

Модификация теста С. Розенцвейга для изучения фрустрационных реакций водителей

Л.В. ВЕЛИКАНОВ*,
ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,
muct@yandex.ru

Н.Н. ТОЛСТЫХ**,
ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,
nnvt@list.ru

Представлена авторская модификация теста рисуночной ассоциации С. Розенцвейга, предназначенная для изучения специфики фрустрационных реакций водителей в ситуациях дорожного движения. Суть модификации состоит в совместном использовании классического набора из 24 рисунков и дополнительного, авторского, содержащего аналогичные по психологическому содержанию рисунки, но на которых фрустрируемым персонажем всегда является водитель в различных трудных — с социально-психологической точки зрения — ситуациях дорожного движения. Поскольку в оригинальном наборе теста уже присутствует 6 рисунков с ситуациями на дороге, то они вошли в оба набора. В итоге испытуемым предъявляется 42 рисунка. Дополнительно была изменена и унифицирована стилистика всех рисунков: одежда, прически, транспортные средства (автомобили, мотоциклы) стали соответствующими современной моде. Апробация модифицированного теста была осуществлена на выборке в 40 человек, половину которой составили женщины-водители, половину — водители-мужчины. Каждая из этих групп, в свою очередь, была разделена по возрасту и, соответственно, стажу вождения. Таким образом, сравнивались реакции фрустрации испытуемых четырех подгрупп: женщины в возрасте от 20 до 30 лет со стажем вождения до 10 лет, женщины в возрасте от 30 до 40 лет со стажем вождения более 10 лет, мужчины в возрасте от 20 до 30 лет со стажем вождения до 10 лет, мужчины в возрасте от 30 до 40 лет со стажем вождения более 10 лет. Достоверность различий проверя-

Для цитаты:

Великанов Л.В., Толстых Н.Н. Модификация теста С. Розенцвейга для изучения фрустрационных реакций водителей // Социальная психология и общество. 2018. Т. 9. № 4. С. 134–152. doi: 10.17759/sps.2018090412

* Великанов Леонид Владимирович — магистр психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия, muct@yandex.ru

** Толстых Наталия Николаевна — доктор психологических наук, профессор, заведующая кафедрой социальной психологии развития, факультет социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия, nnvt@list.ru

лась с помощью *t*-критерия Стьюдента для определения разности долей. Выявлена и представлена в статье определенная специфика реакций фрустрации в ситуациях дорожного движения во всех описанных подгруппах, а также при сравнении мужской и женской частей выборки и водителей разного возраста, имеющих различный стаж вождения. Эти данные позволяют прийти к выводу о продуктивности предложенной модификации.

Ключевые слова: фрустрация, фрустрационные реакции, тест рисуночной ассоциации, ситуации дорожного движения, водитель.

Введение

Психология дорожного движения (Traffic Psychology), имея давнюю историю в зарубежной психологии, с недавних пор стала активно развиваться и в нашей стране, стремительно расширяя круг изучаемых проблем, список используемых понятий, число исследовательских, диагностических, развивающих методов. В фокусе настоящего сообщения — понятие фрустрации и метод ее изучения: проективный тест рисуночной ассоциации, призванный выявлять характер реагирования индивида в различных сложных жизненных ситуациях.

Непростые ситуации, с которыми сталкивается водитель, становясь участником дорожного движения, можно разделить на две группы. Во-первых, это ситуации, непосредственно связанные с управлением транспортным средством (владение навыками вождения, учет характера дорожного покрытия, погодных условий, процессы восприятия и обработки оперативной информации в условиях ограниченного времени и т. п.), иными словами, это ситуации из области «человек — техника»; исследованием таких проблем обычно занимаются эргономика, психология труда. Во-вторых, это ситуации из области «человек — человек», ситуации взаимодействия водителя с другими участниками дорожного

движения (пассажиры его транспортного средства, другие водители, пешеходы, инспекторы ДПС и др.); возникающие здесь проблемы имеют отношение, с одной стороны, к психологии личности, а с другой — к социальной психологии. Для изучения подобных проблем представляется продуктивным воспользоваться тестом рисуночной фрустрации.

Сам термин «фрустрация» возник в психоанализе, использовался многими его предшественниками, включая З. Фрейда, но широкое распространение получил благодаря С. Розенцвейгу и предложенной им в 1934 г. так называемой эвристической теории фрустрации.

