

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy 08 (121) 2020

ON AIR BULGARIA

Secede  
and Rule

ОТДЕЛЯЙ И ВЛАДЕЙ

The Euro  
Risks

РИСКОВЕТЕ НА ЕВРОТО

Friendly  
Peaks

ПРИЯТЕЛСКИ ВЪРХОВЕ

# THE FUTURE OF ENTERTAINMENT

Stanislav Georgiev, Bulsatcom CEO, talks to Bulgaria ON AIR  
Станислав Георгиев, главен изпълнителен директор на "Булсатком"

OVER A  
MILLION  
READERS  
PER YEAR!

**Bulgaria Air**  
National Carrier [www.air.bg](http://www.air.bg)







## НИЕ ВИНАГИ ИМАМЕ ПЛАН "Б"

### Уважаеми пътници,

Националният авиопревозвач "България Еър" прави всичко възможно осигури на клиентите си спокойно пътуване дори и в трудно предвидима обстановка. Гъвкавите ни решения целят да ви застраховат срещу неочаквани обстоятелства. През октомври всички наши клиенти, чиито полети са били отменени от "България Еър", могат да оставят билета си с отворени дати в рамките на една година и по-късно да пътуват или до същата дестинация, или до която и да е друга от каталога на компанията. За целта единствено трябва да уведомим компанията за намерението си най-късно 24 часа преди оригиналния полет. Освен това компанията предлага и един бонус по избор измежду допълнителен багаж до 23 kg, избор на седалка с повече пространство, превоз на непридружено дете или превоз на домашен любимец. Ако пътникът желае да пътува, придружен от

свой близък или приятел, гарантираме, че вторият билет ще бъде издаден на същата стойност като оригиналния билет по анулирания полет. По желание на клиента той може и да преотстъпи билета си на свой близък.

Ако полетът е отменен не по вина на авиокомпанията, пътниците могат да използват билетите си за бъдещи пътувания в рамките на година след издаването им. Няма да бъде начислена такса за смяна на датата. Възможно е да има доплащане до по-висока тарифа при извършване на промяната. За повече информация проверете [www.air.bg](http://www.air.bg).

„България Еър“ винаги е на Ваше разположение и само на един клик разстояние. Актуална информация за всички полети ще откриете на [www.air.bg](http://www.air.bg).

*Пожелаваме ви приятен полет*

## WE ALWAYS HAVE A PLAN B

### Dear passengers,

The national carrier Bulgaria Air does everything possible to provide its customers with a peaceful trip even in a difficult situation. Our flexible solutions aim to insure you against unexpected circumstances.

In October all our clients, whose flights have been cancelled by Bulgaria Air, can have their ticket with open dates within one year and travel either to the same destination or to any other from the company's catalogue. For this purpose, they only need to notify the carrier of their intention at least 24 hours before the original flight. In addition, the airline offers a bonus of choice between additional luggage of up to 23 kg, a choice of a seat with more space, transportation of an unaccompanied child or transportation of a pet. If the passenger wishes to travel accompanied by a relative or friend, we guarantee that the second ticket will be issued at the same price as the original ticket on the cancelled flight. At the client's request, the passenger can also transfer his ticket to a relative.

If the flight is cancelled through no fault of the airline, passengers can use their tickets for future trips within a year after their issuance. No date-change fee will be charged. There may be a surcharge up to a higher rate when making the change. For more information, check [www.air.bg](http://www.air.bg).

If something goes wrong with your plan A, we are always ready to offer plan B.

*We wish you a pleasant flight*

# UPGRADE

## ДО БИЗНЕС КЛАСА

Твоето лично пространство.



**50 € / 100 €**

Вътрешни / международни полети



### ПРИОРИТЕТЕН ЧЕК-ИН

избягвате чакането и смесването  
с другите пътници



**23 КГ**

допълнително 1 бр. чекиран багаж



### КОМФОРТ

максимално удобство, много лично  
пространство, близост до входа/изхода



От 18.03.2020 г., във връзка с въведени ограничения  
поради разпространението на Covid-19 и с цел да  
опазим здравето и сигурността на пътниците, на  
борда се предлага само бутилирана минерална вода

## 9 | BUSINESS ECONOMY



**20 | ДНК-то на "Булсатком" са медиу, телевизия, развлечения**  
Станислав Георгиев, главен изпълнителен директор, пред Bulgaria ON AIR

**24 | Bulsatcom is a Company with TV, Media and Entertainment in its DNA**

**10 | Числа и лица**  
Figures & Faces

**12 | Скрытите рискове на еврото**  
The Hidden Risks of the Euro

**28 | Защо България не стана Естония**

**30 | Why Bulgaria Did Not Become Estonian**

## 33 | ANALYSIS POLITICS



**42 | Отделяй и владей**  
Шотландия може да напусне Великобритания, но ако Шотландските острови напуснат Шотландия?

**44 | Secede and Rule**

**34 | Коментар: проф. Иван Илчев**

**36 | Comment: prof. Ivan Ilchev**

**38 | Тръмп, Байдън и центърът на света**

**40 | Trump, Biden and the Center of the World**

**50 | Когато хората обявиха война на щраусите**

**54 | TWhen humans declared war on ostriches**

## 57 | SCIENCE TECHNOLOGY



**70 | 10-те най-добри автомобила от преди Карл Бенц**  
Електрическото и водородното задвижване съществуват по-отдавна, отколкото си мислите

**72 | The 10 Best Cars Before Carl Benz**

**58 | Живот на Венера**  
Separatists Around the World

**60 | Ако крокодилите дишаха хелий**

**62 | If Alligators Inhaled Helium**

**64 | Планета Земя**  
Planet Earth

**76 | Закарай ме до върха**

**80 | Take Me to the Top**

## 82 | TRAVEL LIFESTYLE



**94 | Приятелски върхове**  
Седем идеи как да видите България отвисоко без предварителна подготовка

**94 | Friendly Peaks**

**86 | Афиш**  
Poster

**86 | Смъртоносна нагпревара**

**90 | A Deadly Race**

**106 | 9 мига от есента**

**107 | 9 Moments of Autumn**

**108 | Апетитни ханки**

**112 | Appetizing Bites**





## THE INFLIGHT MAGAZINE

БОРДНОТО СПИСАНИЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕР ИМА СРЕДНА МЕСЕЧНА АУДИТОРИЯ ОТ НАД 100 000 ДУШИ, ИЛИ НАД МИЛИОН ЧИТАТЕЛИ ГОДИШНО

THE INFLIGHT MAGAZINE ENJOYS AN AVERAGE MONTHLY AUDIENCE OF MORE THAN 100,000 PEOPLE, OR OVER A MILLION READERS PER YEAR

ГЛАВЕН РЕДАКТОР  
**Константин Томов**  
ktomov@bulgariaonair.bg

ПРЕВОДАЧИ  
**Методи Йорганов**  
**Радослав Генчев**

АВТОРИ  
**Бойко Василев**  
**Веселина Филипова**  
**Калин Ангелов**  
**Калин Николов**  
**Любомир Асенов**  
**Маргарита Спасова**  
**Мартина Маринова**

ДИЗАЙН  
**BRAND NEW** DES

ИЗДАТЕЛ  
**ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП**

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР  
**Виктория Миткова**

ТЪРГОВСКИ ДИРЕКТОР  
**Леа Бакалова**  
lbakalova@bulgariaonair.bg

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС  
1540 София, бул. Брюксел 1  
office@bulgariaonair.bg  
тел.: 02 448 40 70  
www.bgonair.bg

БАНКОВА СМЕТКА

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03  
BIC: CECBVBGSF  
Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна

ISSN 1314-2216

Съгласно чл.7а, ал.1 от Закона за задължителното депозитиране на печатни и други произведения и за обявяване на разпространителите и доставчиците на медийни услуги (изм. и доп.ДВ бр.94 от 13.11.2018г.) действителен собственик на дружеството издател на списание "България он ер" е "Инвестор.БГ" АД, който публично дружество по Закона за публично предлагане на ценни книжа и е под надзора на Комисията за финансов надзор.

## CONTRIBUTORS АВТОРИ



**ПРОФ. ИВАН ИЛЧЕВ** е доктор на историческите науки, член-кореспондент на Българската академия на науките и бивш ректор (в два мандата) на Софийския университет "Св. Климент Охридски". Бил е гостуващ професор в университета на Кълъмбъс, Охайо, в Мерилендския тържествен университет, в центъра "Угроу Уилсън" във Вашингтон и в Университета на Чиба, Япония. Последната му книга е "Розата на Балканите" - една от най-необикновените и увлекателни истории на България, които сме чели.

**PROF. IVAN ILCHEV** is a doctor of historical sciences, a corresponding member of the Bulgarian Academy of Sciences and a former rector (in two terms) of the Sofia University "St. Kliment Ohridski". He has been a visiting professor at Columbus University, Ohio, Maryland State University, the Woodrow Wilson Center in Washington, DC, and the University of Chiba, Japan. His latest book is "The Rose of the Balkans" - one of the most unusual and fascinating histories of Bulgaria that we have ever read.



**ДИЛЯНА ФЛОРЕНТИН** е част от новата вълна български фотографи. Завършила е рекламна и художествена фотография в Нов български университет. Специализира в областта на модата и е снимала за издания като Elle, Cosmopolitan, Grazia, Amica, и за марки като L'Oreal. "Чувството, когато една идея придобие форма и се превърне в това, което си искал, е неописуемо", казва Дилана.

**DILYANA FLORENTIN** is part of the new wave of Bulgarian photographers. She graduated in advertising and art photography at the New Bulgarian University. She specializes in fashion and has shot for magazines such as Elle, Cosmopolitan, Grazia, Amica, and for brands such as L'Oreal. "The feeling when an idea takes shape and becomes what you wanted is indescribable," says Dilyana.





[www.happy.bg](http://www.happy.bg)

Да боднем пак  
по гръцки!





# Viva!

## CASINO

AT

SOFIA HOTEL BALKAN  
THE LUXURY COLLECTION



BLACKJACK  
AMERICAN ROULETTE  
RUSSIAN POKER  
CARIBBEAN POKER  
TEXAS POKER  
NOVO POKER  
MAJOR POKER  
NEWEST SLOT MACHINES



OPEN 24/7 FREE ENTRANCE & BAR



SOFIA HOTEL BALKAN  
5, Sveta Nedelja Square 1000 Sofia Bulgaria  
+359 (2) 981 5747; info@groupviva.com  
www.vivacasino.biz



### „България Еър“ с нови възможности за полети между София и Москва

От нови възможности за пътуване между София и Москва могат да се възползват пасажерите на „България Еър“. Благодарение на разширеното партньорството на националния превозвач с руската авиокомпания "Аерофлот", пътниците вече могат да стигнат от София до Москва и обратно с прекачване в Лондон. По този начин, въпреки временно преустановените заради COVID-19 директни полети между България и Русия, „България Еър“ дава на всички, които имат необходимост да пътуват по направлението, възможност да го направят.

Полетите са с удобни връзки през Лондон и се изпълняват 5 пъти седмично - всеки понеделник, сряда, петък, събота и неделя. В цената на самолетните билети се включва както ръчен багаж до 10 кг, така и чекиран до 23 кг.

Всички полети на „България Еър“ се изпълняват съобразно най-високите хигиенни и организационни изисквания, след детайлна дезинфекция със специални препарати. Въздушните HEPA филтри гарантират високото качество на въздух по време на полет, а за допълнителна сигурност и в интерес на здравето на пътниците, носенето на предпазни маски от всички на борда на самолетите е задължително

### Bulgaria Air with new opportunities for flights between Sofia and Moscow

Bulgaria Air passengers can take advantage of new travel opportunities between Sofia and Moscow. Thanks to the national carrier's expanded partnership with Russia's Aeroflot, passengers can now travel from Sofia to Moscow and back via London.

Thus, despite the temporary suspension of direct flights between Bulgaria and Russia due to Covid-19, Bulgaria Air gives everyone who needs to travel along this route the opportunity to do so.

