

Игорь Шпиленок

СТО ЗАПОВЕДНЫХ ЛЕТ

ФОТОИСТОРИЯ
БОЛЬШОГО
ПУТЕШЕСТВИЯ

Том 1:

«Брян

[Почитать описание, рецензии и купить на сайте МИФа](#)

жкий путь.

ПЕРВЫЙ ЭТАП ЭКСПЕДИЦИИ

с запада на восток

ЗАПОВЕДНИК
«БРЯНСКИЙ ЛЕС»

стр. 25–27

БОГДИНСКО-
БАСКУНЧАКСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК

стр. 68–74

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПАРК
«БУЗУЛУКСКИЙ БОР»

стр. 78–79

ОРЕНБУРГСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК

стр. 79–82

ЗАПОВЕДНИК
«ОРЛОВСКОЕ
ПОЛЕСЬЕ»

стр. 27–34

ЖИГУЛЁВСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК

стр. 75–77

ВОРОНЕЖСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК

стр. 36–39

РОСТОВСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК

стр. 43–51

ЗАПОВЕДНИК
«ЧЕРНЫЕ ЗЕМЛИ»

стр. 51–65

АСТРАХАНСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК

стр. 65–67



[Почитать описание, отзывы и купить на сайте МИФа](#)

ЗАПОВЕДНИК
«ШУЛЬГАН-ТАШ»
стр. 82–89

АЛТАЙСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК
стр. 95–99

ШОРСКИЙ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ПАРК
стр. 100

ЗАПОВЕДНИК
«СТОЛБЫ»
стр. 100–105

САЯНО-
ШУШЕНСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК
стр. 125–131

ТИГИРЕКСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК
стр. 93–95

ПРИРОДНЫЙ
ПАРК
«ЕРГАКИ»
стр. 122–124

ПРИБАЙКАЛЬСКИЙ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ПАРК
стр. 133–139

ХАКАССКИЙ
ЗАПОВЕДНИК
стр. 105–121

ТУНКИНСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК
стр. 139–145

БАЙКАЛЬСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК
стр. 145–148

ЗАБАЙКАЛЬСКИЙ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПАРК
стр. 149–155