В самом общем виде фрустрацию можно определить как близкое к стрессовому психическое состояние, возникающее у индивида при столкновении со сложными, непреодолимыми (реально или субъективно так воспринимаемыми) препятствиями на пути удовлетворения его потребностей. В таких ситуациях — ситуациях фрустрации — разные люди проявляют различные эмоциональные и поведенческие реакции (фрустрационные реакции). Для изучения фрустрационных реакций, возникающих при взаимодействии людей, и был разработан тест рисуночной фрустрации.

Тест (методика) рисуночной фрустрации С. Розенцвейга (Picture-Frustration Study, PF Study), впервые опублико-

ванный в 1945 г. [8], в 70-е гг. появившийся в нашей стране в модификации Н.В. Тарабриной [4; 5; 6], за долгие годы применения доказал свою валидность и информативность. Это побуждало исследователей к разработке различных модификаций этого диагностического инструмента и способов обработки получаемых с его помощью данных. Приведем в качестве примеров модификаций, используемых в нашей стране, детский вариант теста [2] и вариант для применения в сфере организационной психологии [7]. Их отличие от оригинального теста состоит в конкретном содержании рисунков, в первом случае воспроизводящих ситуации фрустрации, специфичные для детской жизни, во втором — ситуации, возникающие в деловом общении взрослых людей.

Методика

Использование нами теста Розенцвейга для изучения фрустрационных ре-

акций водителей в ситуации дорожного движения было предпринято для поиска ответа на следующий вопрос: что в большей степени определяет характер этих реакций — личностный фактор или ситуационный, иными словами, демонстрирует ли водитель в сложных ситуациях на дороге привычные для себя реакции или эти реакции специфичны и определяются именно ситуацией дорожного движения и взаимодействия с теми персонажами, с которыми сталкивается человек в роли водителя?

Для ответа на этот вопрос было принято решение одновременно использовать оригинальный набор рисунков теста (часть 1) и набор рисунков, на которых изображены различные ситуации дорожного движения, аналогичные по своему психологическому содержанию соответствующим рисункам оригинального теста, где фрустрированным субъектом оказывается водитель (часть 2). Пример создания рисунка для второй части теста представлен на рис. 1.

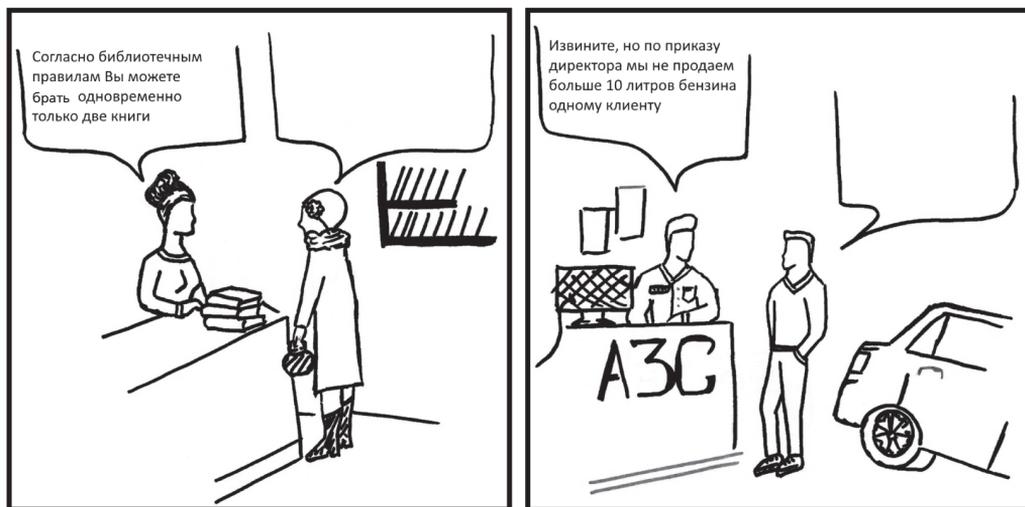


Рис. 1. Соответствующие рисунки из первой (оригинальной) и второй (авторской) частей теста

Во все рисунки были внесены стилистические изменения, призванные сделать их более современными: персонажей одели в современную одежду, дали им в руки современные телефоны, машины стали похожи на современные (рис. 2).