The flights have convenient connections at London and are operated five times a week - every Monday, Wednesday, Friday, Saturday and Sunday. The price of the plane tickets includes both carry-on luggage of up to 10 kg and 23 k checked luggage.

All flights of Bulgaria Air are complied with the highest hygienic and organisational requirements, after careful disinfection with special preparations. HEPA air filters guarantee quality air during the flight, and for additional safety in the interest of the health of passengers, the wearing of protective masks by everyone on board the aircraft is mandatory.



ПЛОДОВЕ  
— и —  
ЗЕЛЕНЧУЦИ  
— със —  
СВЕТОВЕН  
СЕРТИФИКАТ



Верига от  
любими продукти

Виж повече на  
[www.lidl.bg/plodizelenchuk](http://www.lidl.bg/plodizelenchuk)





**Enjoy music in every room with our  
home speaker system special offer.**

Purchase two speakers and get 10% off both  
products. Purchase three or more speakers  
and get 15% off on the products.\*

**Y O U R M U S I C  
Y O U R W A Y**

SOFIA, 53, CHERNI VRAH BLVD. — +359 2 8073757 — SOFIA@BEOSTORES.COM

\*All products illustrated are included.  
Ask us for more details.

**BEOSTORES.BG**

**BANG & OLUFSEN**



12 | **СКРИТИТЕ РИСКОВЕ  
НА ЕВРОТО**  
THE HIDDEN RISKS OF THE EURO

20 | **ИНТЕРВЮ: СТАНИСЛАВ ГЕОРГИЕВ**  
INTERVIEW: STANISLAV GEORGIEV

28 | **ЗАЩО БЪЛГАРИЯ НЕ СТАНА ЕСТОНИЯ**  
WHY BULGARIA DID NOT BECOME ESTONIA



# ЧИСЛА И ЛИЦА FIGURES & FACES

## 25 200 000 000

долара е спадът в общата пазарна капитализация на петте най-големи хотелски вериги в света от началото на тази година, сочат изчисления на StockApps. Проверката обхваща книгата на Wyndham Hotels and Resorts, Choice Hotels International, Marriott International, Intercontinental Hotels Group и Hilton Worldwide Holdings.

EN

is the slump in the total market capitalisation of the five largest hotel chains in the world since the beginning of the year, according to calculations by StockApps. The study covers the shares of Wyndham Hotels and Resorts, Choice Hotels International, Marriott International, Intercontinental Hotels Group and Hilton Worldwide Holdings. ■

## 92%

е спадът в обема на автобусните превози в България поради въздействието на мерките срещу Covid-19, твърди доклад на Международния съюз за автомобилен транспорт (IRU), цитиран от Automedia.bg. Автобусните превозвачи у нас са най-пострадали в целия Европейски съюз, на второ място е Испания (90%), докато в Германия спадът е 73%, във Франция - 59%, а в Белгия - 40%.

EN

is the fall in the volume of bus traffic in Bulgaria due to the impact of measures against Covid-19, according to a report by the International Road Transport Union (IRU), quoted by Automedia.bg. Bus carriers in this country have suffered the most in the entire European Union, followed by Spain (90%), while in Germany the drop is 73%, in France - 59%, and in Belgium - 40%. ■

## 80%

е спадът на туристите в България през отминалия летен сезон, коментира Полина Карастоянова, директор на Националния борд по туризъм. Това било съизмеримо със спадовете при конкурентните дестинации в Южна Европа. Около 25-30% от заетите в сектора са загубили работата си, твърди също Карастоянова.

EN

is the decline of tourists in Bulgaria this summer, said Polina Karastoyanova, Director of the National Board of Tourism. This is commensurate with the decline in competing destinations in southern Europe. About 25-30% of those employed in the sector have lost their jobs, Karastoyanova added. ■



## 9 588

евро са нетните финансови активи на глава от населението в България според изследването Allianz Global Wealth Report 2020. Това нарежда страната на 36-о място по благосъстояние в света, на осем позиции по-напред от класирането, което имаше в същия доклад през 2000 година. Начело в ранглистата са САЩ (209 524 евро на глава), Швейцария (195 388 евро) и Холандия (114 287 евро). Брутните финансови активи в глобален план през 2019 са се увеличили с почти 10% до 192 трилиона евро, а за първото полугодие на 2020 въпреки коронакризата също отбелязват растеж от 1.5%.

EN

are the per capita net financial assets per capita in Bulgaria according to the Allianz Global Wealth Report 2020. This ranks the country 36th in the world in terms of wealth, eight positions ahead of the ranking it had in the same report in 2000. At the top of the rankings are the United States (EUR 209,524 per capita), Switzerland (EUR 195,388) and the Netherlands (EUR 114,287). Gross financial assets in 2019 increased globally by almost 10% to EUR 192 trillion, and for the first half of 2020, despite the Covid-19 crisis, also grew by 1.5%. ■



- EST. 1989 -

# DETELINA'S

nuts and dried fruits



*The happy choice  
for over 30 years!*

[www.detelina.com](http://www.detelina.com)



# СКРИТИТЕ РИСКОВЕ НА ЕВРОТО

От закръглянето на цените нагоре до изнасянето на банков капитал,  
влизането в еврозоната крие и някои капани

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ, ПЕТЪР ЙОВЧЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

**К**огато на властите се налага да вземат решения, предопределящи съдбата и развитието на една държава за десетилетия напред, са възможни два подхода. Единият е да проведеш мащабна разяснителна кампания, да запознаеш обществото с нуждата и потенциалните ефекти от това решение, и в крайна сметка да получиш подкрепата му. Другият е да поставиш обществото пред свършен факт.

Подходът при влизането на България в Европейския механизъм на валутните курсове (ERM II) на 10 юли 2020 със сигурност не бе от първия тип.

Всъщност за трите години, откакто по-активно се заговори за приемането на ев-

ро, един-единствен път се стигна до някакво подобие на обществено обсъждане по темата. Това бе, когато парламентът промени Закона за Българската народна банка, позволявайки на страните от Еврогрупата и на ЕЦБ да поискат промяна във фиксирания курс на лева спрямо еврото. Внесено без предварително огласяване и обсъждане, това предложение вдигна много шум, и за пореден път потвърди, че българското общество на този етап подчертано не иска еврото.

Твърдят го и социологическите проучвания. Още през 2016 в изследване на "Галъп Интернешънъл" 78% от запитаните заявиха, че искат да си запазят лева, а едва 9% предпочитат единната валута. През 2019 агенция Estat публикува допитване, според

което 64% от отговорилите не желаят замяна на лева с еврото. А сега ново изследване на "Тренд" сочи, че 60% от запитаните смятат лева за стабилна валута, докато а 19% одобряват курса към еврозоната. Над половината - или около 54% - от запитаните искат въпросът за еврото да бъде решен с референдум.

Разбира се, до голяма степен тези резултати се обясняват с естествения страх от непознатото. След приемането на валутния борд левът внушава доверие и стабилност. За повечето българи еврото е нещо, свързвано най-вече с високите цени в държавите, които са го приели. Очакванията, че то автоматично би произвело същия ефект и у нас, със сигурност са преувели-



чени. Но в същото време единната валута крие доста други рискове, за които обществото не подготвя.

#### РИСК 1: ПРОМЯНА ВЪВ ВАЛУТНИЯ КУРС

След хиперинфлационния кошмар от 1996-1997 огромната част от българите са склонни да бранят фиксирания курс лев-евро с цената на всичко. Но с измененията в Закона за БНБ парламентът на практика позволи на външни сили (ЕЦБ и финансовите министри от еврогрупата) да искат промени в този курс. Това вдигна толкова шум, че народното събрание прие решение, според което "България не участва в механизма ERM II при централен курс, различен от 1.95583 лева за едно евро". "България ще влезе с този курс и бордът ще отпадне, ко-

гато страната замени лева с еврото. Нищо друго няма да се случи", увери финансовият министър Владислав Горанов.

За момента действително няма индикации, че някой в еврогрупата или ЕЦБ ще иска корекция в курса на лева. А и гласовете на българския финансов министър и управителя на БНБ ще са достатъчни да осуетят такова намерение.

Тези аргументи действително звучат успокоително - но все пак не бива да се смята за стопроцентова гаранция. Горанов и управителят на БНБ Димитър Радев заявиха категоричното си намерение да не допуснат корекции в курса. Но първият вече не е министър, а престоят в ERM II гори в най-добрия случай ще надхвърли по продължителност текущия мандат на втория.

Освен това и преди национални представители са били убеждавани да се съгласят с корекции в курсовете, какъвто беше случаят със Словакия например. Самото решение на парламента може да бъде променено несравнимо по-лесно от закон - само с едно бързо четене и гласуване в пленарна зала, както отбеляза финансовият анализатор Петър Илиев от Money.bg.

#### РИСК 2: ЗАКРЪГЛЯНЕ НА ЦЕНИТЕ НАГОРЕ

Всъщност това не е риск - опитът на предишните "нови" членки на еврозоната показва, че то е гарантирано. Първите вълни на недоволство от свързаното с промяната масово поскъпване започнаха още през 2002. Германците дори прекръстиха еврото на teuro - от teuer, скъп. Мнозина италианци



# The Hidden Risks of the Euro

From rounding prices up to bank capital outflows, joining the eurozone has some pitfalls as well

By KALIN ANGELOV AND PETAR YOVCHEV / Photography SHUTTERSTOCK

When the power holders have to make decisions that predetermine the fate and development of a country for decades to come, two approaches are possible. One is to conduct a large-scale awareness campaign, to inform the public about the need and potential effects of this decision, and ultimately to get its support. The other is to place society in front of a fait accompli.

The approach of Bulgaria's accession to the European Exchange Rate Mechanism (ERM II) on 10 July, 2020 was certainly not of the first type. Actually, in the three years since the adoption of the euro has been more actively discussed, there has only once been a semblance of a public debate on the subject. This happened when parliament amended The Bulgarian National Bank Act, allowing the Eurogroup countries and the ECB to request a change in the fixed exchange rate of the lev against the euro. Submitted without prior announcement and discussion, this proposal stirred the emotions, and once again confirmed that Bulgarian society markedly does not want the euro at this stage.

Sociological research also claims this. As early as 2016, in a Gallup International survey, 78%

of respondents said they wanted to keep the lev, and only 9% preferred the single currency. In 2019, the ESTAT agency published a survey, according to which 64% of respondents did not want to replace the lev with the euro. And now a new study by Trend shows that 60% of respondents consider the lev a stable currency, while 19% approve the exchange rate to the Eurozone. More than half - or about 54% - of those polled want the euro issue to be resolved at a referendum.

