

ПОЗАБОТЬСЯ О СВОЕМ ПИТОМЦЕ!

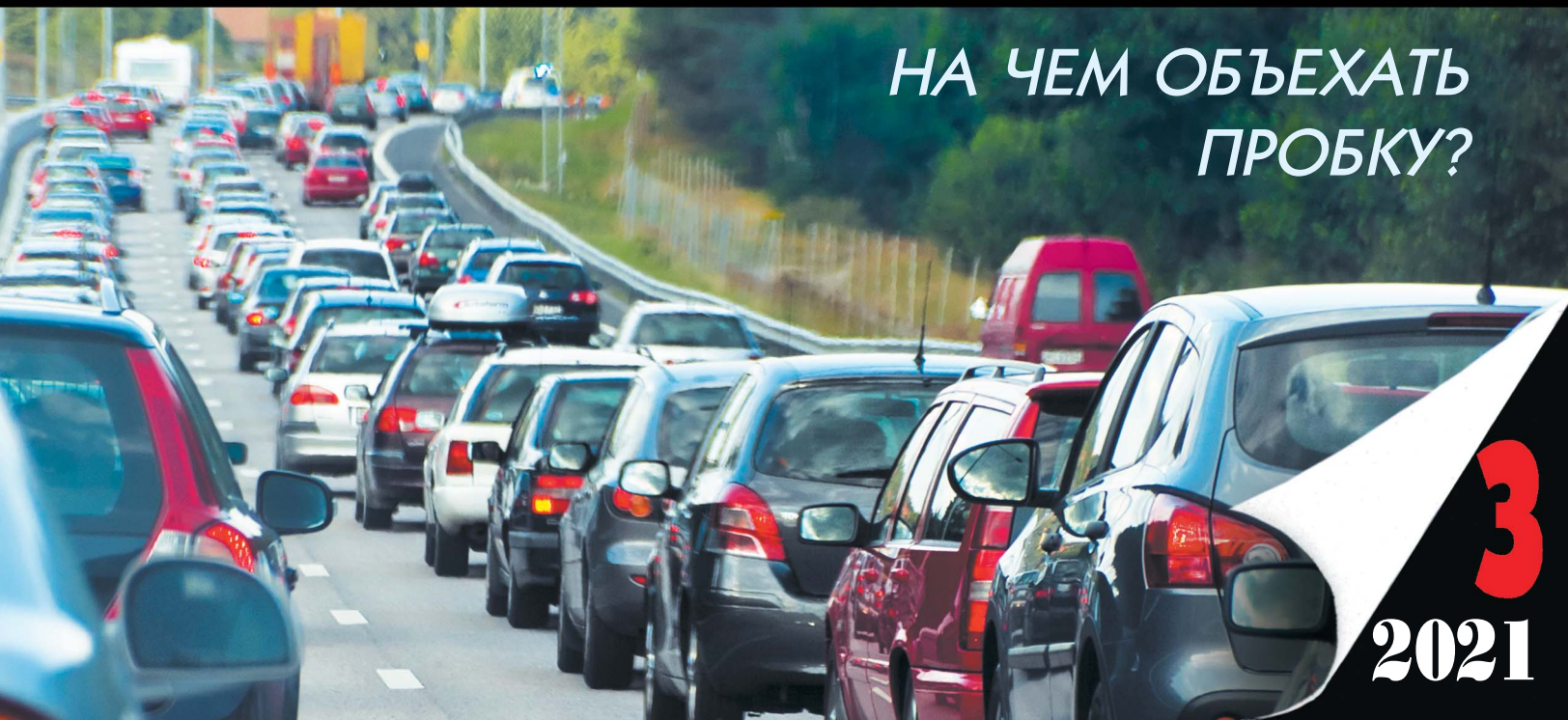


ЖИЗНИ

12+

«ЮНЫЙ ТЕХНИК» — ДЛЯ УМЕЛЫХ РУК

НА ЧЕМ ОБЪЕХАТЬ ПРОБКУ?