В оригинальном варианте теста из 24 рисунков шесть уже отражают ситуации, имеющие отношение к дорожной среде. Четыре из них (№ 1, 4, 14, 15) — это ситуации препятствия, и две (№ 16, 19) — ситуации обвинения. Эти рисунки без изменения

вошли и в первую, и во вторую часть теста. Соответственно, во второй (авторской) части теста к ним были добавлены 18 новых ситуаций. В итоге был получен тест, состоящий из 42 рисунков, обработка которого предполагала дифференцированный анализ фрустрационных реакций в первой части (24 рисунка) и второй части (24 рисунка), при этом шесть вышеперечисленных рисунков входили в обработку и первой, и второй части (см. рис. 3).

Такой дизайн теста при отдельном анализе и подсчете представленности



Рис. 2. Пример изменения стилистики рисунка

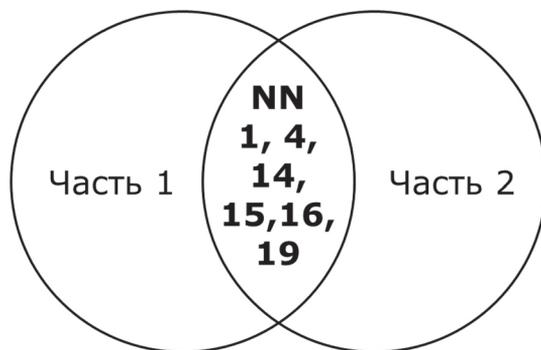


Рис. 3. Дизайн модифицированного теста

разного вида реакций из его первой и второй части, а затем их сравнении дает возможность проверки целого ряда содержательных гипотез, а именно:

Гипотеза 1. В ситуациях дорожного движения человек демонстрирует те же фрустрационные реакции, которые он демонстрирует и в обыденной жизни, иными словами, личностный фактор можно считать ключевым для прогноза реагирования на дороге. В этом случае реакции на ситуации из первой и второй части модифицированного теста не будут отличаться.

Гипотеза 2. В ситуациях дорожного движения люди демонстрируют иные реакции по сравнению с ситуациями обыденной жизни. В этом случае реакции на рисунки первой и второй части теста будут различаться. Тогда можно думать, что ключевым является ситуационный фактор. Это порождает следующую гипотезу: возможно, при различии ситуаций дорожного движения в разных странах или в разных регионах одной страны (тем более такой большой, как Россия) этот ситуационный фактор будет иметь различное значение.

Гипотеза 3. Какие-то люди будут демонстрировать в ситуациях дорожного движения те же реакции, что и в ситуациях обыденной жизни, а какие-то — другие реакции. В таком случае интересно выявить влияющие на это факторы: пол, возраст, стаж вождения, особенности личности, темперамента и др.

Эмпирическое исследование

В рамках работы над магистерской диссертацией [1] с использованием вышеописанной авторской модификации теста Розенцвейга было проведено исследование,

которое мы расцениваем как пилотажное. Проверялись следующие *гипотезы*:

1) фрустрационные реакции в ситуациях дорожного движения отличаются от фрустрационных реакций в обыденной жизни;

2) фрустрационные реакции в ситуациях дорожного движения зависят от возраста и стажа вождения водителей;

3) фрустрационные реакции в ситуациях дорожного движения имеют гендерную специфику.

Выборка. В исследовании приняли участие 40 человек — 20 мужчин и 20 женщин. И в группе мужчин, и в группе женщин 10 испытуемых были в возрасте от 20 до 30 лет со стажем вождения до 10 лет и 10 — в возрасте от 30 до 40 лет со стажем вождения более 10 лет. Анализ результатов осуществлялся путем сравнения четырех половозрастных групп:

1) мужчины в возрасте от 20 до 30 лет со стажем вождения от 3 до 10 лет — М1 (n=10);

2) мужчины в возрасте от 30 до 40 лет со стажем вождения более 10 лет — М2 (n=10);

3) женщины в возрасте от 20 до 30 лет со стажем вождения от 3 до 10 лет — Ж1 (n=10);

4) женщины в возрасте от 30 до 40 лет со стажем вождения более 10 лет — Ж2 (n=10).

Каждому испытуемому предлагался набор рисунков — 42 рисунка — и давалась стандартная для теста Розенцвейга инструкция. Исследование проводилось индивидуально с каждым испытуемым.

Обработка теста проводилась по стандартной процедуре, отдельно для первой и второй части теста.

Оценка достоверности различий в представленности фрустрационных реакций, выявляемых в двух частях теста, про-

водилась с помощью t-критерия Стьюдента для сравнения разности долей [3].