БАЙКАЛО-ЛЕНСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК
стр. 155–163

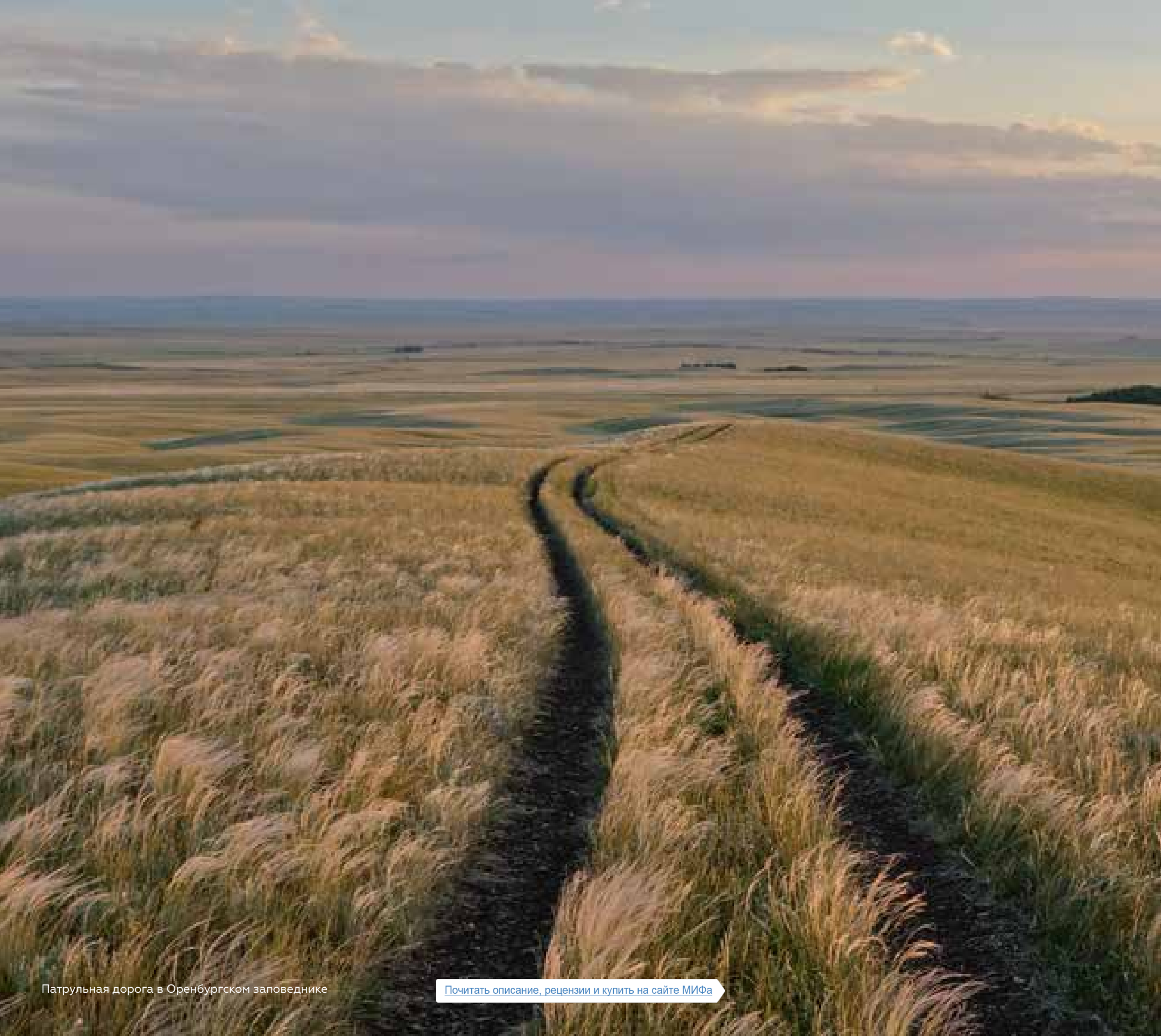
ДАУРСКИЙ
ЗАПОВЕДНИК
стр. 164–173

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПАРК
«ЗЕМЛЯ ЛЕОПАРДА»
стр. 183–184

ЗАПОВЕДНИК
«КЕДРОВАЯ ПАДЬ»
стр. 178–181



[Почитать описание, отзывы и купить на сайте МИФа](#)



Патрульная дорога в Оренбургском заповеднике

[Почитать описание, отзывы и купить на сайте МИФа](#)



[Почитать описание, отзывы и купить на сайте МИФа](#)

ОТ ПАРТНЕРА ИЗДАНИЯ

Мы все очень заняты. Много работаем, крутимся как белки в колесе, мечтаем об отдыхе «на природе» и постим в соцсетях фото с пальмами. А дождавшись наконец отпуска, по накатанной едем на привычные курорты. Не так давно отдыхать дома и вовсе было немодным, даже юг — и тот должен был быть представлен хотя бы Турцией, а лучше Мальдивами. Ну что интересного может быть под боком?

Между тем нам посчастливилось жить в стране, уникальной по разнообразию климата, экосистем, ландшафта, флоры и фауны. То есть очень красивой и разной. И эта книга прямое тому доказательство. Но это вовсе не типовой фотоальбом с красотами родного края.

11 апреля 2013 года Игорь Шпиленок, известный фотограф-натуралист и в недавнем прошлом основатель и директор заповедника «Брянский лес», отправился в путешествие через всю страну, чтобы рассказать о ее заповедниках и национальных парках. В своем блоге он признается: «переплавить экспедиционные впечатления в книгу оказалось для меня куда тяжелее, чем дважды пересечь Россию на этом фургоне»; тем не менее ему отлично удалось и то, и другое. Путешествие, приуроченное к столетию заповедного дела в России, заняло почти четыре года, и у вас в руках первая из трех книг, повествующая о первой части пути — от заповедника «Брянский лес» до Владивостока.