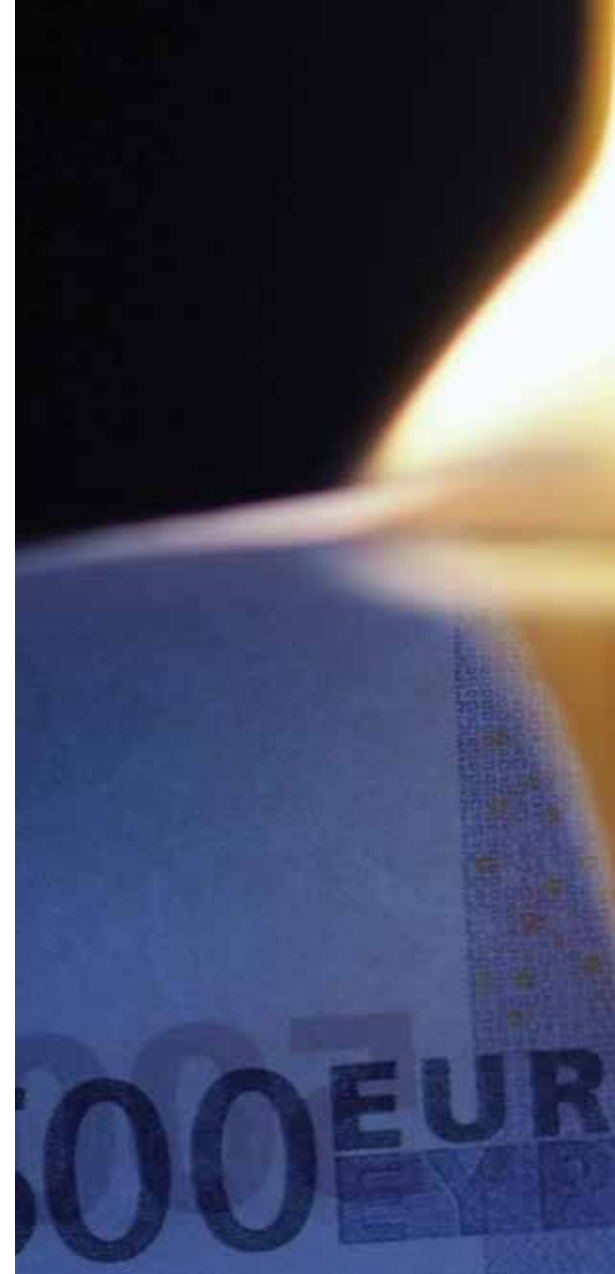
Evidently, these results can largely be explained with the natural fear of the unknown. Since the adoption of the currency board, the lev has inspired confidence and stability. For most Bulgarians, the euro is something that is mostly associated with high prices in the countries that have adopted it. The expectations that it would automatically produce the same effect in this country are certainly exaggerated. But at the same time, the single currency hides many other risks that society is not aware of.

## RISK 1: EXCHANGE RATE CORRECTIONS

After the hyperinflation from 1996-1997, most of Bulgarians would do anything to preserve

the fixed exchange rate lev-euro. However, with the amendments in the Bulgarian National Bank Act, the parliament has allowed the Eurogroup countries and the ECB to request changes to the fixed rate while Bulgaria is in the ERM II Mechanism. This created quite a stir and, in order to calm things down, the National Assembly adopted a decision, according to which Bulgaria will only be part of the ERM II given that the exchange rate is fixed at 1.95583 leva for 1 euro. Bulgaria will enter with this exchange rate and the currency board will be lifted once this country replaces the lev with the euro. Nothing more will happen, Finance Minister Vladislav Goranov assured. Currently there are no indications that anyone from the Eurogroup or the ECB would demand any corrections to the lev's exchange rate. In addition to that, the voice of the Bulgarian Finance Minister and the Bulgarian National Bank's (BNB) Governor will be enough to thwart any such attempts.

This reasoning really sounds reassuring, but one should not see it as a full guarantee. Goranov is not a minister anymore, and the stay in the ERM II will exceed Radev's current term even in the best-case scenario. In addition to this, national





representatives have been convinced in the past to agree with exchange rate corrections, like in the case of Slovakia, for example.

The decision of parliament itself can also be amended much easier than legislation, with only a single quick reading and a vote in plenary, as financial analyst Peter Iliev from Money.bg noted.

#### **RISK 2: ROUNDING UP THE PRICES**

Actually, this is not a 'risk': the experience of all previous Euro adoptors show it to be a certain consequence. The first waves of dissatisfaction over the related price rises came as early as 2002. The Germans even renamed the euro "teuro" - from teuer, i.e. expensive. Many Italians will still tell you that their prosperity ended in 2002 when the new currency first appeared. At the same time, both Eurostat and all other studies show that the cash changeover had a minimal contribution to inflation – between 0.09 and 0.6 percentage points (according to different surveys and for different countries).

Are statistics lying or are people the victim of self-deception? Actually, neither one nor the other.

Statistics are right that in all previous cases of the introduction of the euro – from its big debut in 2002 to Lithuania in 2015 – this process has no noticeable effect on inflation. But consumers, too, are right in noticing the impact on their wallets.

In fact, there is a very simple explanation for the contradiction: the major price increases only affect certain sectors and goods, without significantly changing the indices in the big consumer basket watched by statistics. But at the same time, these are goods and services that are used daily, and those where the change in price is most noticeable.

There's nothing mysterious in price rise mechanisms. The most important of them is the rounding of prices in the new currency to make them look attractive.

If in Slovakia, for example, a loaf of bread cost 49.99 crowns before the change, after it the price should be 1.66 euros – a not quite "commercial" price. To attain the same attractive level, retailers increased it to 1.99 euros. In theory, rounding should work both ways – some things grow more expensive, others become a bit cheaper. In practice, however, there is no

case of downward rounding.

There are two other factors. First, the transition to the euro entails certain costs for retailers, which they generally (a Deutsche Bundesbank survey claims) tend to transfer directly to their customers. And second, the euro changeover leads to the so-called "phenomenon of rational inattention" – forced to constantly calculate the prices in their mind, at some point most people deliberately stop paying attention to the changes, even if they are disadvantageous to them.

#### **RISK 3: THE END OF FISCAL DISCIPLINE**

This risk may sound more distant for the average consumer, but potentially it is much more dangerous. It concerns fiscal discipline. Some experts don't view this as a risk, but as a benefit. The most important advantage (from entering the eurozone) is that a serious shortcoming of the currency board will be eliminated - this is a system that has no lender of last resort, financial expert Emil Hursev tells Bloomberg TV Bulgaria. The central bank is banned from re-financing other banks. Banks in Bulgaria have three times more liquid reserves, he notes. Other analysts, however, see this as a risk of repeat-



и днес ще ви обяснят, че края на благосъстоянието им е дошъл през 2002 с първия допир до новите пари.

В същото време и Eurostat, и всички останали изследвания показват, че приносът на валутната смяна към инфлацията е бил минимален - между 0.09 и 0.6 процента (според различните изследвания и за различните държави). Статистиката ли лъже, или хората са жертва на масова самозаблуда? Всъщност нито едното, нито другото.

Статистиката е права, че във всички досегашни примери за въвеждане на еврото - от големия му дебют през 2002 до литва през 2015 - този процес няма забележим ефект върху инфлацията. Но и потребителите са прави да забелязват удара върху портфейла си.

Противоречието има всъщност съвсем просто обяснение: значимите поскъпвания засягат само определени сектори и стоки, без да могат съществено да променят показателите при голямата потребителска кошница, разглеждана от статистиката. Но в същото време става дума за ежедневно ползвани стоки и услуги, и то от онези, при които промяната в цената е най-забележима.

В механизмите на поскъпването няма нищо загадъчно. Най-важният от тях е закръглянето на цените в новата валута, така че да изглеждат атрактивни.

Ако в Словакия, да речем, един хляб е струвал 49.99 крони преди промяната, след нея той би трябвало да е 1.66 евро - една не съвсем "търговска" цена. За да постигнат пак същата "атрактивност", търговците го увеличават до 1.99 евро. На теория закръгляването би трябвало да работи и в двете посоки - някои неща да поскъпнат, други - да поевтиният малко. В практиката обаче няма случай на закръгляване надолу.

Има и още два фактора. Първо, преходът към евро носи определени разходи за търговците, които те като цяло (твърди проучване на Deutsche Bundesbank) са склонни да прехвърлят направо към клиентите си. И второ, смяната на валутата води до т. нар. "феномен на рационалното невнимание" - принудени постоянно да пресмятат наум цените, повечето хора в един момент съзнателно престават да обръщат внимание на промените, дори когато са в тяхна вреда.

### РИСК 3: КРАЙ НА ФИСКАЛНАТА ДИСЦИПЛИНА

Това звучи доста по-далечно за обикновения потребител, но и потенциално е доста опасно. Разбира се, за някои експерти това всъщност не е риск, а полза. "Най-важното предимство (от влизането в еврозоната, б.ред.) е ликвидирането на един дълбок порок на Валутния борд - това е една сис-



Нещата, които поскъпват най-сериозно от въвеждането на еврото: 1. Вестници и книги, 2. Социални и финансови услуги, 3. Хотели. Данните са на ОИСР

The things that become more expensive after the introduction of the euro: 1. Newspapers and books, 2. Social and financial services, 3. Hotels. The data are from the OECD

тема, в която няма кредитор от последна инстанция", коментира през Bloomberg TV Bulgaria финансистът Емил Хърсев. "На централната банка е забранено да рефинансира банките. Банките у нас държат три пъти по-големи ликвидни резерви". Други анализатори обаче виждат тъкмо в това заплаха за повторение на гръцкия сценарий - все по-достъпно финансиране и все по-безконтролни държавни разходи. "Основните печеливши ще са хората от елита, защото това означава по-голямо задълбочаване на интеграцията, повече пари, кариерно израстване, сваляне от отговорност", коментира икономистът от БАН доц. Григор Сарийски през БНР. "Влизането в еврозоната означава, че за всяка неприятност, която ще сполети българската икономика, ще можем да се оправдаваме с това, че сме в еврозоната и нямаме право на независима монетарна политика". При степенята на доверие, която буги у електората управляващият елит на България, това е разбираемо притеснение.

"Създаването на еврото доведе до много бързо увеличаване на дълга в много страни. Без еврото Гърция никога нямаше да изпадне в кризата, в която изпадна", подчертава Гордън Кер. В този смисъл сега действащият валутен борд има дисциплиниращ ефект. "Механизмът на нашия валутен борд ни дава голямо предимство, че не можем да купуваме правителствен дълг, което е един от основните фактори правителствата да са фискално дисциплинирани", коментира Калин Христов. "Според мен присъединяването към еврозоната ще бъде тотално бегство за страната", предупреди още през 2017 проф. Стив Ханке, бащата на българския валутен борд. "Вие ще станете точно като Гърция - без каквато и да е фискална

дисциплина".

### РИСК 4: ОЩЕ ПО-НИСКИ ЛИХВИ

След десет години на количествени облекчения от ЕЦБ лихвите в еврозоната са на дъното и дори клонят към отрицателни стойности. Нещо повече, тези десет години са на път да развенчаят самото схващане, че евтините пари стимулират икономиката.

На теория ниските лихви трябва да окуражат бизнеса да взема заеми. Но когато лихвите станат отрицателни, бизнесът започва да ги третира като сигнал за бъдеща несигурност, и всъщност инвестициите намаляват, обясни подуправителят на БНБ Калин Христов на конференцията The Next Big Thing, организирана от Bloomberg TV Bulgaria. В същото време банките все по-трудно могат да оценяват риска при кредитирането. "Днес сякаш всеки може да получи кредит, а когато лихвеният процент е близо до нула, всеки инвестиционен проект изглежда добър. Това е потенциал за бъдещи проблеми в обслужването на кредитите", предупреждава Христов. В същото време общодостъпните и евтини кредити позволяват на задължени и непроизводителни предприятия - т. нар. "зомби компании" - да продължат да кретат, пречейки на развитието на по-ефективните начинания. Що се отнася до гражданите, отрицателните лихви имат няколко негативни ефекта. Първо, те пренасочват спестителите към имоти и други материални активи, което напompва грастично цената им. Каква е ползата от по-евтиния употечен кредит, ако цената на апартамента, който ще купим с него, е скочила с 30%? И второ, отрицателните лихви, вместо да насърчат потреблението, карат по-въз-

растните работещи да спестяват повече - защото иначе надеждите им за прилична пенсия ще бъдат подядени. Младите пък са напълно обезкуражени да спестяват. "Младите поколения се чувстват лишени от възможността да се погрижат за зрялата си възраст чрез надеждни носещи лихви инвестиции", писаха осем бивши европейски централни банкери, начело с Отмар Исинг, в много критичен меморандум срещу ЕЦБ.