Результаты. Сопоставим вначале фрустрационные реакции водителей-мужчин (группы М1 и М2) в ситуациях фрустрации в обыденной жизни (первая, оригинальная, часть теста), с одной стороны, и в ситуациях дорожного движения — с другой (вторая, авторская, часть теста). Соответствующие данные отображены в табл. 1 и 2. Жирным шрифтом выделены статистически достоверные различия между результатами по первой и второй части теста.

В целом по группе мужчин (М1 и М2) как в оригинальных ситуациях теста, так и в авторских доминирует реакция, **экстрапунитивная** по направлению и **эго-защитная** по типу (*E-ED*), но в ситуациях дорожного движения такая реакция проявляется чаще, хотя в данном случае это различие не достигает статистической значимости.

В жизненных ситуациях (табл. 1) наблюдается достаточно много **импунитивных препятственно-доминантных** реакций (*M-OD*) — 74 ответа, т. е. испытуемые не придают значения фрустрирующей ситуации или же отрицают ее неблагоприятность, но подобных реакций становится **значительно** меньше в авторской части методики (27 ответа). Это различие статистически значимо ($p < 0,001$).

197 ответов (41%) в оригинальной части теста приходится на **импунитивные** по направлению реакцию, а в авторской части выраженность данных реакций **значительно** ($p < 0,001$) меньше — 166 ответов (34,6%). Иными словами, в ситуациях дорожного движения водители становятся более склонными возлагать ответственность, вину либо на кого-то другого, либо на себя самого: общее число экстрапунитивных (*E*) и интропунитивных (*I*) по направлению реакций

Таблица 1
Сводная таблица профилей испытуемых мужчин (группы М1 и М2) по оригинальной части теста рисуночной фрустрации

	O-D	E-D	N-P	сумма	%
E	37	127	39	203	42,3
I	17	28	35	80	16,7
M	74	43	80	197	41
сумма	128	198	154		
%	26,7	41,3	32		

Таблица 2
Сводная таблица профилей испытуемых мужчин (группы М1 и М2) по авторской части теста рисуночной фрустрации

	O-D	E-D	N-P	сумма	%
E	21	140	56	217	45,2
I	20	32	45	97	20,2
M	27	59	80	166	34,6
сумма	68	231	181		
%	14,2	48,1	37,7		

растет, хотя этот рост и не достигает статистически значимых значений.

Сравним теперь характер фрустрационных реакций у водителей-мужчин разного возраста с разным стажем вождения — группы М1 и М2. Соответствующие данные приведены в табл. 3—6.

В группе М1 как в части оригинальных ситуаций теста рисуночной фрустрации, так и в авторской части доминирует реакция, **экстрапунитивная** по направлению и **эго-защитная** по типу

(*E-ED*), но число таких реакций в ситуациях, связанных с областью дорожного движения, значимо ($p < 0,001$) выше, чем в ситуациях, составляющих классический тест Розенцвейга. Из этого следует, что указанная выше реакция встречается значительно чаще в ситуациях, связанных с дорожно-транспортной средой.

В группе водителей постарше и с большим стажем вождения (М2) большинство ситуаций повседневной жизни вызывало реакцию **импунитивную**

Таблица 3

Профили испытуемых группы М1 по оригинальной части теста рисуночной фрустрации

	O-D	E-D	N-P	сумма	%
E	20	64	21	105	43,7
I	9	12	18	39	16,3
M	32	23	41	96	40
сумма	61	99	80		
%	25,4	41,3	33,3		

Таблица 4

Профили испытуемых группы М1 по авторской части теста рисуночной фрустрации

	O-D	E-D	N-P	сумма	%
E	12	92	31	135	56,3
I	5	5	10	20	8,3
M	13	26	46	85	35,4
сумма	30	123	87		
%	12,5	51,3	36,2		

Таблица 5

Профили испытуемых группы М2 по оригинальной части теста рисуночной фрустрации

	O-D	E-D	N-P	сумма	%
E	17	63	18	98	40,8
I	8	16	17	41	17,1
M	42	20	39	101	42,1
сумма	67	99	74		
%	27,9	41,3	30,8		

Таблица 6

Профили испытуемых группы М2 по авторской части теста
рисуночной фрустрации

	O-D	E-D	N-P	сумма	%
E	9	48	25	82	34,2
I	15	27	35	77	32,1
M	14	33	34	81	33,7
сумма	38	108	94		
%	15,8	45	39,2		

(42,1%) или **экстрапунитивную** (40,8%) по направлению и **эго-защитную** по типу. В ситуациях дорожно-транспортной среды реакции по направлению распределены почти в равной мере: **импунитивная** — 32,1%, **интропунитивная** — 33,7%, **экстрапунитивная** — 34,2%. По типу доминируют **эго-защитные реакции**.