На этих страницах — увлекательная хроника поездки, рассказы о заповедниках, их истории, обитателях и людях, благодаря которым развивается заповедное дело. Но главное — бережно хранимая человеком дикая природа глазами талантливого фотографа, посвятившего много лет жизни заповедному делу. Одних кадров он ждал часами, за другими

охотился несколько недель, какие-то — рабочие моменты путешествия, а некоторые — результат внезапной удачи. Местами спокойные и лирические, местами драматичные, завораживающие, захватывающие дух пейзажи. Леса и степи, горы и озера. Цветущие дикие тюльпаны и табун диких лошадей в Ростовском заповеднике, бобры в Воронежском, сайгаки в прикаспийских степях, скалы-столбы из одноименного красноярского заповедника и заимка староверов Лыковых в верховьях Большого Абакана. Все это хранит для нас заповедная система России вот уже сто лет, и сейчас мы можем видеть, какой когда-то была наша страна.

У вас в руках источник чистой радости. Вы можете отправиться в увлекательное путешествие в любое время и в любом месте. Даже если погода не радует, за окном нечто сугубо индустриальное, а отпуск еще очень далеко.

И да, вы будете гордиться, что живете именно здесь.

АО «АльфаСтрахование»

О Т А В Т О Р А



Отправляясь в автоэспедицию по российским заповедникам, я был уверен, что сухим остатком ее будет обычная фотокнига. Когда спустя почти четыре года я возвращался, такой уверенности уже не было: тема заповедного дела оказалась обширной, материалов набралось на три тома. Первый том — 2013 год, рассказ о маршруте от Брянского леса до Тихого океана. Второй том — камчатский этап экспедиции, охватывает завершение сезона 2013 года и два сезона 2014–2015 годов. И третий том — обратная дорога от Тихого океана до моего дома в Брянском лесу.

Начнем же с самого начала.

ПРОЛОГ

Мой тракторомобиль и идея экспедиции

Сколько себя помню, еще с дошкольных лет у меня были две противоречивые мечты. Первая — жить в маленькой избушке на берегу лесной речки, охранять дикую живность, знать в лицо каждого зверя, каждое дерево, каждую кочку в соседнем болоте. А вторая — дом на колесах и путешествия в нем. Когда друзья по детсаду и школе рисовали самолеты и танки, моя рука выводила на бумаге фантастические дома на колесах в лесах и горах, на берегах рек и озер, среди диких зверей и птиц.

Если помнить о детских мечтах, то они сбываются. Большую часть первой половины жизни я прожил на лесном кордоне в Брянском лесу, на берегу реки Неруссы. Служил как мог своей малой родине, ловил браконьеров, участвовал в организации и становлении заповедника «Брянский лес». И ни на минуту не забывал о путешествиях. Как-то даже соорудил брезентовый фургон на базе конной телеги и, словно цыган, по нескольку дней путешествовал по болотному и буреломному бездорожью окрестных лесов на смирном мышастом мерине по кличке Газик. Но все мои путешествия, что на лошади (в восьмидесятых годах), что на вездеходном узике (в девяностых), проходили не далее чем в пятидесяти километрах от дома. Тогда этого хватало: я был поглощен заповедными делами в родном «Брянском лесу» и почти не выезжал за его пределы, разве что несколько раз в год в Москву по делам да изредка в другие заповедники страны. К концу девяностых я понял, что «Брянский лес» уже вполне может жить без меня. Вот тут и напала на меня непреодолимая охота к дальним путешествиям.

Эта страсть органично соединилась с еще одной, пришедшей из детства, — занятием фотографией. Так в середине жизни я превратился в фотографа-путешественника, главной темой которого стала удивительная природа российских заповедников.

И я словно впал в детство, опять начал рисовать дома на колесах. Разные идеи, разные варианты. И вскоре приобрел автомобиль, сделанный в Нижнем Новгороде на шасси легендарного по проходимости ГАЗ-66, вернее его современного варианта с более удобной кабиной — ГАЗ-33081 «Садко». Сзади у него не грузовой кузов, а небольшой утепленный кунг три с половиной метра в длину и два в ширину (аббревиатура КУНГ означает «кузов унифицированный нулевого габарита», то есть его без проблем можно перевозить на железнодорожной платформе). Оборудовал я его не без комфорта: удобная широкая кровать, рундуки для запасов, шкаф для одежды и белья, стол, газовая плита, к ней баллон с пропаном. На переднем бампере поставил мощную электрическую лебедку, которая потом не раз вытягивала мою и чужие машины из болот и придорожных кюветов. На крыше фургона кроме запасного колеса можно было поместить лодку, велосипед и разобранные скрадки для наблюдений за животными. Кроме прочего, и сам фургон служил скрадком: животные обычно боятся именно человека, а не долго стоящей на одном месте машины.

