### For citation

Sotnikov N.A., Kucheruk T.R., Bakurova O.N. (2020) Formirovanie navykov bezopasnogo povedeniya na doroge u mladshikh shkol'nikov vozmozhnostyami vizual'nykh sredstv obucheniya [Formation of skills of safe behavior on the road for younger students using visual learning tools]. *Psikhologiya. Istoriko-kriticheskie obzory i sovremennye issledovaniya* [Psychology. Historical-critical Reviews and Current Researches], 9 (1A), pp. 246-256. DOI: 10.34670/AR.2020.45.1.029

**Keywords**

Traffic rules, traffic injuries, rules of safe behavior on the road, visualization.

**References**

1. Afonin V.V., "International experience in ensuring road safety", *Oryol Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia named after V.V. Lukyanov* ["Mezhdunarodnyi opyt obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya", *Vestnik Kaliningradskogo filiala Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii*], 2016, no. 1(43), pp. 58-59
2. Akhmadieva R.Sh. Preventing child traffic injury as a pedagogical problem. *Kazan Pedagogical Journal* ["Preduprezhdenie dorozhno-transportnogo travmatizma kak pedagogicheskaya problema", *Kazanskii pedagogicheskii zhurnal*], 2010, no. 3, pp. 65-73
3. Barlas T.V. (2014) *Psikhologicheskii praktikum dlya nachinayushchikh* [Psychological workshop for beginners]. Moscow: Kogito-Center
4. Bruner J. (1977) *Psikhologiya poznaniya. Za predelami neposredstvennoi informatsii* [Psychology of knowledge. Beyond Direct Information]. Moscow: Progress
5. Veraksa A. N. "Features of Symbolic Mediation in Early School: Age Children", *Psychological Science and Education* ["Osobennosti simvolicheskogo oposredstvovaniya u mladshikh shkol'nikov", *Psikhologicheskaya nauka i obrazovanie*], 2008, no. 1, pp. 50-57
6. Verbitsky A.A. (1991) *Aktivnoe obuchenie v vysshei shkole: kontekstnyi podkhod* [Active Learning in Higher Education: A Contextual Approach]. Moscow: Vyssh. shk.
7. Izyumsky A.A., Nadiryan S.L., Senin I.S. "The main directions of prevention of children traumatism on roads" *Bulletin of the Saratov State Technical University* ["Osnovnye napravleniya profilaktiki detskogo travmatizma na dorogakh", *Vestnik Saratovskogo Gosudarstvennogo Tekhnicheskogo Univesiteta*], 2013, no. 2(71), pp. 282-285
8. Kuznetsova I.I. "The view of psychological traits of juveniles which are to be considered in individual victimological prevention of traffic accidents with them" *Victimology* ["Uchet psikhologicheskikh osobennostei nesovershennoletnikh pri osushchestvlenii individual'noi viktimologicheskoi profilaktiki dorozhno-transportnykh proisshestvii s ikh uchastiem", *Viktimologiya*], 2018, no. 4(18), pp. 68-72
9. Official website of the State traffic inspectorate. Available at: <http://www.gibdd.ru> [Accessed 13/12/19].
10. Salmina N.G., Tikhanova I.G. "Inner Position and Social Desirability in Preschool and Early School Age Children", *Cultural-Historical Psychology* ["Vnutrennyaya pozitsiya shkol'nika i sotsial'naya zhelatel'nost' u detei starshego doskol'nogo i mladshhego shkol'nogo vozrastov", *Kul'turno-istoricheskaya psikhologiya*], 2007. Vol. 3, no. 1, pp. 56–62.
11. Sergeev A. N., Safonov E. Ju., Umetbaev Z. M. "Readiness of the schoolboy for safe traffic", *Siberian Pedagogical Journal* ["Gotovnost' shkol'nika k bezopasnomu dorozhnomu dvizheniyu", *Sibirskii pedagogicheskii zhurnal*], 2012, no. 1, pp. 99-102