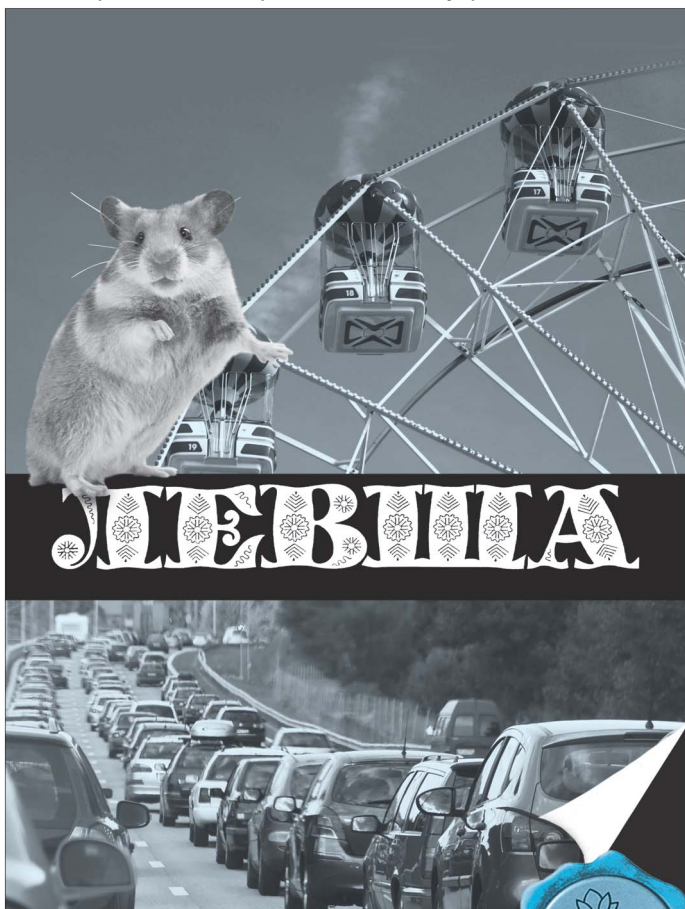


3

2021

Допущено Министерством образования и науки
Российской Федерации

к использованию в учебно-воспитательном процессе
различных образовательных учреждений



ЛЕВША

ПРИЛОЖЕНИЕ

К ЖУРНАЛУ «ЮНЫЙ ТЕХНИК»

ОСНОВАНО В ЯНВАРЕ 1972 ГОДА

3
2021

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Музей на столе

НОВГОРОДСКАЯ СОЙМА 1

Вместе с друзьями

БЕГОВОЙ ТРЕНАЖЕР ДЛЯ ХОМЯЧКА 6

Хотите стать изобретателем?

ИТОГИ КОНКУРСА 8

Полигон

СКЛАДНОЙ ВЕЛОТРЕНАЖЕР 10

Электроника

**УКВ-СТЕРЕОПЕРЕДАТЧИК
С ПИЛОТ-ТОНОМ 12**

Игротека

ШЕСТЬ ТЕТРАКУБИКОВ 15

Новгородская СОЙМА



В древности Великий Новгород, как бы это ни казалось странным, был городом мореходов, так как занимал удобное географическое положение. Во-первых, он был вдали от Балтийского моря, поэтому агрессивные западные соседи — шведы и Ливонский орден — до него не могли добраться, а непроходимые леса и болота оберегали город от татарской конницы, которая опустошала равнины Восточной и Южной Руси в XIII — XV веках.

В то же время из Великого Новгорода по рекам и озерам — через волоки — можно было попасть на берега Балтийского, Белого, Черного и Каспийского морей. Все это делало город одним из крупнейших торговых центров средневековой Европы, ведь по рекам купцы могли удобнее и безопаснее доставлять свои товары, чем сухопутным путем.

Одним из важнейших промыслов и торговли у новгородцев была рыба, которая водилась во многих реках и озере Ильмень. Жители Новгорода умели ее запасать в любом виде: вялили, коптили и солили. Русские воины в своих походах в основном этим продуктом и питались. Таким образом, основными причинами для развития судостроения в древнем Новгороде стали — торговля, рыбный промысел и стремление расширить свои владения. Значительные лесные массивы по берегам рек определили конструктивные особенности и технологию постройки новгородских судов, а место плаванья — их пропорции, оптимальные размеры, обводы и парусное вооружение.