Это означает, что в дорожных ситуациях мужчины в возрасте от 30 до 40 лет со стажем вождения более 10 лет проявляют больше гибкости по направлению реакции. Вместе с тем они зафиксированы на самозащите (45% ответов), им важно найти виновного, даже если в этом виновата какая-то третья либо неизвестная сторона или же просто ситуация сама по себе. Это отличает их от более молодых водителей из группы М1, которые в большинстве случаев склонны выделять обвинителя, имеющего непосредственное отношение к ситуации.

Аналогичный анализ по женской части выборки (группы Ж1 и Ж2) позволил выявить следующее.

В ситуациях повседневной жизни (часть 1 теста) у женщин доминирует **импунитивная** реакция по направлению (50,8%), а по типу с равной частотой встречаются реакции *O-D* (31,3%), *E-D* (33,5%) и *N-P* (35,2%). Иными словами, можно сказать, что у женщин обвинение кого-либо или самой себя отсутствует

или минимизируется, значимость события отрицается, явное осуждение отсутствует и субъект надеется на благополучное разрешение проблем само собой. Однако в ситуациях дорожного движения явно доминирующей оказывается реакция **экстрапунитивная** по направлению и **эго-защитная** по типу.

Сравнение мужской и женской групп нашей выборки показывает, что при возникновении фрустрирующих ситуаций в повседневной жизни мужчины чаще занимают роль обвинителя, а женщины стараются свести значимость ситуации к минимуму, но в условиях дорожно-транспортной среды как мужчины, так и женщины чаще проявляют враждебность и **экстрапунитивную эго-защитную** реакцию.

При сравнении групп, выделенных по возрастному критерию и стажу вождения (М1 + Ж1 с одной стороны и М2 + Ж2 — с другой), оказалось, что в обеих группах в ситуациях повседневной жизни (часть 1 теста) преобладают **импунитивные** реакции по направлению, а по типу реакции различаются: в группе более молодых водителей доминирует **потребностно-настойчивая**, а в группе более зрелых — **эго-защитная**. В условиях дорожно-транспортной среды (часть 2 теста) у представителей обеих групп доминирует **экстрапунитивная эго-защитная** реакция.

Выводы

1. Подводя общий итог, можно сказать, что полученные данные свидетельствуют о влиянии дорожно-транспортной среды на фрустрационные реакции водителей, провоцируя увеличение реакций, экстрапунитивных по направлению (внешне-обвиняющих) и эго-защитных по типу.

2. Характер реагирования на фрустрирующие ситуации как в ситуациях повседневной жизни, составляющих содержание оригинальной части теста Розенцвейга (часть 1), так и в ситуациях дорожного движения, составивших авторскую часть (часть 2) модифицированного теста, зависит от пола и возраста водителей.

3. Наиболее часто встречающаяся у всех испытуемых реакция как в ситуациях, имеющих отношение к повседневной жизни (часть 1 теста), так и в дорожно-транспортной среде (часть 2 теста), — экстрапунитивная эго-защитная.

4. В оригинальных ситуациях теста Розенцвейга (часть 1 теста) чаще встречается импунитивные по направлению реакции (45,9% ответов), а в авторской (часть 2 теста) доминируют реакции экстрапунитивные (47,4% ответов).

5. По типу преобладают эго-защитные реакции, но в оригинальных ситуациях теста Розенцвейга они встречаются реже, чем в авторских ситуациях (часть 2 модифицированного теста): 37,4 и 49,3% ответов соответственно.

6. У мужчин в ситуациях дорожно-транспортной среды усиливается экстрапунитивная по направлению (с 42,3 до 45,2% ответов) и эго-защитная по типу реакция (с 41,3 до 48,1% ответов). В то же время у женщин реакции меняются с импунитивных по направлению (50,8%

ответов) и потребностно-настойчивых по типу (35,2% ответов) на экстрапунитивные (49,6% ответов) и эго-защитные (50,4% ответов) соответственно.