Про себя я назвал свой дом на колесах тракторомобилем: крейсерская скорость у него чуть выше, чем у трактора,

После весеннего снегопада. ►
Кордон Пролетарский в заповеднике «Брянский лес»



[Почитать описание, отзывы и купить на сайте МИФа](#)



[Почитать описание, отзывы и купить на сайте МИФа](#)

а проходимость — такая же. В конце девяностых — начале двухтысячных мой тракторомобиль успел побывать в десятке заповедников и нацпарков европейской части России на пространстве от Белого моря до Черного. Доезжал даже до Казахстана. Поездки длились обычно по месяцу-два, и мне все это очень нравилось.

Я уже начал задумываться о «путешествии всей жизни» от западной границы страны до восточной, но в 2004 году слетал на Камчатку — и все остальные края перестали для меня существовать. Я перебрался туда и устроился инспектором в Кроноцкий заповедник. Семья тоже переехала в Петропавловск-Камчатский, поближе ко мне. Первые мои фотокнижки были о Камчатке. Все силы и ресурсы я посвящал Камчатке. А экспедиционный фургон был законсервирован и практически забыт в моей деревне Чухраи в «Брянском лесу».

Когда я приезжал в отпуск и видел под навесом ржавеющий дом на колесах, полузабытые мечты опять будоражили меня: когда же состоится «путешествие всей жизни»? И наконец я решился проложить маршрут.

«Брянский лес» и Камчатку разделяют девять часовых поясов, треть окружности земного шара. Я мало где бывал между этими крайними точками на карте моей Родины и слабо представлял страну в географическом плане. В какой-то момент пришло решение, что это будет не праздная поездка, не тщеславный спортивный интерес — пересечь крупнейшую страну мира, а настоящая рабочая фотоэкспедиция, посвященная приближавшемуся столетнему юбилею заповедного дела в России. Я задумал показать, какой заповедная система страны стала за сто лет своего развития, как теперь выглядят заповедные земли, какие люди здесь работают, какие задачи решают. А параллельно рассказать о природе и людях за пределами заповедников, о той России, которая живет вдалеке от оживленных дорог, которая надеется только на себя.

Тракторомобиль для путешествия пришлось как следует подготовить.

Самому кунгу, которому предстояло стать моим жильем на четыре экспедиционных сезона, на момент старта было уже двадцать лет, а автомобильное шасси, совсем новое, мне предоставил заповедник «Брянский лес» — главный партнер фотоэкспедиции. На нем был установлен белорусский дизельный двигатель объемом 4,75 литра с турбонаддувом. Если не выжимать педаль газа в пол, расход дизтоплива составляет 16–17 литров на 100 километров — в два раза ниже, чем расход прежнего бензинового движка. Прирожденные автомеханики, сотрудники «Брянского леса» Владимир Сычев и Павел Гаргаев, помогли капитально отремонтировать и укрепить старый фургон, навесить дополнительные багажники и второй столитровый бак для солярки. Кроме того, в разные ниши помещалось еще пять канистр по двадцать литров. Автономность хода у машины достигла тысячи километров. На крыше кунга закрепили два запасных колеса и легкий пластиковый одноместный каяк. Надувная лодка грузоподъемностью пятьсот килограммов и десятицильный лодочный мотор «Тохатсу» разместились в рундуке под спальным местом. Там же обосновались киловаттный электрогенератор, наборы автослесарных и плотницких инструментов, сотни экземпляров моих книг и календарей на подарки и сувениры, скрадки, палатки, одежда на все сезоны и даже ящик сорокаградусного бальзама из трав «Брянского леса». Малый рундук под лавкой заняли штативы и рюкзаки с фотооборудованием.