#### **РИСК 6: КЪДЕ ЩЕ ОТИДЕ КАПИТАЛЪТ НА БАНКИТЕ?**

Някои експерти, най-вече свързани с правителството, отдавна настояват, че с влизането в ERM II банковата система на България ще стане по-стабилна. Това схващане се основава най-вече на факта, че тогава надзорът над най-големите български банки ще се осъществява от ЕЦБ, вместо от БНБ. И на неосъзнатата увереност на българите от времето на ранния преход, че хората от другата страна на Желязната завеса са по-компетентни и по-морални от тях самите. Ако развитието на глобалната политика напоследък изобщо е доказало нещо, то е, че хората са еднакви навсякъде. Истината е, че след катастрофата през 1996-1997 българският банков надзор е бил обект на критики само веднъж: около случая с КТБ (при който ставаше дума повече за политически машинации, отколкото за недоглеждания на регулатора). В същото време европейският Единен надзорен механизъм бе критикуван остро за множество казуси: с испанската Santander, с поне три италиански банки, със скандалите за пране на пари в Deutsche Bank и в Danske Bank... Разбира се, има известна логика в твърденията, че местният надзор може да е податлив на влияние от местни корпоративни и политически интереси. Но също толкова основателни са опасенията, че единният надзор е податлив на несравнимо по-мощното влияние на големите транснационални корпорации и финансови групи. И в същото време е значително по-малко зависим и контролируем от общественото мнение в отделните държави-членки. Влизането в еврозоната крие и друг, много сериозен риск за българската банкова система: то ще позволи на големите международни банки, опериращи в България, безпрепятствено да изтеглят капитал навън. В разгара на гръцката криза БНБ наложи забрана на банките да изнасят дивиденди, опасявайки се най-вече от подобни ходове на закъсалите гръцки банки. Но след това забраната отпадна и в момента около 1 милиард лева - печалба от спестяванията и заемите на българите и българските фирми - напускат страната всяка година. В условията на еврозоната всякакъв пречки пред това ще отпадне. ■

ing the Greek scenario - ever more accessible financing and less controlled state expenditure. Bulgarian Academy of Sciences economist Prof. Grigor Saryiski tells Bulgarian National Radio that the main winners will be the people from the elite, because this would mean deeper integration, more money, career growth and reduced responsibility. "Entering the eurozone means that for every trouble that comes to the Bulgarian economy, we will have an excuse that we are in the eurozone and are not entitled to an independent monetary policy," he says, adding that this is an understandable concern given the level of trust voters have in the Bulgarian governing elite.

According to the finansist Gordon Kerr, the euro's creation led to a very fast debt growth in many countries. Without the euro, Greece would have never fallen in the crisis in which it did. In that sense, the current currency board has a disciplining effect. BNB's deputy governor Kalin Hristov agrees: "The currency board's mechanism offers a huge advantage - the inability to buy government debt, which is one of the main factors for keeping governments fiscally disciplined". And according to Prof. Steve Hanke, who is considered to be the father of Bulgaria's currency board, joining the eurozone will be a total disaster for Bulgaria, which will end up exactly like Greece - without any fiscal discipline whatsoever.

#### **РИСК 4: EVEN LOWER INTEREST RATES**

After ten years of quantitative easing by the European Central Bank, interest rates are at the bottom and are even approaching negative values. What's more is that these ten years are about to debunk the idea that cheap money stimulate the economy.

In theory, low interest rates should encourage businesses to take out loans. When interest rates become negative, however, businesses start treating them as a sign of future insecurity, which reduces investments, BNB Deputy Governor Kalin Hristov said during The Next Big Thing conference, organized by Bloomberg TV Bulgaria. Meanwhile, it is becoming increasingly difficult for banks to assess loan risks. Today it seems anyone can take out a loan, and when interest rates are approaching zero, every investment project looks good, Hristov said, adding that this may create future problems related to loan servicing. The readily available and cheap loans allow indebted and non-working enterprises, the so called "zombie companies", to continue scraping by, while being an obstacle for the development of more efficient enterprises.

As far as the public is concerned, the negative interest rates have a few adverse effects. First, they redirect savings towards property or other material assets, which pumps up their price. What would be the use of a cheaper mortgage

loan if the property's purchase price has gone up by 30%? And second, instead of encouraging consumption, the negative interest rates force the older working people to save more, because otherwise their hopes for a decent pension would be destroyed. The young generation, on the other hand, is completely discouraged to save money. The young generations feel deprived of the opportunity to secure their old age through reliable, interest-bearing investments, eight former European central bankers, led by Otmar Issing, wrote in a very critical of the ECB memorandum.

#### **РИСК 5: WHAT HAPPENS WITH THE BANKS' CAPITAL?**

Some experts, mostly ones that are close to the government, say that the ERM II entrance will make Bulgaria's banking system more stable. This notion is rather based on the fact that supervision of the country's biggest banks will be conducted by the ECB instead of BNB. It is also based on people's subliminal belief, dating to the early transition period (from communism to democracy), that the humans on the other side of the Iron Curtain are more competent and have higher morals than themselves. If the development of global policy has come to prove anything at all in recent years, it is precisely that people are the same everywhere. The truth is that after the catastrophe of 1996-1997, Bulgaria's banking supervision has been the subject of criticism only once - the Corpbank case (which was rather the result of political machinations than poor supervision by the regulator). Meanwhile, the European Single Supervisory Mechanism has been sharply criticized over numerous cases - the Spanish Santander, at least three Italian banks, the money laundering scandals in Deutsche Bank and Danske Bank...

Of course, there is certain logic behind the claim that the local supervision might become susceptible to influence by local corporate or political interests. But there is also the well-founded fear that the Single Supervision may become susceptible to the much more powerful influence of big international corporations and financial groups. At the same time, it is significantly less dependent and subject to control by public opinion in the different member states. Entering the eurozone hides another very serious risk for the Bulgarian banking system - it will allow big international banks, operating in Bulgaria, to take their capital abroad unimpeded. In the midst of the Greek crisis, BNB imposed a ban on banks to transfer dividends abroad, fearing such moves by the strapped Greek banks. Subsequently, however, this ban was lifted and currently around 1 billion leva leave this country each year in the form of profits from the loans and savings of Bulgarian companies and citizens. There will not be any obstacles to this in the eurozone.



# НОВИНИТЕ ONAIR

— темите в баланс —



централна  
емисия

18:30

късна  
емисия

21:30

ON  
AIR



[www.bgonair.bg](http://www.bgonair.bg)





# ЦКБ Сила

пенсионноосигурително  
акционерно дружество

*Всеки следващ момент е ценен.*



***С грижа за Вас!***

ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“: ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г. КЪМ 30.06.2020 Г. – С НАД 420 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1.4 МЛРД. ЛЕВА УПРАВЛЯВАНИ НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: [WWW.FSC.BG](http://WWW.FSC.BG))  
ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,  
ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.

\*Посочените резултати нямат по необходимост връзка с бъдещи резултати.

1113 София, бул. „Цариградско шосе“ 87; Клиентски център - тел: 0700 11 322  
e-mail: [office@ccb-sila.com](mailto:office@ccb-sila.com); [www.ccb-sila.com](http://www.ccb-sila.com)



# ДНК-ТО НА "БУЛСАТКОМ" СА МЕДИИ, ТЕЛЕВИЗИЯ И РАЗВЛЕЧЕНИЕ

Станислав Георгиев, главен изпълнителен директор на "Булсатком", пред Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ДИЛЯНА ФЛОРЕНТИН

**Г**-н Георгиев, историята с Covid-19 донесе сериозни загуби на повечето бизнеси, но и немалки печалби на други - някои производители на видеоигри например отчетоха ръстове от порядъка на 600%. Как стоят нещата при "Булсатком"?

Нямам еднозначен отговор. Не сме от онези, които много са загубили, нито от онези, които много са спечелили. В тази индустрия, в която оперираме - забавления и медийно съдържание - най-голямата щета от Covid-19 беше прекъсването на спортните състезания. Липсата на спорт на живо се отрази върху съдържанието, върху начините, по които то се консумира, върху сделките на пазара... На практика нашите абонати нямаше какво да гледат, а трябваше да плащат за това. Наложих се бързо да решим този проблем. Това, което трите главни оператора в България направихме, бе, че освободихме цялото съдържание, за да има избор с какво да се развличат хората, когато седнат пред телевизора.

Спортните канали също реагираха бързо, взеха архивно съдържание, запазиха си тематичните слотове за тенис, за футбол и така нататък, и успяха например да запознаят днешните поколения с Пит Сампрас, Андре Агаси...

**Каква е всъщност тежестта на спорта при привличането на клиенти в България, особено за допълнително платените услуги? Колко важен е, сравнен с филмите и другото съдържание?**

За радост България е от държавите, в които няма ексклузивност на спорта. Нагледал съм се на това в други страни, където спортът се използва от един или друг играч за постигането на егоистични цели. Спортното съдържание в България е добре разпространено - между 20 и 25% от домакинствата си плащат специално за спорт.

Но хипотезата от много други държави, че спортът е единственото средство да се разпространи един те-

левизионен пакет, у нас не е чак толкова валидна. В България филмите и сериалите също се гледат с голям интерес, в някои месеци дори по-голям от този към спорта. Тоест у нас това не е водещото съдържание. И точно липсата на ексклузивност спомага за правилното разпределение на спорта и за доброто, справедливо ценообразуване.

**Това ни отвежда до ексклузивните за "Булсатком" канали като TV+, F+, Sport+, Cinema, Comedy. Как ще ги развивате занапред? Ще запазите ли публицстиката? Изобщо какви са плановете на "Булсатком" за развиване на собствено съдържание?**

Ние сме телевизионна компания и е съвсем нормално да се фокусираме върху развиването и актуализирането на съдържанието в тези канали. Признавам, че по една или друга причина тяхното развитие не е било на фокус през последните няколко години. Ние не сме телекомуникационна компания във вида, в който я познаваме у нас, насочена най-вече да продава СИМ-карти и данни. Да, имаме такива услуги, но това не е нашият фокус. Основна за нас е телевизията. Но не искам да навлизам в много детайли за тези канали, защото все още това са само плановете и намерения, не искам да давам празни обещания на нашите клиенти.

**... и идеи на конкурентите, може би?**

Не, фокусът на конкурентите е предимно широколеновият интернет. Много пъти съм казвал - не смятам, че телекомите правят успешен телевизионен бизнес. Телевизионната услуга е много важна за тях, но в никакъв случай не трябва да се приема, че е водеща.

**От доста време вървят упорити и разнородни слухове за нова смяна на собствеността в "Булсатком" - до степен, че се наложи да опровергавате официално един от тях миналата година. Ще търсите ли все пак нови инвеститори в компанията, или поне синергии с други играчи?**





Това със слуховете е много интересно, защото обикновено те се появяват там, където няма информация. А мисля, че и предишното ръководство, и ние сега никога не сме имали тайни около собствеността на компанията. Финансовото реструктуриране на "Булсатком" приключи изцяло в края на миналата година. Имаме ясни и прозрачни собственици - престижни международни институционални инвеститори, сред които са BlackRock, Европейската банка за възстановяване и развитие, Българската банка за развитие. Основателят на "Булсатком" Пламен Генчев също има дял в управлението. С него работим в чудесни отношения и той помага за развитието на компанията, защото в крайна сметка именно той я превърна в национален лидер. Всеки, който влага парите си в дружество като "Булсатком", е нормално да търси печалби. Но нямаме никакво активно търсене на нови собственици или инвестиции. Напротив, имаме доста стабилна финансова структура и амбициозен нов мениджмънт, който стартира през април и май. В момента се чувстваме уверени, че сме на доста добър път към възстановяване на нашата позиция на пазара и подобряване на финансовите резултати.

**Как чисто технологично ще се променят услугите ви в близките години? Кои Video-on-demand услуги и кои платформи ще имат приоритет?**

В България прогнозите са дялът на сателитната телевизия да не падне под 40%, каквито въпреки са очакванията и за другите страни в Централна и Източна Европа. Това е основният ни бизнес и за да задържим сериозен дял в него, е нужна модернизация. Голяма част от нея вече сме я осъществили. Тази година подменихме изцяло нашите т. нар. head ends - видео сървърите, които подготвят сигнала за излъчване през сателита.