7. В группе испытуемых в возрасте от 20 до 30 лет в дорожно-транспортной среде реакция меняется с импунитивной по направлению (46,7% ответов) и потребностно-настойчивой по типу (36,9% ответов) на экстрапунитивную (55,6% ответов) и эго-защитную (52,9% ответов). У испытуемых в возрасте от 30 до 40 лет реакция по направлению также меняется с импунитивной (45,2% ответов) на экстрапунитивную (39,2% ответов), по типу представленность эго-защитной реакции несколько усиливается (с 39,2 до 45,6% ответов).

Ограничения и перспективы исследования

Ограничения исследования связаны, в первую очередь, с малочисленностью выборки. Однако тот факт, что даже на столь небольшой выборке были получены статистически достоверные различия в характере реагирования на фрустрирующие ситуации в повседневной жизни и в условиях дорожно-транспортной среды, в специфике реагирования мужчин и женщин, более молодых и более зрелых водителей с разным стажем вождения, позволяет говорить о продуктивности предложенного методического подхода.

Увеличение выборки позволит не только уточнить полученные в настоящем исследовании выводы, но и вычислить такой показатель, как GCR, отражающий типичный способ реагирования для определенной социокультурной группы. Эти данные в совокупности могут служить важной частью тестиро-

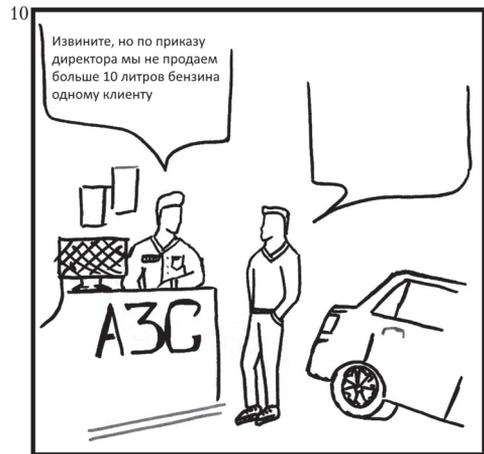
вания водителей с точки зрения их социально-психологической готовности к адекватному поведению в ситуациях дорожно-транспортной среды.

В перспективе представляется также целесообразным создать вариант теста, где на рисунках фрустрированный персонаж — это водитель-женщина.

Приложение

Модифицированный тест С. Розенцвейга





11



12



13



14

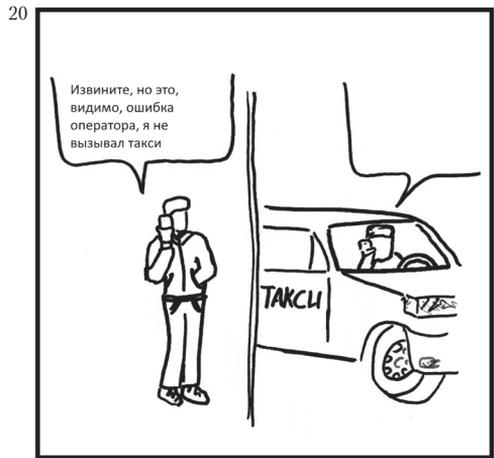
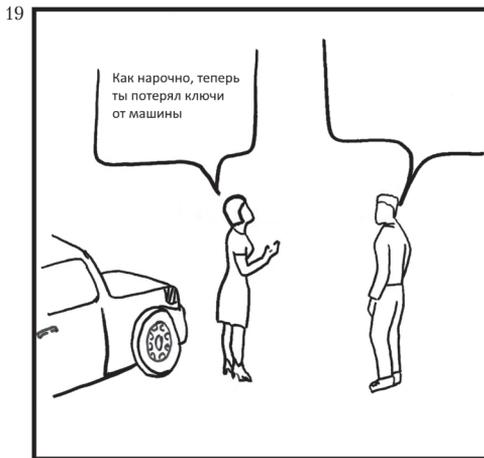
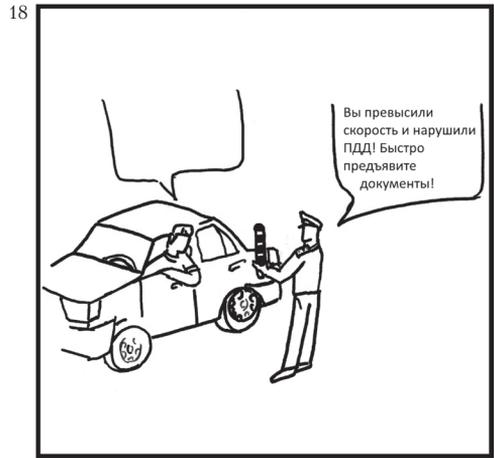
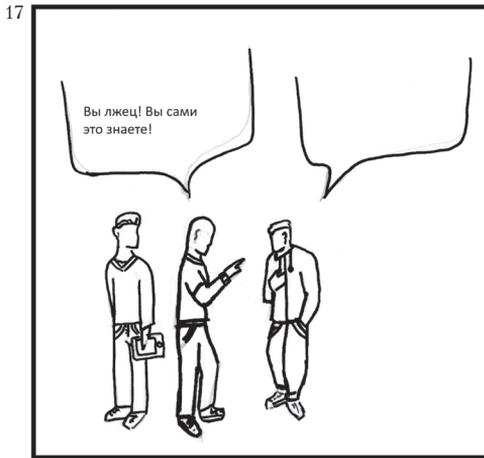