Друзья моих сыновей, дизайнеры из Воронежа, придумали для фургона оригинальную камуфляжную раскраску: хитросплетения силуэтов диких животных, охраняемых в российских заповедниках. В общем, вид у машины получился вполне экспедиционный.

◀ В национальном парке «Орловское полесье». На такой машине не страшно переезжать залитый весенним паводком мост

Многие спрашивали меня о плане путешествия. Весь мой предыдущий опыт вопиет о вредности этого. Сколько раз в фотопоездах назначенная дата отъезда совпадала с началом самых интересных для съемки моментов. Так обидно было уезжать! Потому на этот раз моим планом стало отсутствие плана. Была мечта — доехать от Брянского леса до Камчатского полуострова и обратно, нанизывая на маршрут заповедники и национальные парки, и с помощью фотографии рассказать о них как можно большему числу людей. Планов же в этой мечте не было. Не прорабатывался маршрут, не было графика движения, не было точного списка заповедников и парков. Фотография — это светопись; откуда мне знать, какой свет будет сегодня вечером, завтра или через месяц? Как угадать, сколько часов, дней или недель я буду на нужной точке ждать нужного света? Какого числа зацветут в этом году в южнорусской степи дикие тюльпаны? Сколько дней я буду искать на огромных просторах Прикаспийской низменности кочевников-сайгаков, которых осталось всего две-три тысячи из недавних многосоттысячных стад?

Любые предположения оказывались неверными. Даже в предварительном определении сроков экспедиции я ошибся на целый год: объявил в социальных сетях, что она будет длиться три сезона, а на деле оказалось четыре.

В общем, если нет плана, то его и нельзя нарушить. Я тут не оригинален: вот что писал Джон Стейнбек о своем знаменитом автовояже в книге «Путешествие с Чарли в поисках Америки»: «Путешествие — это индивидуальность, двух одинаковых не бывает. И все расчеты, меры предосторожности, ухищрения, уловки ни к чему не приводят. После долголетней борьбы каждому становится ясно, что не мы командуем путешествиями, а они — нами».

Отсутствие плана дает свободу действий, свободу маневра, особенно если в дальней дороге ты один. Мне не нравятся

Экспедиционный фургон на фоне Малого моря Байкала. ►
Остров Ольхон, Прибайкальский национальный парк





[Почитать описание, отзывы и купить на сайте МИФа](#)



Жилой фургон снаружи и изнутри.
Берег Телецкого озера у поселка Яйлю, Алтайский заповедник

многолюдные автоэкспедиции и автопробеги, когда машины идут колонной, подчиняясь командам по рации и общему режиму. Мне, экстремальному жаворонку, нужна свобода тронуться в путь в неприличную рань, порой за несколько часов до восхода солнца. Нужна свобода остановиться в любой момент, чтобы поговорить с пастухом в степи или купить у бабушки на обочине первые ягоды земляники. Нужна свобода потратить на съемку столько времени, сколько понадобится.

В кабине моей машины только одно пассажирское сиденье, но и оно значительную часть пути пустовало. На отдельных участках маршрута со мной ехали то члены семьи, то помощники, то проводники, то сотрудники заповедников и парков. Но более половины пути я был один, так что не приходилось ни с кем идти на компромиссы и учитывать чьи-либо желания.

Говорят, одному путешествовать по России небезопасно, особенно с дорогим оборудованием и снаряжением. Но за время всей экспедиции я ни разу не столкнулся с проявлениями дорожного криминала. Для ночевки я старался отъехать хотя бы на километр от шумной трассы: во-первых, чтобы не слышать проносящихся мимо большегрузных машин, а во-вторых, рассуждал так: практически все преступления на дороге совершаются с применением самых обычных легковых автомобилей. Следовательно, надо забраться на моем вездеходе туда, где легковушки не пройдут.

Ехать я задумал не спеша, с длительными остановками для съемок: сезон 2013 года от ранней весны до поздней осени в одну сторону, сезон 2014 года по Камчатке, сезон 2015 года — обратно в «Брянский лес». В транспортном отношении полуостров Камчатка — это остров: туда нет ни железной, ни автомобильной дороги, даже зимней. Поэтому сразу было очевидно, что маршрут пройдет через Владивосток, а оттуда до Камчатки машина будет добираться морем. Таков был замысел в общих чертах.