В момента имаме забележимо по-добро качество на всички канали, които излъчваме. Подменихме и системата за кодиране, вече използваме най-модерната, която е безкартова. Тя позволява да предлагаме и CAM-модули с размерите на кредитна карта, които се включват в слот на телевизора. Почти всички плоски телевизори от последните 10-15 години имат такъв слот. По този начин се използва само едно дистанционно и нашата услуга е изцяло в интерфейса на телевизора.

**Като говорим за дела на сателитната телевизия, един въпрос, който не е съвсем във вашата област. От години сме свикнали да се гордеем с това, че България има една от най-високите скорости на интернет връзката. Актуално ли е обаче това все още? И отговаряло ли е изобщо на фактите някога?**

Това просто не е вярно. Преди 20-25 годи-



ни България бе доста назад като интернет технологии заради закъснато приватизация. В страната имаше доста ADSL връзки, до 2 и 4 мегабита, което бе изключително бавно дори за онова време. Да добавим и доста неадекватната регулация. Всичко това създаде възможността да се прекарат доста LAN кабели и после оптики - по стени, по гърбета. Малките квартални оператори навързаха домовете безконтролно и неособено качествено, но това рязко вдигна скоростите - 10, 15, после 50 мегабита, и създаде илюзията за някакъв огромен напредък. Все още чистим щетите, които бяха нанесени по това време. Това ни остави един сериозен сив сектор в нашата индустрия. Регулаторът все още не се вълнува кой знае колко, когато види висящите кабели на малките оператори. За него е по-лесно да наложи една сериозна глоба на някои от големите оператори, отколкото да се занимава с малките. Иначе чисто статистически България в момента е след 15-о място в Европа по скорост на връзката. На върха са страни като Германия, на която навремето всички се присмиваха заради бавната DSL инфраструктура, но която много бързо навакса.

**Българите по множество причини нямат навика да плащат, за да получават съдържание. Променят ли се вече тези нагласи? И как се борите с това пиратство, за което споменахте - от малките оператори в сивия сектор?**

По първия въпрос - да, има видима промяна. Годици наред България беше сравнявана с Румъния като държава с най-ниските такси за месечен телевизионен абонамент в Европа, около 3.50 - 4.00 евро. Сега те са почти удвоени и средният разход за телевизионен абонамент у нас е близък до този в Сърбия, Хърватия, Словения, дори Словакия и Чехия. Мисля, че хората започнаха да разбират какво получават, когато плащат. В зората на платената телевизия в България - времената на "Евроком", "Кейбълтел" и така нататък - се плащаше само за кабела и за устройството. А съдържанието просто се сваляше от един сателит и се пускаше. Пазарът дори не осъзнаваше какво означава да плащаш за съдържание. Благодарение на няколко инициативи на големи компании - примерно на "Нова телевизия" с пускането на "Диема Екстра" и на A1 с техните спортни канали - хората започнаха да осъзнават, че за да гледат нещо, трябва да плащат. Вярно е, че при спорта голяма част от тези пари отиват за скъпите автомобили на футболистите в Англия. Все още не съм уверен, че приходите се разпределят справедливо по цялата верига. Но категорично хората у нас вече разбират, че качествено съдържание си идва със своята цена.

Колкото до пиратството, в момента се говори за между 400 000 и 600 000 домакинства в сивия сектор. Чувал съм аргументите на тези компании, които не плащат за съдържание в неговата цялост - че иначе щели да загубят конкурентоспособност заради пакетните цени на големите компании и да загинат. Съгласен съм, че това са валидни аргументи - но категорично не приемам престъплението, което те извършват. Защото нарушаването на авторските права е престъпление. Когато сключат договор с някоя компания, че трябва да плащат за абонатите, които имат, те трябва да го изпълнят. Много от големите международни производители на съдържание не си търсят правата, но това създава проблем за нас - компаниите, които си плащат. Ние, разбира се, нямаме право на саморазправа, можем единствено да разговаряме с държавата, с производителите на съдържание. И го правим, но това е процес. Няма вълшебна пръчица, с която да се реши проблемът с пиратството в България.

**Реалистични ли са очакванията на българските разпространители на съдържание за техните такси?**

Ние на практика сме само посредник, който доставя съдържанието до абонатите, събира парите и ги предава на собственика на съдържанието. Клиентите трябва да преценят дали таксите са реалистични. Но ако сравнявам с други държави, намирам ценообразуването в България за справедливо спрямо

гоходите на домакинствата. У нас има доста канали, които се разпространяват свободно, и в същото време няма такса телевизор, която да тежи на домакинствата. Или по-точно има, но става въпрос за стотинки, които се плащат през някакви данъци. В Австрия всеки месец плащам 26 евро такса телевизор. Но това е и причината по националните телевизии на Австрия, Германия, Франция да можете да гледате Шампионска лига или последните сезони на най-актуалните сериали.

**Каква е ролята на българската диаспора по света във вашия бизнес? Каква част от приходите идват от абонати, които не живеят постоянно в България?**

За съжаление не мога да отговоря. Нямаме методология, по която да го разберем. Регулацията на Европейския съюз не позволява на операторите на съдържание за определена страна да осъществяват търговска дейност в друга страна. Но ако вие като потребител си купите устройство и абонамент в България, регулацията ви позволява да отидете да го гледате, където поискате. Агресите и телефонните номера на нашите абонати са български, те са сключили сделката на територията на България и си плащат таксите тук. Не мога да кажа каква част от тях гледат телевизия по плажове в Гърция, или пък в Испания и Италия. За радост нашият сателит покрива огромна територия и ние сме предпочитаният оператор от българската диаспора. Това ме радва изключително много, и в него няма нищо нередно.

**Колко са всъщност абонатите на "Булсатком" за сателитна телевизия, интерактивна телевизия и интернет понастоящем?**

"Булсатком" е изцяло прозрачен и докладва редовно абонатите си към КРС. Числата от края на 2019 година са 660 000 абонати за сателитна телевизия, около 80 000 абонати за интерактивна телевизия и 180 000 абонати за широколентов интернет - там ние сме доставчик номер три.

Цифровите услуги и интерактивната телевизия са изключително важни за нас. Огромна част от нашата енергия отива в модернизирани начини, по които се доставя съдържание.

Смятаме, че нашето ДНК е наистина медии, съдържание, забавления. Технологиите не са нещото, което определя една такава компания. Те са само инструментът, с който да доставяме информация.

**При предишните собственици компанията инвестира в доста амбициозна експанзия към мобилна телефония, и дори в изстрелването на собствен спътник. Това я вкарва в доста сложно финансово състояние. Смятате ли, че става дума за лоша**

**преценка, или по-скоро за неблагоприятно стечение на обстоятелствата?**

И двете. Разбира се, аз мога да коментирам само като експерт. Още навремето, когато започна да се говори за Bulgaria Sat, се опитвах да предам посланието, че това няма да бъде успешен проект. За да се изплати създаването на чисто нова сателитна позиция, тя трябва да обслужва няколко оператора, а не само "Булсатком". Предизвикателство е нестандартната географска позиция на сателита, около 1 градус изток. Предизвикателство е цялостното пренасочване на стотици хиляди антени - с влизане във всяко домакинство, с подмяна на устройства... Всичко това е разход. Предизвикателство е убеждаването на други оператори да сменят сателита, при положение, че няма сателитен договор, който да е по-кратък от пет години. И накрая предизвикателство е стартирането на съвсем нови услуги за сателит при положение, че тъкмо сателитната технология е тази, която отмира и се заменя от други. Още преди 2015 година тези неща

"Категорично хората у нас вече разбират, че качествено съдържание си идва със своята цена."

бяха ясни. Не зная въз основа на какво е взето това решение, разбира се. Но аз лично не бих го взел.

**Може ли все още "Булсатком" да извлече и ползи от тези инвестиции?**

В процеса на реструктуриране тези две компании са разделени изцяло и днес ние нямаме нищо общо с "България Сат". Те са доставчик на сателитна услуга, но ние не я ползваме.

Колкото до мобилните услуги, там нещата са започнали през 2011-2012 година, тогава е получен и лицензът. В момента има възможности да се предлага мобилна услуга по много по-модерен начин, чрез виртуален мобилен оператор например. Това е нещо, което в момента обмисляме - обединяването на различни мобилни услуги и възможността да имаме контрол върху преноса на данни, за да предоставяме основната си услуга - видео и телевизия. Разглеждаме всякакви варианти: било чрез използване на нашия лиценз, било чрез виртуален оператор.

**Имате вече 20 години опит в телекомуникациите и 7-8 години в медии и телевизия - основно на пазари извън България...**

Да, но всъщност и България, защото тя бе един от пазарите, за които отговарях...

... Как бихте сравнили бизнес модела,

**практиките, културата на пазари като австрийския с тези у нас?**

Ако говорим за телевизионно съдържание, проблемът на страните от Централна и Източна Европа е, че са малки. В тях локализацията е доста скъпа и сравнително по-трудно се изплаща. Тоест достъпът до най-новото и най-модерното съдържание е по-ограничен. Обикновено изчакваме да се натрупат достатъчно пазарни участия на лидерите, преди да влязат на българския пазар. Така беше с Netflix, в момента всички чакаме Disney+ да се сети, че България съществува, също и Amazon Prime, които са един от абсолютните световни лидери. Но това е проблем не само у нас, а и на всички по-малки държави с уникални езици.

От положителна гледна точка, това обикновено закъснение от година-две ни позволява тук да осъществяваме проекти, които вече сме виждали в развитие другаде, и ни спестява грешки.

Другата полза от моя опит е, че успях да изградя доста сериозна мрежа от контак-

ти в индустрията и когато имаме нужда от помощ, съвет, съдържание, всичко това е на разстояние едно телефонно обаждане. Като бизнес практики определено има много разлики между отделните държави. Специфично за България е, че тук все още се гледа на управлението чрез йерархия, заповеди и плашене като на нещо нормално. Това не е моят стил. Предпочитам да управлявам с пример. И не мисля, че е моя отговорност да мотивирам хората в компанията. Моята задача е да създам среда, в която те да се мотивират сами. Мотивацията е вътрешен процес. За съжаление такъв тип лидерство все още не е силно наложено у нас.

Има и доста митове и легенди за нивата на заплащане в България. В подобни компании в Западна Европа заплатите са много подобни на тукашните - само че там данъците и цената на живота са други.

**В заключение, какви цели си поставяте? Как искате да видите компанията след пет години, да кажем?**

Целите са да върнем "Булсатком" в неговия пълен блясък като лидер на българския пазар за разпространение на телевизия. Ние сме медийна компания и искам да се развиваме точно в тази посока. Да бъдем първи избор за домакинствата като компания, която работи модерно, прозрачно и им предоставя точно това, от което имат нужда. ■



# BULSATCOM IS A COMPANY WITH TV, MEDIA AND ENTERTAINMENT IN ITS DNA

Stanislav Georgiev, CEO of Bulsatcom, interviewed on Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography DILYANA FLORENTIN

**M**r Georgiev, the Covid-19 pandemic brought serious losses to most businesses, but also a considerable profit to others - some video game manufacturers, for example, reported a growth of about 600%. How are things at Bulsatcom?

I do not have a straightforward answer. We have neither lost, nor gained much because of this crisis. In the industry in which we operate – entertainment, media and content - Covid-19's most recognizable negative impact was primarily due to the global ban on sport events. The lack of live sports broadcast affected the content, the ways it was being consumed, the deals on the markets. Our subscribers had practically nothing to watch, however, had to pay for it. We had to solve this problem quickly. What the three main operators in Bulgaria did was to unlock the whole channel bouquet to all subscribers with the idea to provide choices for the people how to get entertained when they sit in front of their TVs during the lock-down.

The sports channels also reacted quickly, acquired archive content, retained the thematic slots for tennis, soccer and so on, and managed, for example, to acquaint today's generation with names like Pete Sampras and Andre Agassi.