15



16





23



24



25



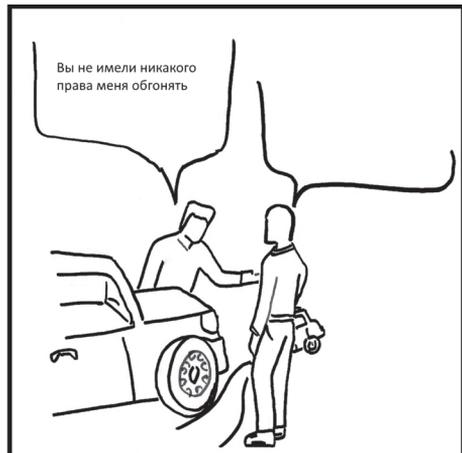
26



27



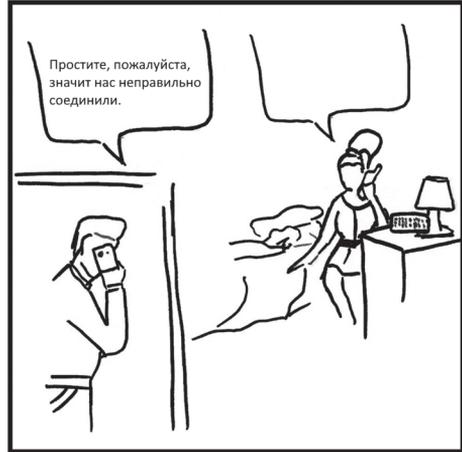
28



29



30



31



32



33



34



35



36



37



38



39



40



41



42



ЛИТЕРАТУРА

1. Великанов Л.В. Реакция фрустрации в ситуации дорожного движения. Выпускная квалификационная работа (магистерская диссертация). Рукопись. М., 2018. 117 с.
2. Данилова Е.Е. Детский тест «рисуночной фрустрации» С. Розенцвейга. Практическое руководство. М.: Московский городской психолого-медико-социальный центр. 1997. 102 с.
3. Плохинский Н.А. Биометрия. М.: Изд-во МГУ, 1970. 367 с.
4. Тарабрина Н.В. Методика изучения фрустрационных реакций (Picture-Frustration Study, S. Rosenzweig) // Иностранная психология. 1994. Т. 2. № 2(4). С. 68–77.
5. Тарабрина Н.В. Экспериментально-психологическая методика изучения фрустрационных реакций: Методические рекомендации. Л.: Ленингр. н.-и. психоневрол. ин-т, 1984. 23 с.
6. Тест Розенцвейга. Методика рисуночной фрустрации (модификация Н.В. Тарабриной) // Диагностика эмоционально-нравственного развития // Ред. и сост. Дерманова И.Б. СПб: Речь, 2002. 171 с.
7. Хитрова Н.Г. Рисуночный тест «Деловые ситуации» // Лучшие психологические тесты для профотбора и профориентации: Описание и руководство к использованию / Отв. Ред. А.Ф. Кудрявцев. Петрозаводск: Изд-во «Петроком», 1992. С. 139–159.
8. Rosenzweig S. The picture-association method and its application in a study of reactions to frustration // J. Pers. 1945. Vol. 14. № 1. P. 3–23.