Реальность же внесла свои коррективы: на Камчатке одного сезона оказалось недостаточно, и я прихватил для

любимого полуострова еще один год. В 2014 году моей задачей было изучение полуострова «вширь», активное передвижение по тысячекилометровому простору от Курильского озера на юге до вулканов Ключевской группы на севере. А 2015-й был посвящен изучению Камчатки «вглубь» в пределах федерального заказника «Южно-Камчатский»: с ранней весны до осени я жил в крошечной избушке на берегу Камбального озера и не удалялся от нее далее пятидесяти километров. Второй базой в тот сезон служил мой фургон, стоявший на кордоне заказника на берегу Курильского озера.

Возвращался с Камчатки я уже в 2016 году. Опять переправил машину морем во Владивосток и в середине апреля отправился в путь. С Дальнего Востока на запад страны ведет единственная дорога, поэтому на обратном пути значительную часть маршрута мне пришлось повторить, чтобы заехать в те заповедники, которые я пропустил по дороге на восток. В Западной Сибири я при первой возможности ушел на север, проложив путь по Северному Уралу, Архангельской области, Карелии. Заехал даже на Кольский полуостров в Лапландский заповедник.

...Честно говоря, 11 апреля 2013 года, в день, когда начиналась экспедиция, я сам не очень верил в успех своей затеи. Прошло четыре сезона, и 11 октября 2016 года мой фургон своим ходом вкатился на центральную усадьбу заповедника «Брянский лес».

Позади 60 тысяч километров российских дорог — и ни одного ДТП! Ухитрился обойтись единственным штрафом: уже на обратном пути, когда я пересекал границу Архангельской области и Карелии, на въезде с разбитой лесной дороги в город Пудож на меня составили протокол за грязный задний регистрационный номер, что обошлось мне в 250 рублей.

И вот теперь я могу многое рассказать обо всем, что видел за эти четыре года.

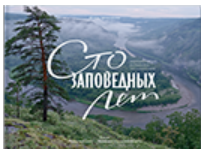
Как зарождалась заповедная система

В обширной Российской империи во втором десятилетии XX века идеи заповедности уже носились в воздухе. Они родились в ответ на быстрое промышленное развитие и массовое уничтожение первозданной природы.

Местными и ведомственными актами заповедники стали учреждаться еще до революции (Саянский в 1915-м, Кедровая Падь в 1916-м). Были попытки создания заповедников на Кавказе и в Крыму, на Урале и в дельте Волги. Но в итоге к моменту развала самодержавия в России имелся единственный государственный заповедник — Баргузинский. В отличие от всех предыдущих он был создан правовым актом центральной власти и, соответственно, имел общегосударственное, «федеральное» значение. И именно от этой точки (29 декабря 1916 года по старому стилю, или 11 января 1917-го по новому) ведет свою историю заповедная система России.

Вначале многие заповедники организовывались, чтобы спасти отдельные редкие виды животных от уничтожения: так, Баргузинский заповедник охранял соболя, Кавказский (1924) — зубров, Воронежский (1927) — европейского бобра, Окский и Хоперский (1935) — выхухоль. Но со временем оказалось, что значение заповедников гораздо шире: они помогают развитию экологической науки и экопросвещения, сохраняют биологическое разнообразие и генофонд растений и животных. И красоту, щедро разлитую в заповедной природе...

Со временем все больше территорий получали статус заповедных. На январь 2018 года в России существует 105 государственных природных заповедников, 51 национальный парк, 57 федеральных заказников. Эти 213 ООПТ федерального значения занимают около трех процентов территории страны. Но это не всё: в стране имеются еще и тысячи местных заказников, памятников природы и природных парков. Совокупная площадь всех ООПТ составляет более одной десятой площади России! Это одна из самых больших природоохранных систем в мире.



[Почитать описание, рецензии
и купить на сайте](#)

Лучшие цитаты из книг, бесплатные главы и новинки:

