

SCI-CONF.COM.UA

INTERNATIONAL EXPERIENCE IN SCIENTIFIC RESEARCH



**PROCEEDINGS OF I INTERNATIONAL
SCIENTIFIC AND PRACTICAL CONFERENCE
AUGUST 28-30, 2025**

**CHICAGO
2025**

INTERNATIONAL EXPERIENCE IN SCIENTIFIC RESEARCH

Proceedings of I International Scientific and Practical Conference
Chicago, USA
28-30 August 2025

Chicago, USA

2025

UDC 001.1

The 1st International scientific and practical conference “International experience in scientific research” (August 28-30, 2025) BoScience Publisher, Chicago, USA. 2025. 290 p.

ISBN 978-1-73981-121-1

The recommended citation for this publication is:

Ivanov I. Analysis of the phaunistic composition of Ukraine // International experience in scientific research. Proceedings of the 1st International scientific and practical conference. BoScience Publisher. Chicago, USA. 2025. Pp. 21-27. URL: <https://sci-conf.com.ua/i-mizhnarodna-naukovo-praktichna-konferentsiya-international-experience-in-scientific-research-28-30-08-2025-chikago-ssha-arhiv/>.

Editor

Komarytskyy M.L.

Ph.D. in Economics, Associate Professor

Collection of scientific articles published is the scientific and practical publication, which contains scientific articles of students, graduate students, Candidates and Doctors of Sciences, research workers and practitioners from Europe, Ukraine and from neighbouring countries and beyond. The articles contain the study, reflecting the processes and changes in the structure of modern science. The collection of scientific articles is for students, postgraduate students, doctoral candidates, teachers, researchers, practitioners and people interested in the trends of modern science development.

e-mail: chicago@sci-conf.com.ua

homepage: <https://sci-conf.com.ua>

©2025 Scientific Publishing Center “Sci-conf.com.ua” ®

©2025 BoScience Publisher ®

©2025 Authors of the articles

22.	Кузик О. Є. ТЕНДЕНЦІЇ РЕФОРМ СОЦІОКУЛЬТУРНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ: ОНОВЛЕННЯ ЗМІСТУ РОБОТИ ЗАКЛАДІВ ОСВІТИ З ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ ІНДУСТРІЇ ДОЗВІЛЛЯ	127
23.	Самедов Кямран Энвер оглы СЕМЬЯ КАК ВАЖНЫЙ СОЦИАЛЬНЫЙ ИНСТИТУТ ОБЩЕСТВА В ФОРМИРОВАНИИ ЛИЧНОСТНО-СОЦИАЛЬНОЙ ЗРЕЛОСТИ ПОДРОСТКОВ	138
24.	Третяк О. С. ГРУПОВІ ПРОЄКТИ ЯК СЕРЕДОВИЩЕ ФОРМУВАННЯ ІНКЛЮЗИВНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ СТУДЕНТІВ: ПІДХІД ПЛАНЕТАРНОГО ВИХОВАННЯ	148
25.	Шахматова Т. В. ОДНОСКЛАДНІ РЕЧЕННЯ ЯК РОЗВИТОК МИСЛЕННЯ УЧНІВ	154