Modification of S. Rosenzweig test to study driver's frustration reactions

L.V. VELIKANOV*,

*Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,
muct@yandex.ru*

N.N. TOLSTYKH**,

*Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia,
nnvt@list.ru*

The authors present own modification of S. Rosenzweig picture association test, designed to study the specifics of frustration reactions of drivers in various traffic situations. In this version the classic set of 24 drawings is combined with an additional one, designed by the authors and containing similar psychological content where the frustrated character is always the driver in difficult – from a psychosocial point of view – traffic situations. Since in the original test set there are already six drawings with “on the road” situations, they have been included in both sets. As a result the participants get 42 pictures each. Additionally, the design of all the drawings – clothes, hairstyles, vehicles (cars, motorcycles) – has been changed and unified in accordance with modern style. The new modified version has been tested on a sample of 40 drivers, half – men and half – women. Each group was divided by age and driving experience accordingly. Thus, the frustration reactions of the four subgroups were compared: women aged 20 to 30 years with driving experience up to 10 years, women aged 30 to 40 years with driving experience more than 10 years, men aged 20 to 30 years with driving experience up to 10 years; men aged 30 to 40 years with driving experience of over 10 years. The differences were checked with Student's t-test. The specific frustration reactions in traffic situations identified in all subgroups mentioned above as well as comparisons between male and female drivers, ages and driving experience, are presented in the article. These data allow the conclusion about the productivity of the proposed modification.

Keywords: *frustration, frustration reactions, picture association test, traffic situations, driver.*

For citation:

Velikanov L.V., Tolstykh N.N. Modification of S. Rosenzweig test to study driver's frustration reactions. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo [Social Psychology and Society]*, 2018. Vol. 9, no. 4, pp. 134–152. (In Russ., abstr. in Engl.). doi: 10.17759/sps.2018090412

* *Velikanov Leonid V.* – Master of Psychology, Moscow State Psychology and Education University, Moscow, Russia muct@yandex.ru

** *Tolstykh Natalia N.* – Doctor of Science in Psychology, Professor, Division Head of Social psychology of development, Department of Social Psychology, Moscow State University of Psychology and Education, Moscow, Russia, nnvt@list.ru

REFERENCES

1. Velikanov L.V. Reakciya frustracii v situacii dorozhnogo dvizheniya. Vypusknaya kvalifikacionnaya rabota (magisterskaya dissertaciya). Rukopis' [The reaction of frustration in a traffic situation. Masters (Psychology) diss]. M., 2018. 117 p.
2. Danilova E.E. Detskii test «risunochnoi frustracii» S. Rozenveiga. Prakticheskoe rukovodstvo [Children's test "drawing frustration" S. Rosenzweig. Practical guide]. M.: Moskovskii gorodskoi psihologo-mediko-social'nyi centr. 1997. 102 p.
3. Plohinskii N.A. Biometriya [Biometrics]. M.: Izd-vo MGU, 1970. 367 p.
4. Tarabrina N.V. Metodika izucheniya frustracionnyh reakcii [Picture-Frustration Study, S. Rosenzweig]. *Inostrannaya psihologiya*, 1994. Vol. 2, no. 2(4), pp. 68–77.
5. Tarabrina N.V. Eksperimental'no-psihologicheskaya metodika izucheniya frustracionnyh reakcii: Metodicheskie rekomendacii [Experimental psychological methodology for studying frustration reactions: Methodical recommendations]. L.: Leningr. n.-i. psihonevrol. in-t, 1984. 23 p.
6. Test Rozenveiga. Metodika risunochnoi frustracii (modifikaciya N.V. Tarabrinoi) [Test Rosenzweig. Methods of drawing frustration (modification N.V. Tarabrina)]. In I.B. Dermanova (ed). *Diagnostika emocional'no-nravstvennogo razvitiya [Diagnosis of emotional and moral development]*. St. Petersburg: Rech', 2002. 171 p.
7. Hitrova N.G. Risunochnyi test «Delovye situacii» [Drawing test "Business situations"]. In A.F. Kudryavcev. *Luchshie psihologicheskie testy dlya profotbora i proforientacii: Opisanie i rukovodstvo k ispol'zovaniyu [The best psychological tests for professional selection and vocational guidance: Description and guidance for use]*. Petrozavodsk: Izd-vo «Petrokom», 1992, pp. 139–159.
8. Rosenzweig S. The picture-association method and its application in a study of reactions to frustration. *J. Pers*, 1945. Vol. 14, no. 1, pp. 3–23.