МУЗЕЙ НА СТОЛЕ

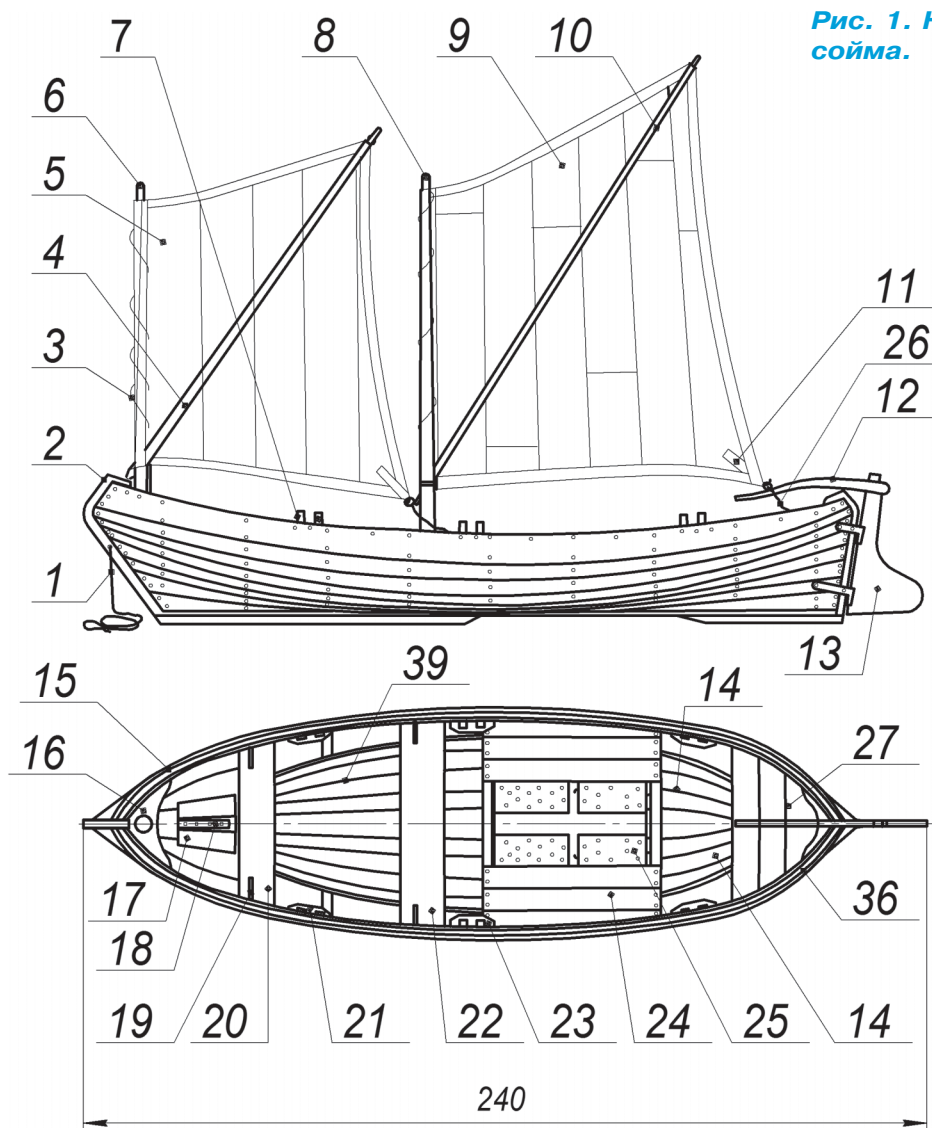


Рис. 1. Новгородская сойма.

Одним из самых распространенных типов судов древнего Новгорода считается сойма. Ее отличительные особенности — шитый вицей корпус и заваленные назад штевни. Последнее обусловлено короткой крутой волной мелководных озер. Вица, напомним, это гибкие ветки деревьев и можжевельных корней, употреблявшиеся для связки каких-либо деталей, например плотов, деревянных судов и морских лодок.

Рыбачьим соймам при заводе неводов приходилось находиться в непосредственной близости друг от друга, и заваленный назад штевень исключал вероятность зацепа чужого борта при навале одного судна на другое. Самая легкая лодка такого типа длиной до 6 метров называлась сойминкой. Длина крючной соймы колебалась в пределах 7 — 8 метров, а мережной — до 10 метров.

Лодки, длина которых достигала 12 метров, имели палубу и садок для живой рыбы. Их на-

зывали живорыбками. Такие соймы были быстры под парусами, легкими на веслах, хорошо лавировали и способны были ходить круто к ветру. Они даже использовались новгородцами для походов к Белому морю за «рыбьим зубом».

На соймах преодолевали порожистые реки без риска сломать киль (при плавании через пороги, ударяясь о камни, килевая доска пружинила). На озерах же высокие штевни обеспечивали хорошую всхожесть на волну. Легкие соймы легко было переволакивать и через водоразделы.

Парусное вооружение этих судов было предельно простым. Мачта вставлялась через отверстие банки в степс, на ноки шпринтов накладывались стропки, парус растягивался по диагонали, а когда он наполнялся ветром, мачта надежно удерживалась без вант. Управляли парусом при помощи шкота.

Модель соймы XVII века, которую мы сегодня публикуем, выполнена в масштабе 1:50.