PSYCHOLOGICAL SCIENCES

26.	Sulyma M. I., Chupashko O. I., Volianska O., Sulyma V. SELF-EFFICACY IN MILITARY WITH PHYSICAL TRAUMA: THE IMPACT OF RESILIENCE AND SOCIAL SUPPORT	158
27.	Баранова Н. О. ТЕОРЕТИЧНИЙ АНАЛІЗ ВПЛИВУ ДИТЯЧО-БАТЬКІВСЬКИХ ВІДНОСИН НА САМООЦІНКУ ПІДЛІТКІВ	161
28.	Довбик Ж. С. АРТ-ТЕРАПІЯ ЯК ІНСТРУМЕНТ РОЗВИТКУ ЕМОЦІЙНОГО ІНТЕЛЕКТУ У ДОРΟΣЛИХ	166
29.	Клименко О. Б., Перепелюк Т. Д. ПСИХОЛОГІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПЕРЕЖИВАННЯ СТРЕСОВОГО СТАНУ ОСОБАМИ ПІДЛІТКОВОГО ВІКУ	169
30.	Пухальська-Дьяченко А. І. ПСИХОЛОГІЧНІ ТА СОЦІАЛЬНО-ПЕДАГОГІЧНІ АСПЕКТИ ПОДОЛАННЯ ТРУДНОЩІВ АДАПТАЦІЇ ДІТЕЙ – БІЖЕНЦІВ З УКРАЇНИ В НОВОМУ КУЛЬТУРНОМУ СЕРЕДОВИЩІ: РОЛЬ СІМ'Ї ТА ОСВІТНІХ ІНСТИТУЦІЙ	174
31.	Ходікова К. А. ЕМОЦІЙНИЙ ІНТЕЛЕКТ ЯК ЖИТТЄВИЙ РЕСУРС ТА ЙОГО РОЗВИТОК В УМОВАХ ВОЄННИХ ДІЙ І КРИЗОВИХ СИТУАЦІЙ	183
32.	Чамара В. М. ВИДИ І РОЛЬ ЕМОЦІЙ У ЖИТТІ ЛЮДИНИ	187

HISTORICAL SCIENCES

33.	Романько І. І. ЖІНОЧА СЛУЖБА ПІЛОТІВ ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНИХ СИЛ США (ДО 80-РІЧЧЯ ЗАВЕРШЕННЯ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ)	198
-----	--	-----

HISTORICAL SCIENCES

УДК 629.73(09): 94(100)"1939/1945"

ЖІНОЧА СЛУЖБА ПІЛОТІВ ВІЙСЬКОВО-ПОВІТРЯНИХ СИЛ США (ДО 80-РІЧЧЯ ЗАВЕРШЕННЯ ДРУГОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ)

Романько Ірина Іванівна

к. і. н., доцент,
доцент кафедри педагогіки вищої школи
та соціально-гуманітарних дисциплін,
Українська державна льотна академія
м. Кропивницький, Україна

Анотація. У статті з'ясовується політика Сполучених Штатів Америки у сфері залучення жінок до військової служби у роки Другої світової війни, специфіка та умови служби у 1939–1945 роках. Здійснено аналіз створення та діяльності Жіночої служби пілотів Військово-повітряних сил США (Women Airforce Service Pilots, WASP). Показана роль льотчиць Джекілайн Кокран та Ненсі Гаркнесс Лав в історії цієї організації. Окреслено особливості демобілізації та вшанування пам'яті ветеранок Другої світової війни у США.

Ключові слова: Друга світова війна, Жіноча служба пілотів Військово-повітряних сил США, Джекілайн Кокран, Ненсі Гаркнесс Лав.

Жінки у часи війни завжди пліч-о-пліч із чоловіками боролися за найважливіше – мир. Як зазначають автори збірника наукових праць «Жінки Центральної та Східної Європи у Другій світовій війні: гендерна специфіка досвіду в часи екстремального насильства» [1], проблема «жінка і війна» складна і багатогранна, у ній нерозривно переплетені офіційна політика, ідеологічні імперативи, військові стратегії, повсякденні практики, гендерні норми та стереотипи, колективні травми, особисті спогади, політики пам'яті

тощо.

Оскільки жінки загалом не підлягали обов'язковій мобілізації, то в умовах війни мали певну свободу вибору на користь тієї чи іншої лінії поведінки порівняно із чоловіками, і вивчення чинників та обставин цього вибору становить значний інтерес. Мотиви поведінки жінок, їхні переживання, їхні оцінки свого досвіду та його наслідків можуть виявитися дуже різними. Лише врахувавши ці чинники, зможемо досягнути все розмаїття, складність і суперечливість індивідуальних та групових смислів явища, яке ми вкладаємо у стислу формулу «жінка і війна».

Це у повній мірі стосується і американських жінок, які входили до складу Військово-повітряних сил WASP.

Жіноча служба пілотів Військово-повітряних сил США (Women Airforce Service Pilots, WASP) [2] – підрозділ Військово-повітряних сил Армії США, створений 5 серпня 1943 року. До нього увійшли організації, які існували з 1942 року: WAFS (Жіноча допоміжна ескадрилья, що займалася перегонкою літаків) і WATF (Жіночий підрозділ льотної підготовки). Жінки-авіатори у WASP працювали, а не служили, оскільки структура формально була цивільною: переганяли літаки з авіаційних заводів на бази ВПС Армії США та буксирували мішені. Організація діяла лише на території Сполучених Штатів.

Літати доводилося на великі відстані, навіть тестовий політ після капітального ремонту – це серйозний ризик. За шістнадцять з половиною місяців функціонування WASP втратила 38 льотчиць в авіакатастрофах та інших нещасних випадках.

Програма WASP проіснувала з серпня 1943 до 20 грудня 1944 року, хоча підготовка пілотів для неї почалася у вересні 1942 року. Умови підготовки були серйозними: із понад 1800 курсантів сертифіковано у якості пілотів менше 1100.

Нестача робочих рук, що виникла невдовзі після вступу США у Другу світову війну, змусила скоректувати традиційні уявлення про роль жінки в період війни. До новоствореного Жіночого Допоміжного корпусу приймали на роботу працівницями служби зв'язку, радистками, дешифровщицями та

укладальницями парашутів. Оскільки продовжувався дефіцит кадрів, згодом жінки змогли посісти посади авіаційних диспетчерів.

Начальник штабу ВПС США генерал-лейтенант Генрі Гарлі Арнольд (Henry Harley «Нар» Arnold, 1886–1950) у 1942 році доручив льотчиці Ненсі Гаркнесс Лав формування Експериментальної Жіночої ескадрильї з перегонки авіаційної техніки. 10 вересня 1942 року було організовано Жіночу допоміжну перегінну ескадрилью під командуванням Н. Лав. У жовтні, після ретельного відбору, перша група WAFS прибула на авіабазу Нью-Касл. Хоча льотчиці залишалися цивільними особами, вони розпочали перегонку військових літаків у межах Сполучених Штатів.

Генерал Арнольд також організував Жіночий загін льотної підготовки для навчання пілотів. Ця льотна школа базувалася на Авенджер Філд, штат Техас (*у теперішній час аеропорт Авенджер Філд розташований в 5 км від центру міста Світвотер / Sweetwater*). Тут 1074 жінки вчилися літати, дотримуючись всіх армійських порядків, з уніформою, стройовою підготовкою, підйомами та відбоями. Але офіційно жінок так і не було визнано військовослужбовцями.

У серпні 1943 року ці дві жіночі групи були об'єднані у Жіночу службу пілотів Військово-повітряних сил США (WASP) під командуванням Джеклайна Кокран. Льотчиці цієї служби літали на всіх типах повітряних суден ВПС США, у тому числі на половині всіх винищувачів, збудованих у період війни.

Відомий випадок, що ілюструє мужність і професіоналізм льотчиць: чоловіки-пілоти не наважувалися літати на новому бомбардувальнику В-29 «Superfortress» через численні проблеми, виявлені під час випробувань. Щоб показати чоловікам, наскільки цей літак безпечний, дві льотчиці WASP здійснили тур авіабазами на одному з В-29.

Завдання жінок не обмежувалися лише перегонкою літаків. Вони буксировали мішені для навчальних стрільб, імітували штурмування, служили льотними інструкторами, здійснювали пробні вильоти на відремонтованих літаках, перевозили боєприпаси.

Загалом жінки-пілоти пролетіли понад 100 мільйонів кілометрів.

Наприкінці 1944 року вже стало зрозуміло, що війна в Європі незабаром закінчиться. Внаслідок цього 20 грудня 1944 року вище військове керівництво США прийняло рішення про розформування служби WASP.

Д. Кокран зверталась до Міністерства оборони США щодо надання жінкам WASP статусу ветеранів війни та доступу до відповідних пільг, але відомство їй відмовило. Після розпуску служби міністерство не здійснило виплат навіть для повернення колишніх льотчиць додому (оскільки за фактом вони вважалися цивільним найманим персоналом), тобто повернення додому (як і похорон у разі смерті) здійснювалося за власний кошт.

І хоча Генерал Генрі Арнольд назвав програму WASP успішною, а жінки зарекомендували себе як високофахові пілоти, для них не передбачалось місця в авіації після завершення війни. У 1948 році було заборонено жінкам обіймати посади пілотів ВПС. Авіакомпанії цивільної авіації могли запропонувати хіба що посади стюардес.

Льотчиці – колишні учасниці WASP – багато років домагалися визнання свого статусу ветеранів Другої світової війни. І лише 1977 року їхні заслуги було визнано на державному рівні. Серед привілеїв – право бути похованими на Арлінгтонському національному цвинтарі (*Arlington National Cemetery – військовий цвинтар в Арлінгтоні, передмісті Вашингтона. На його території поховані учасники воєн, президенти, голови Верховного суду та астронавти*), однак військові почесні при цьому вперше були віддані в червні 2002 року, під час поховання льотчиці WASP Ірен Енглунд (*Irene Englund*).

Президент США Барак Обама 1 липня 2009 року підписав указ про нагородження (живих на той час) пілотів Жіночої служби ВПС США Золотою медаллю конгресу [3].

З-понад тисячі льотчиць-членкинь WASP варто виділити дві постаті, які стояли біля витоків цієї організації – Джекільян Кокран та Ненсі Гаркнесс Лав.

Джекільян Кокран (*Jacqueline Cochran*; 1906–1980) – піонерка американської авіації, вважається однією з найбільш обдарованих жінок-льотчиць свого покоління [4]. Ще до вступу США у Другу Світову

Д. Кокран долучилась до «Крил для Великої Британії» – організації, яка переправляла американські літаки у Велику Британію, і першою з жінок літала на бомбардувальнику «Локхід Хадсон 5» (Lockheed Hudson) через Атлантику.

У Великій Британії вона добровільно вступила до Королівських військово-повітряних сил. Кілька місяців працювала у британському «Повітряному допоміжному транспорті», куди наймали кваліфікованих льотчиць із США. У вересні 1940 року Кокран написала листа дружині президента США Франкліна Рузвельта Елеонорі Рузвельт з пропозицією почати призов льотчиць у військово-повітряні сили. Джекільян Кокран вважала, що пілотеси могли б здійснювати всі внутрішні авіап перевезення, вивільнивши чоловіків-пілотів для участі в бойових діях. У 1940 році вона письмово звернулася до підполковника Роберта Олдса, який на той час надавав допомогу в організації команди авіап перевезень, яка спочатку була Кур'єрською службою доставки, а згодом перетворилася на підрозділ ВПС Армії США. У листі Кокран пропонувала використовувати льотчиць для бойових дій. На початку 1941 року Р. Олдс доручив Д. Кокран зібрати інформацію про кількість та кваліфікацію льотчиць США.

Незважаючи на значну нестачу льотчиків, необхідно було переконати командувача Авіаційним корпусом генерал-лейтенанта Генрі Арнольда в тому, що жінки-льотчиці могли вирішити кадрові проблеми. У червні 1941 року Г. Арнольд запропонував Д. Кокран зібрати групу льотчиць, щоб оцінити їх досвід. Кокран відібрала за анкетами 76 пілотес. Критерії відбору були високі – принаймні 300 годин нальоту, але у більшості з них нальот складав понад 1000 годин. Загалом, 25 льотчиць пройшли повні випробування і два місяці по тому, в березні 1942 року, вони вирушили до Великої Британії разом з Д. Кокран, щоб літати у «Повітряному допоміжному транспорті».

У вересні 1942 року генерал Арнольд доручив формування Women's Auxiliary Ferrying Squadron (WAFS) Ненсі Гаркнесс Лав. Ескадрилья WAFS формувалася на Авіаційній Базі Кастл у Вілмінгтоні. Її завдання полягало у переправленні військових літаків до Англії. Дізнавшись про WAFS, Д. Кокран

повернулася до США. Досвід роботи у Британії переконав Кокран, що пілотеси можуть вирішувати набагато складніші завдання, ніж перегонка літаків. Генерал Арнольд дозволив розширення спектру діяльності льотчиць і санкціонував створення жіночого Льотного загону навчання (WFTD) на чолі з Д. Кокран. У серпні 1943 року, за згодою Білого дому, WAFS і WFTD об'єдналися у «Жіночу службу пілотів ВПС США» (WASP) з Д. Кокран – директоркою і Н. Лав – начальницею відділу доставки. Кокран як очільниця Жіночої служби пілотів військово-повітряних сил керувала навчанням сотень льотчиць на колишньому аеродромі Avenger Field у Техасі.

За високі результати роботи вона отримала нагороди США – Хрест «За льотні бойові заслуги» та Орден «Легіон пошани». Наприкінці війни Д. Кокран працювала журналісткою, висвітлюючи найважливіші воєнні події: була свідком капітуляції японського генерала Томоюки Ямасіта на Філіппінах, брала участь у Нюрнберзькому процесі у Німеччині. У 1948 році Кокран переведена в резерв ВПС США та дослужилася до чину підполковника (*Військово-повітряні сили Сполучених Штатів Америки /United States Air Force/ були сформовані 18 вересня 1947 року. До цього моменту вони перебували у складі Армії США, тобто сухопутних військ США /United States Army/*). Літала на нових реактивних літаках і встановила багато авіаційних рекордів.

Військова пілотеса **Ненсі Гаркнесс Лав** (Nancy Harkness Love, 1914–1976) з дитинства цікавилася авіацією [5]. Свій перший політ здійснила у 16 років.

1932 року, після закінчення першого курсу коледжу в штаті Нью-Йорк, отримала обмежену комерційну ліцензію на польоти, це давало змогу підробляти перевезеннями пасажирів на орендованому літаку.

У 1934 році Н. Лав переїхала до Бостону, працювала в авіаційній компанії «Inter-City Air Service», що займалася аерофотозйомками, польотними інструктажами, продажем літаків. 1936 року вийшла заміж за авіапілота, майора в запасі Роберта М. Лава, і разом з чоловіком заснувала в Бостоні авіаційну компанію «Inter City Aviation». Одночасно працювала у Бюро повітряної комерції. Брала участь у національних змаганнях з повітряних перегонів. У

1937–1938 роках була льотчиком-випробувачем у «Gwinn Aircar Company» (м. Буффало, штат Нью-Йорк).

У травні 1940 року Ненсі Гаркнесс Лав відібрала 49 льотчиць, які мали не менше 1000 льотних годин, і звернулася до керівництва військово-повітряних сил США з пропозицією створити спеціальний авіаційний корпус з досвідчених пілотів-учасниць довоєнних змагань. План не здійснився через існуючу заборону на службу жінок у діючій армії.

У березні 1942 року Ненсі переїхала до місця служби чоловіка, у Вашингтон, працювала цивільним службовцем в Управління повітряних операцій (Air Transport Command, ATC). Вона переконала полковника Вільяма Таннера у доцільності своєї ідеї використання жінок-льотчиць у повітряних військах для перегонки транспортних літаків.

За кілька місяців Н. Лав набрала команду з 29 льотчиць і очолила новостворену Жіночу допоміжну ескадрилью (Women's Auxiliary Ferry Squadron, WAFS). 7 вересня 1942 року стала першою жінкою-пілотом, зарахованою до Армії Військово-повітряних сил США (AAF).

У вересні 1942 року перші пілоти-жінки почали переганяти літаки зі штату Делавер. З 1942 по червень 1943 Ненсі Лав командувала чотирма ескадрильями: в Техасі, Делавері, Мічигані та Каліфорнії.

Після об'єднання підрозділів жінок-пілотів у WASP (серпень 1943 року), льотчиці вважалися цивільними службовцями – проведення легалізації дозволу на жіночу військову службу через Конгрес вимагало часу, а їхня участь у військових місіях була невідкладною. Перших військових льотчиць називали «оригіналами».

Льотчиці освоїли значну кількість моделей літаків. Н. Лав мала ліцензії на управління дев'ятнадцятьма типами військових повітряних суден, у тому числі новітніми Douglas C-54 Skymaster, North American B-25 Mitchell, Boeing B-17 Flying Fortress, North American P-51 Mustang та ін. До кінця війни Ненсі Лав працювала над удосконаленням управління військово-повітряними підрозділами.

1948 року Ненсі Лав було надано звання підполковника Резерву головного командування ВПС. Вона продовжувала діяльність в авіаційній промисловості, а також організаціях, які займалися проблемами жінок-ветеранів війни. Після смерті Н. Лав у 1976 році члени її родини знайшли серед речей скриньку, що зберігалася в будинку понад 30 років. У ній був рукописний список жінок-льотчиць (Ненсі складала його з 1940 року), а також світлини всіх загиблих жінок, які служили під її командуванням.

Заслуги льотчиць Джекілайн Кокран и Ненсі Гаркнесс Лав відзначені у Мічиганській залі слави жінок (1989) та Національній авіаційній залі слави у місті Дейтон, штат Огайо (2005).

7 жовтня 1995 року на території бази Національної гвардії ВПС США Нью-Касл встановлено пам'ятник жінкам-пілотам WASP. Текст, що обрамляє основу статуї, містить слова: «Ми живемо на вітрі та піску, а наші очі спрямовані до зірок»). На постаменті та на меморіальній дошці розміщена емблема – Крила WASP.

У 2021 році відбулося відкриття пам'ятника Джекілайн Кокран у Меморіалі жінок-ветеранів округу Окалуза, штат Флорида.

2 вересня 2025 року світ відзначає 80-річчя завершення Другої світової війни. Одним із вирішальних факторів перемоги у цій війні стала підтримка США за державною програмою Ленд-ліз.

Важливу роль у реалізації програми відіграли льотчиці WASP. Ленд-лізівські поставки авіаційної техніки в значній мірі допомогли подолати дефіцит бойових літаків СРСР, зумовлений величезними втратами у 1941-1942 роках, потім завоювати панування у повітрі, без якого неможливе проведення широкомасштабних наступальних операцій, і остаточно знищити німецьку авіацію наприкінці війни. Загальна кількість літаків, що надійшла від союзників до СРСР досить значно відрізняється в усіх джерелах – як архівних матеріалах, так і опублікованих на базі архівних джерел монографічних виданнях.

Авіаексперт, провідний науковий співробітник Державного університету

«Київський авіаційний інститут» Валерій Романенко зробив власні підрахунки, базуючись на найбільш вірогідних джерелах. Згідно аналізу матеріалів, загалом до Радянського Союзу надійшло зі США 14307 літаків [6, с. 24–25]. Переправку цих літаків з авіаційних заводів на бази ВПС Армії США виконували льотчиці Жіночої служби пілотів Військово-повітряних сил США.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Жінки Центральної та Східної Європи у Другій світовій війні: гендерна специфіка досвіду в часи екстремального насильства: збірник наукових праць / за науковою редакцією Г. Грінченко, К. Кобченко, О. Кісь. Київ: ТОВ «АРТ КНИГА», 2015. 335 с.
2. A history of the women airforce service pilots. *National WASP WWII Museum* [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://waspmuseum.org/history/> (дата звернення: 23.08.2025).
3. President Obama Signs Bill Awarding Congressional Gold Medal to Women Airforce Service Pilots [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://obamawhitehouse.archives.gov/the-press-office/president-obama-signs-bill-awarding-congressional-gold-medal-women-airforce-service> (дата звернення: 24.08.2025).
4. Meet Jacqueline Cochran. *National Air and Space Museum, Smithsonian Institution* [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://airandspace.si.edu/stories/editorial/meet-jacqueline-cochran> (дата звернення: 15.08.2025).
5. Nancy Harkness Love: Fighting for Equality in the Skies by Heather B. Moore. *National WASP WWII Museum* [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://waspmuseum.org/avenger-news/nancy-harkness-love-fighting-for-equality-in-the-skies-by-heather-b-moore/> (дата звернення: 15.08.2025).
6. Романенко В.Д. Авіаційний ленд-ліз до СРСР у роки війни – організація і практика поставок. *Питання історії науки і техніки*. 2008. № 4. С. 18–29.