**What is actually the weight of sports in at-**

**tracting customers in Bulgaria, especially for the extra paid-for services? How important is it compared to movies and other content?**

Fortunately, Bulgaria is one of the countries where there is no exclusivity of sports content. I have witnessed on multiple occasions, in other territories, sports exclusivities being used primarily to achieve selfish goals by the telcos and the operators. Sports content in Bulgaria is well distributed - between 20% and 25% of households pay specifically for sports.

But the hypothesis in many other countries that sports are the only means to successfully distribute a TV product is not so valid in this country. In Bulgaria, movies and TV series are also watched with great interest, in some months even greater than sports. Hence, the sports content is not the decisive factor in this country. Moreover, it is precisely the lack of exclusivities that contributes to the fair distribution of sports and to the fair and reasonable pricing.

**This brings us to the exclusive Bulsatcom channels such as TV+, F+, Sport+, Cinema, and Comedy. How will you develop them in the future? Will you keep the journalism? In general, what are Bulsatcom's plans to develop its own content?**

We are a TV-driven company and it is perfectly within reason to aim developing and refreshing

the content on these channels. I admit that, for one reason or another, their development had not been in focus during the past few years. We are not a telecommunications company, as they are known in this country, targeting mainly to sell SIM cards and data packages. Indeed, we do have these services, but they are not in our core. Our core business is television. Still, I do not want to go into too much detail about these channels, because these are still just plans and intentions, I do not intend to make empty promises to our customers or set fake expectations.

**...and suggest ideas to the competitors, perhaps?**

Not really. The focus of our competitors is mainly broadband. I have said on multiple occasions: I am at the opinion that telecoms do not make successful television business. The television service may be very important to them, but in no case should it be considered to be core.

**There have been persistent and mixed rumours for a long time about a new change of ownership in Bulsatcom - to the extent that you had to officially refute one of them last year. Will you still look for new investors in the company, or at least synergies with other players?**

I find this thing with the rumours quite intriguing,



because rumours usually appear when there is lack of information. And I think both the previous management and now we have never had any secrets about the ownership of the company. The financial restructuring of Bulsatcom was finalized in the end of last year. We have clear and transparent owners - prestigious international institutional investors, including Black-Rock, the European Bank for Reconstruction and Development, the Bulgarian Development Bank. Bulsatcom's founder Plamen Genchev also remains as a shareholder in the company. We have an excellent working relationship with him and he actively contributes to the business development of the company. After all, he is the person behind the making of Bulsatcom a market leader.

Anyone who has invested money in a company like Bulsatcom is logically seeking a return. But we do not actively seek sale, new owners or investments. On the contrary, we have a rather stable financial structure and an ambitious new management, which was introduced in April and May. At present we feel confident that we are quite on the right way in regaining our market position and improving our financial results.

**How will your services change technologically in the coming years? Which Video-on-demand services and which platforms will**

#### **have priority?**

The forecast for Bulgaria is that the share of satellite television will not drop below 40%. Similar are the expectations for the other territories in Central and Eastern Europe. This is our main business and to maintain our significant share in it, we need to invest in technological advancements and modernization. We have already implemented a large portion of it. This year we completely replaced our head-ends - the video servers that prepare the video signal for broadcast via satellite.

We currently have noticeably improved quality on all the channels we broadcast. We also introduced a new state-of-the-art encryption system, which is cardless. It also allows us to alternatively offer CAM modules, with the size similar to a credit card, which are inserted in a dedicated slot on the back of the TV sets. Almost all flat-screen TVs from the last 10-15 years have such a slot. In this way only one remote control is used and our service is entirely within the TV interface.

**Speaking of the share of satellite TV, here is a question that is not quite in your domain. For years we have been used to being proud of the fact that Bulgaria has one of the highest speeds of the internet connection. But is this still relevant? And has it ever corre-**

#### **sponded to the facts at all?**

This is simply not true. Some 20-25 years ago, Bulgaria was far behind as an Internet-access technology due to the backwardness of the Bulgarian Telecommunications Company and its belated privatization. We had a lot of ADSL connections in the country, up to 2 and 4 Mbps, which was quite slow even at that time. Add to this the rather inadequate regulation. All of this created the opportunity to install a lot of LAN cables and then fiber - hanging on building walls, between the trees. The small neighbourhood-based operators connected the houses uncontrollably and with poor quality overall, but this rapidly increased the available broadband speeds - 10, 15, then 50 Mbps, and created the illusion of some tremendous progress. We are still cleaning up the damages that were done at the time. This has left us with a significant grey sector in the industry. The regulator still doesn't care that much when it sees the hanging cables of the small operators. It is easier for it to impose a serious fine on one or another of the large operators than to deal with the small ones. Otherwise, purely statistically, Bulgaria is currently below the 15th place in Europe in terms of broadband speed. At the top are countries like Germany, which everyone used to mock in the past for their slow DSL infrastructure, but then they caught up very quickly.



**Bulgarians for many reasons do not have the habit of paying to receive content. Are these attitudes already changing? And how do you fight this piracy that you mentioned - from small operators in the grey sector?**

On the first question - yes, there is a visible change. For years, Bulgaria has been compared to Romania as the country with the lowest monthly TV subscription fees in Europe, around EUR 3.50 - 4.00. Now they are almost doubled and the average fee of a TV subscription in the country is closer to that in Serbia, Croatia, Slovenia, even Slovakia and the Czech Republic. I think that people have started to understand what they get when they pay. At the dawn of pay TV in Bulgaria - the days of Eurocom, Cabletel and so on - only the cable and the device were paid for. And the content was just downloaded from a satellite and retransmitted. The market didn't even realise what it meant to pay for content. Thanks to several initiatives of some large companies - for example, Nova TV with the launch of Diema Extra and A1 with their sports channels - people began to realize that in order to watch something premium, they have to pay. It is true that in sports much of this money goes to the expensive cars of the soccer players in the UK. I'm still not confident that the revenue is distributed fairly throughout the value chain. But people in this country definitely understand that quality content comes at a price.

As for piracy, there are currently somewhere between 400,000 and 600,000 households in the grey sector. I have heard the arguments of those companies that do not pay for content in its entirety - they claim that if they did, they would lose competitiveness to the bundled prices of the large players and perish. I agree that these are valid arguments - but I definitely do not accept the crime they are committing. Because violating copyright is a crime. When they sign a contract with a company where they have to pay for the number of subscribers they have, they have to comply. Many of the large international content producers are not claiming their rights in this small market, and this generates a problem for us, the companies that pay. We, of course, have no right to self-handle the breaches and enforce punishment, we can only raise attention to the state, to the content producers. And we do, but it's a process. There is no magic wand with which we can solve the problem of content piracy in Bulgaria.

**Are the fees expectations of the Bulgarian TV aggregators and channels realistic?**

Our role is simply that of an intermediary which delivers the content to the subscribers, collects the fees and passes it to the content copyright owners. Customers are to assess whether the fees are realistic or not. But if I draw a comparison line with other territories, I find the pricing levels in Bulgaria adequate to the household incomes. We have a lot of channels that are dis-

"We have a lot of channels that are distributed freely, and at the same time there is no state-induced TV fee that weighs on households. Or more precisely, there is, but it's just pennies that are paid through some taxes. In Austria, I pay a EUR 26 TV tax every month."

tributed freely, and at the same time there is no state-induced TV fee that weighs on households. Or more precisely, there is, but it's just pennies that are paid through some taxes. In Austria, I pay a EUR 26 TV tax every month. But this is also the reason why you can watch the Champions League or the latest seasons of top drama series on the public broadcasters in Austria, Germany or France.

**What is the role of the Bulgarian diaspora around the world in your business? What part of the revenue comes from subscribers who do not live permanently in Bulgaria?**

Unfortunately, I can't give you an answer. We do not have a methodology to measure it. European Union regulations do not allow content operators from one country to trade in another country. But if you, as a consumer, acquire a device and a subscription in Bulgaria, the regulation allows you to go and watch it wherever you want within the EU. The addresses and telephone numbers of our subscribers are Bulgarian, they have concluded a transaction with us in the territory of Bulgaria and pay their fees here. I can't say how many of them watch TV on the beaches in Greece and somewhere in Spain or Italy. Fortunately, the satellite we use covers a huge territory and we are the preferred operator of the Bulgarian diaspora. This makes me very happy, and there is nothing irregular.

**How many are actually Bulsatcom subscribers of satellite TV, interactive TV and broadband today?**

Bulsatcom is fully transparent and regularly reports its subscribers to the Communications

Regulation Commission. The numbers as of year end 2019 are 660,000 subscribers for satellite TV, about 80,000 households use our interactive TV service and 180,000 are our broadband subscribers - there we are the country's number three provider. Digital services and interactive television are extremely important to us. Much of our energy goes into modernising the way content is delivered.

We believe that our DNA is indeed media, content, entertainment. Technology is not what defines such a company. It is just an instrument to bring our service to the homes.

**Under the previous owners, the company invested in a rather ambitious expansion to mobile telephony, and even in the launch of its own satellite. This put it in a rather complicated financial situation. Do you think this is a bad judgment, or rather an unfavorable coincidence?**

Both. Of course, I can only comment as an expert. When the launch of Bulgaria Sat was announced in the past, I was trying hard to convey the message that this would not be a successful project. In order to pay back for the establishment of a brand new satellite position, it must serve several operators, not just Bulsatcom. A challenge is the non-standard orbital position of the satellite, about 1 degree east. Another challenge is the required re-pointing of hundreds of thousands of satellite dishes - by visiting each household, by replacing equipment, etc. All this costs money. Yet another challenge is to persuade existing operators to come to join this new satellite, given that there is no on-going satellite contract that is shorter than five years. One final challenge is to launch new satellite operators, given that it is the satellite technology that is dying out and being replaced by others. Even in 2015, these facts were clear. I do not know on what basis this decision was made, of course. But I personally would not have made it.

**Can Bulsatcom still benefit from these investments?**

During the process of restructuring these two companies were completely separated and today we have nothing to do with Bulgaria Sat. They are a satellite capacity provider, but we do not use it.

As for the mobile services, things started in 2011-2012, when the license was acquired. Currently there are choices to offer a mobile service in a more modern way, through a mobile virtual network operator for example. This is something we are currently evaluating - the bundling of media services with the mobile plans and the ability to also control the data connectivity used to deliver our core service - video and television. We consider all options: either by using our license or through a virtual operator.



**You already have 20 years of experience in telecommunications and 7-8 years in media and television - mainly in markets outside Bulgaria...**

Yes, but also in Bulgaria, because it was one of the territories I covered as a responsibility.

**How would you compare the business model, practices, culture of markets like the Austrian one with those in our country?**

If we talk about TV content, the problem of the countries of Central and Eastern Europe is that they are small. This makes localizing content for them quite expensive and difficult as a return on investment. Therefore, access to the latest and most contemporary content is more limited. We normally wait for the global players to accumulate a sufficient mass of more lucrative territories before entering the Bulgarian market. It was like that with Netflix. For example we are waiting at the moment for Disney+ to realize that Bulgaria exists, as well as Amazon Prime, which is one of the absolute global leaders. But this is a problem not only for this country, but also for any smaller country with unique languages.

On a positive note, this usual delay of a year or two allows us to carry out projects we have already seen in development elsewhere, and saves us the mistakes.

Another benefit of my experience is that I was able to establish a rather large network of contacts and relationships across the industry and whenever we need help, advice, content, it's all just a phone call away.

With regards to business practices, there are definitely many differences between countries. I find it specific for Bulgaria that here the organizational hierarchy, orders and intimidation are still seen as something normal in leading people. This is simply not my style. I prefer leadership through example. And I don't think it's my responsibility to motivate the staff. My task is to create an environment in which they can motivate themselves. Motivation is an intrinsic process. Unfortunately, this type of leadership is not yet strongly imposed in Bulgaria.

There are also many myths about the levels of remuneration in Bulgaria. In similar companies in Western Europe, wages are very similar to those here - only the taxes and the cost of living are higher there.

**In conclusion, what are your goals? How do you want to see the company in five years, say?**

The goals are to return Bulsatcom to its full glory as a leader in the Bulgarian TV market. We are a media-driven company and I want to develop more in this direction. I want Bulsatcom to be the first choice for households, as a company that operates in a contemporary and transparent way, and provides them with exactly what they need. ■



# Защо България не стана Естония?

Източноевропейските държави вече са много различни една от друга. Но всички се справят по-добре, отколкото очакваха на Запад

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

През зимата на 1992 година четирима мъже се събират на по чаша кафе в един ресторант в Талин. И четиримата са млади, в средата на 30-те си години. Трима са бизнесмени - една тепърва създаваща се прослойка в току-що добилата независимост Естония. Четвъртият и най-млад - едва е навършил 32 години - е министър-председателят Март Лаар. Тази нищо и никаква среща, продължила по-малко от час, поставя основите на един от най-забележителните икономически възходи в историята на Европа. И поставя много въпроси за различните пътища, които държавите от някогашния Източен блок избраха за икономическото си развитие в изминалите оттогава две десетилетия.

**НА СРЕЩАТА ЛААР** и тримата бизнесмени начертават в най-общи линии плана за развитието на естонската икономика - с акцент върху новите технологии, предлагането им в обществения живот и специализираното образование, необходимо за развитието на подобна индустрия.

Лаар е малко неочакван кандидат за ролята на икономически пророк - той е историк по образование, а от цялата необятна икономическа теория е чел само една книга на Милтън Фридман. И съответно е фанатичен привърженик на безусловната пазарна икономика. По това време Естония е в руини - внезапно откъсната от централизираното съветско стопанство, с 1000% годишна инфлация, рекордна безработица

и предприятия, работещи почти без изключения на загуба. Какво направи Лаар? Премахна напълно механизмите за контрол на цените, силно либерализира бизнес средата, съкрати наполовина администрацията, приватизира набързо по-голямата част от държавните предприятия. И оряза пари от социалните дейности, за да насърчи напредъка на високите технологии. Естония стана една от първите държави в света, въвежда плосък данък (макар и доста висок - 26%).

**А ПРОСЛОВУТОТО КАФЕ** с бизнесмените по-късно прерасна в плана Tiigrihüpe - Тигров скок - проект за масирани държавни инвестиции в развитието на информационните технологии, електронното правителство,







Естонската столица Талин. Естония и България стартираха от близки позиции в началото на 90-те години. Днес БВП на глава е 37 606 долара в прибалтийската държава срещу 26 034 долара в България (по ППП)  
Estonian capital Tallinn. Estonia and Bulgaria started from close positions in the early 1990s. Today, GDP per capita is \$ 37,606 in the Baltic state against \$ 26,034 in Bulgaria (PPP)

осигуряването на достъп до интернет на всеки гражданин и, не на последно място, стимулирането на образованието в тази област. Сега Естония е сред водещите страни по достъп до интернет, изпреварвайки значително Германия, Франция и Великобритания.

Резултатите са ясно видими днес. Двайсет години по-късно затъмнената съветска република, която изнасяше за съседите си предимно млечни продукти, се е превърнала в една от най-модерните икономики в света, а естонците се наслаждават на най-устремения ръст на жизнения стандарт в новата европейска история. Финансовата криза разклати малко това, но ако се съди по последните данни за икономиката, съ-

тресенията са отминали - над 31% ръст на промишленото производство през септември (на годишна база), 54% ръст на износа... Всъщност Естония е единствената държава в Европейския съюз, която покрива изискванията за бюджетен дефицит, инфлация и заглъжнялост.

РАЗБИРА СЕ, ЕСТОНИЯ ЕДВА ЛИ може да служи като пример за подражание - рецептите, които превърнаха тази едва 1.5-милионна държава в икономическа сила, надали биха сработили толкова ефикасно в страни с по-голямо население, с различни традиции и обществени нагласи. Но има една държава, която подчертано би могла да се сравнява с Естония. Това е България.

В рамките на бившия Източен блок това бяха двата центъра, определени за развитие на информационните технологии. В началото на 90-те България имаше същите стартови позиции като Естония, за да се превърне в "технологичен тигър" - специализирано образование, голяма банка кадри, функциониращи производства... Но докато Лаар пиеше кафе с бизнесмените, тук поредица правителства не направиха нищичко, за да съхранят и насърчат развитието в тази област. Повечето производства, лишени от развойна дейност, бързо замряха, обучените кадри се разбягаха по цял свят, в университетите и институтите качеството на образованието спадна. Едва през последното десетилетие секторът на ин-



# WHY BULGARIA DID NOT BECOME ESTONIA

The countries of the former socialist camp chose different ways for the development of their economies. They are doing better than the West has expected

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTESTOCKS

In the winter of 1992 four men met over a cup of coffee in a restaurant in Tallinn. All four were young, in their mid-30s. Three were businessmen – a newly emerging class in an Estonia that had just gained independence. The fourth and youngest – barely 32 – was prime minister Mart Laar. This ordinary meeting, lasting less than an hour, paved the way for one of the most remarkable economic upturns in the history of Europe. And posed many questions as to the different ways which the countries of the former Eastern bloc chose for their economic development in the two decades that have passed since then.

**AT THE MEETING LAAR AND THE THREE BUSINESSMEN** outlined in general terms the plan for the development of the Estonian economy – with a focus on the new technologies, their application in public life and the specialised education, needed for the development of such an industry.

Laar was a somewhat unexpected candidate for the role of economic prophet – a historian by education, having read only Milton Friedman in the vast realm of economic theory. And hence a fanatical supporter of unconditional market economy. At that time Estonia was in shambles – abruptly torn from the centralised Soviet economy, with 1000% annual inflation, record-high unemployment and enterprises working at a loss almost without exception. What did Laar do? He completely did away with price control mechanisms, strongly liberalised the business environment, cut the administration by half, quickly privatised the larger part of the state enterprises. And cut social spending in order to encourage the progress of high technologies. Estonia became one of the first countries in the world to introduce a flat tax rate (although quite a high one – 26%).



Mapm Aaap / Mart Laar

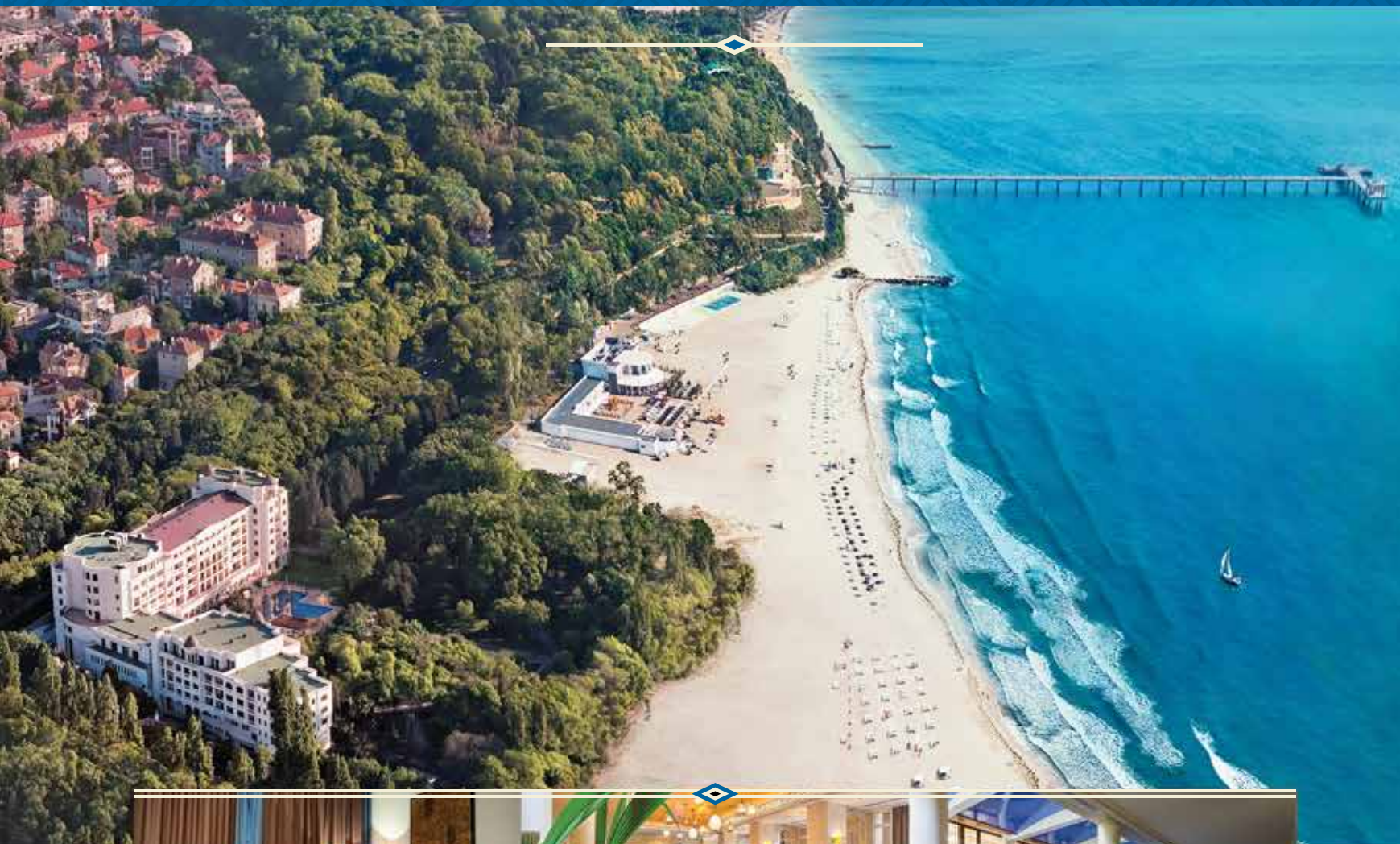
**AND THE FAMED COFFEE** with the businessmen was to later evolve into the plan Tiigrihupe – Tiger Leap – a project for massive state investments in the development of information technologies, electronic government, Internet access for every citizen and, last but not least, for stimulating education in this field. Estonia today is among the leading countries with regard to Internet access, significantly outstripping Germany, France and Great Britain. The results are clearly visible today. Thirty years on, the Soviet republic which exported to its neighbours mainly dairy products, has become one of the world's most modern economies, and the Estonians enjoy the most vigorous growth of living standard in new European history. The financial crisis rocked this a bit, but judging from the latest data on the econ-

omy, the jolts have passed – over 31% growth of industrial production in September (on an annual basis), 54% rise in exports... In fact, Estonia is the only European Union country which meets the requirements for budget deficit, inflation and indebtedness.

**OF COURSE, ESTONIA CAN HARDLY SERVE** as a role model – the recipes which turned this barely 1.5-million-strong country into an economic power, are unlikely to have worked as effectively in a country with a bigger population, different traditions and social attitudes. But there is one country that could definitely be compared to Estonia. And this is Bulgaria. Within the framework of the former Eastern bloc, these were the two centres earmarked for the development of information technologies. In the early 1990s Bulgaria had the same starting positions as Estonia for becoming a “technological tiger” – specialised education, a large staff base, functioning productions... But while Laar was drinking coffee with the businessmen, here a string of governments did nothing to preserve and encourage development in this field. Most productions, deprived of R&D, rapidly declined, the trained staff dispersed across the whole, the quality of education in the universities and institutes fell. Only during the last decade has the IT sector begun to grow again, and that mainly thanks to the outsourcing of services.

Why did Estonia succeed while Bulgaria did not? Incidentally, Bulgaria was not the only one – most countries of the former Eastern bloc wasted similar opportunities and delayed vitally important reforms. Perhaps the difference in the case of the Estonians was that for them the fall of the Iron Curtain was not only a change of the system, but a national liberation revolution as well. Whereas in Bulgaria, and in most other

WWW.HOTELPRIMORETZ.BG



WHERE TRADITION  
COMES TO LIFE

...

*splendor, luxury, satisfaction*

★★★★★

GRAND HOTEL & SPA

**PRIMORETZ**

SINCE 1959

SEA GARDEN / DESTINATION BURGAS

3000 M<sup>2</sup> / SPA / WELLNESS

+359 56 8 12345 info@hotelprimoretz.bg



countries in the region, the transition was carried out by the former nomenclature, in Estonia the hatred of all things Soviet was so strong that the political class was literally changed overnight. Significantly, in 1992 the prime minister was aged 32.

**“THE MOST IMPORTANT REASON** for Estonia’s successes was that in the early 1990s there was a very powerful public consensus that the country should distance itself as quickly as possible from its Soviet heritage – stresses Andres Kasekamp, director of the Estonian Foreign Policy Institute. “People simply believed that they should do everything the other way around – what had been good in Soviet times, was now bad, and vice versa...”

Of course, Estonia is by far not the only country in the region that is doing well. Having set off from the same starting positions 30 years ago and building their market economies virtually from scratch, gradually the eastern European countries embarked on different roads and are very far from each other today. So far, in fact, that it is debatable whether the region can be regarded as one economic bloc.

During the financial crisis of 2008-2010 the western economists did so, predicting that eastern Europe would be worst hit by the global crisis. Banks and even national currencies were seen to collapse. Even the famous professor from New York University, Nouriel Roubini, who predicted the crisis already in 2006, and who was the most avidly listened to economist in the world for a while, expected a devaluation in Latvia – and was wrong. But he was right about a much more important thing – that the region is by far not as threatened as claimed. Even if there were to be a devaluation in Latvia or elsewhere, this would not shake all of eastern Europe, because both the investors and governments have time to prepare. “The risk of a domino effect is limited also by the fact that the Central and Eastern European economies are increasingly differentiated from each other,” Roubini wrote in an article for Forbes magazine.

**AND ESTONIA IS NOT THE ONLY** country in the region that is doing well. The Czech banks are as solid as they can possibly be in the modern world. And Poland retains the enviable role of the only country in Europe that did not succumb to the recession and even kept its economic growth during the financial crisis.

Of course, the good indicators in the region should not delude us. With a few exceptions, the economies are still undeveloped, vulnerable, strongly dependent on their neighbours. As The Economist wrote: “Ex-communist Europe

Докато в България и повечето други страни от региона преходът бе осъществен от бившата номенклатура, при естонците ненавистта към всичко съветско бе толкова силна, че политическата класа буквално бе подменена за една нощ.

still has to grapple with its share of problems: an ageing workforce, bossy officials and poor infrastructure. But nobody has defaulted and nobody has rioted. Something went right - and it holds lessons for troubled countries in western Europe.”

ПУБЛИЧЕН ДЪЛГ NET PUBLIC DEBT	
Естония / Estonia	9.3
България / Bulgaria	28.6
Чехия / Czechia	35.1
Румъния / Romania	38.5
Латвия / Latvia	38.9
Литва / Lithuania	38.9
Полша / Poland	46.2
Словакия / Slovakia	51.6
Германия / Germany	64.1
Унгария / Hungary	73.9
Австрия / Austria	78.8
Хърватия / Croatia	81.5
САЩ / USA	82.3
СРЕДНО ЗА ЕС / EU AVERAGE	86.8
Великобритания / UK	87.0
Испания / Spain	96.7
Франция / France	98.5
Белгия / Belgium	104.3
Португалия / Portugal	127.7
Италия / Italy	131.2
Гърция / Greece	180.0
Япония / Japan	223.8

*Нивата на нетния публичен дълг в източноевропейските страни (в зелено), сравнени с други страни (% от БВП, данни на МВФ)*

*Net public debt of the Eastern European countries, compared to some others (% of GDP, IMF data).*

формационните технологии започна отново да бележи ръст, и то най-вече благодарение на аутсорсинга на услуги.

**ЗАЩО ЕСТОНИЯ УСПЯ**, а България - не? Впрочем България не бе единствена - повечето страни от бившия Източен блок пропияха аналогични възможности и забавиха жизненоважните реформи. Може би разликата при естонците е, че за тях пагането на Желязната завеса бе не само смяна на системата, а и националноосвободителна революция. Докато в България и повечето други страни от региона преходът бе осъществен от бившата номенклатура, при естонците ненавистта към всичко съветско бе толкова силна, че политическата класа буквално бе подменена за една нощ. Показателно е, че през 1992 министър-председателят бе на 32 години.

“Най-съществена причина за успехите на Естония бе, че в началото на 90-те имаше много мощен обществен консенсус, че страната трябва да се дистанцира максимално бързо от съветското си наследство - подчертава Андрес Касекамп, директор на Талинския институт за външна политика. - Хората просто смятаха, че трябва да правят всичко наопаки - каквото е било добро по съветско време, сега е лошо, и обратното...”

**РАЗБИРА СЕ, ЕСТОНИЯ ДАЛЕЧ НЕ Е** единствената страна от региона, която се справя добре. Днес чешките банки са толкова солидни, колкото изобщо е възможно в съвременния свят. А Полша си остава в завидната роля на единствената държава в Европа, която не се подпада на рецесията и дори в разгара на миналата криза запази икономическия си растеж. Разбира се, добрите показатели не бива да заблуждават. С малко изключения икономиките са все още недоразвити, уязвими, силно зависими от съседите си. Както писа навремето The Economist, “Екскмунистическа Европа все още трябва да се справя със своите проблеми: застаряващо население, авторитарни управляващи и лоша инфраструктура. Но никой не е фалирал и никой не се е разбунтувал. Нещо тук потръгна правилно - и то носи уроци за закъсалиите държави в Западна Европа”.



42 | **ОТДЕЛЯЙ И ВЛАДЕЙ**  
SECEDE AND RULE

34 | **КОМЕНТАР: ПРОФ. ИВАН ИЛЧЕВ**  
COMMENT: PROF. IVAN ILCHEV

38 | **ТРЪМП, БАЙДЪН И ЦЕНТЪРЪТ НА СВЕТА**  
BETTER THAN A THOUSAND WORDS



# СЪЕДИНЕНИЕТО И ЛИПСВАЩАТА КАУЗА НА БЪЛГАРИЯ

ТЕКСТ ПРОФ. Д-Р ИВАН ИЛЧЕВ\*

Преди всичко, думата единение е от репертоара на политиците, не на историците.

За съжаление учебниците по история - а донякъде и медиите - създават една представа за миналото на България, която е като гравюра на Дюрер: само в черно и бяло. А всъщност картината е много по-сложна. Напомня на пейзажите на Моне или Мане, не само нюансирани, но и успяващи да изглеждат по различен начин, когато ги гледаш сутрин или вечер.

**ВСЪЩНОСТ ДОРИ И ПО ВРЕМЕ НА СЪЕДИНЕНИЕТО** не е имало "единение".

Да, това е един от може би трите момента в новата българска история, в които голяма част от българския народ е била обединена около една идея. Но не всички. Пример са така наречените "лъжесъединисти" - младите хора, които тогава управляват Източна Румелия, и в резултат са натирени от министерските си позиции. На тях им трябват няколко години, за да свикнат с тази мисъл, за да се преборят наново за място под слънцето в обединена България.

По време на Сръбско-българската война има политици - да не споменавам имената, защото са уважавани и днес - които чакат навлизането на сръбските войски в София и готвят тяхното посрещане.

Така че не бива да преувеличаваме. Но можем да кажем, че действително Съединението е един от шепата случаи, когато мнозинството от народа се обединява - и това е, защото има една ясна цел пред себе си.

**ПОНЕ ЗА МОМЕНТА НЕ ВИЖДАМ ТАКАВА ЦЕЛ**, такава кауза, която да ни обедини. Всъщност след 1989 само два пъти сме имали подобни обединяващи каузи. Първата бе свалянето на режима отпреди 1989 - тогава бе обединено пак не цялото общество, но една голяма част от него. Втората бе влизането на България в Европейския съюз. Това са двата случая за последните 30 години, в които една значителна част от обществото беше обединена.

Аз лично не съм чул в наши дни някой да предложи кауза, която да обедини българския народ, освен общите фрази, разбира се. Но и не виждам защо винаги трябва да я чакаме, тази митична кауза. Има общества, които нямат национална доктрина. Примерно една държава като Нова Зеландия се развива великолепно, без да има национални каузи. Подобен е случаят и с Дания.

Затова нека не прилагаме рецепти, които са или остарели, или важат за други случаи. Както виждаме, в момента национална доктрина имат сърбите - но тя не им помага особено да заемат

своето място в Европа.

**ВПРОЧЕМ МНОГО ЛЮБОПИТНО Е** - не знам дали сте си давали сметка за това - но всъщност хората, които осъществяват Съединението, без изключение са хора, които не познават Европа. В най-добрия случай те са учили в Русия, ако изобщо са учили. Жизненият им опит се изчерпва с Русия и Влашко.

И напротив, хората, които знаят езици, които са учили на Запад, които имат представа от политиката в Европа, са така наречените "лъжесъединисти", или консерваторите. Като един Иван Евстратиев Гешов, учил в Оуенс коледж. Като Гаврил Кръстевич и Александър Екзарх, учили в Париж. А на среща им имаме един Захари Стоянов - истински гений на перото, но който на практика никога не е учил, и също офицери като Данаил Николаев, до един плод на руските военни училища. Има случаи, в които незнанието се оказва благословен.

**НЕЦО, НА КОЕТО ЧУЖДИТЕ АВТОРИ** винаги обръщат внимание, когато пишат за България, е, че българинът е настроен много егалитарно. Отдавали са го на петте столетия чужда власт. Факт е, че българинът се отнася подозрително към богатите и заможните, а в последно време - и към образованите. А може би и не само в последно време. По-скоро е легенда това колко уважавана е била в миналото фигурата на учителя.

Но аз не обичам да говоря по този начин за "България" и "българите", защото всъщност това са общи черти на юноевропейската цивилизация като цяло. С какво Южна Италия, Южна Франция, или Испания и Португалия толкова се отличават от Балканите? Манталитетът е подобен, по подобен начин функционират политическите партии, по пообен начин се използват роднински връзки, и така нататък. Южна Европа е много различна от атлантическите държави, като Великобритания, Нидерландия и Франция, да не говорим за скандинавските. Като цяло моделите в Европа винаги са били не Източен и Западен, а по-скоро Северен, Западен и Южен. И ние принадлежим към южния дял, с всичките му плюсове и минуси.

---

На 6 септември 1885 (18 септември по нов стил) Княжество България се съединява с османската автономна област Източна Румелия, противно на решенията на Великите сили от Берлинския конгрес. От този акт в голяма степен се ражда съвременна България. Коментарът на проф. Илчев е направен в "Денят ON AIR" по телевизия Bulgaria ON AIR



1885

Мемориалът "Майка България" в Гургулят, в чест на загиналите от отряда на капитан Христо Попов в едно от ключовите сражения в Сръбско-българската война и защитата на Съединението. Българската армия не просто отстъпва като численост - тя е толкова млада, че най-високият чин сред офицерството ѝ е майор (Аврам Гуджев; в. Times нарича конфликта "Воината на капитаните"). Френскоезичният Le Stamboul пише: "Българите се бият като лъвове, даже без офицери... те заслужават един спомен в историята даже ако бъдат победени".

The "Mother Bulgaria" memorial in Gurguliat, honoring Captain Hristo Popov's detachment in one of the key battles in the Serbo-Bulgarian War and the defense of the Unification. The Bulgarian army was not just lagging behind in numbers - it was so young that the highest rank among its officers was a major (Avram Gudzhiev; The Times called the conflict "The War of the Captains"). The French-speaking Le Stamboul wrote: "Bulgarians fight like lions, even without officers ... they deserve a memory in history even if they are defeated". But they were not



# THE UNIFICATION AND THE MISSING CAUSE OF BULGARIA

By IVAN ILCHEV\*

Above all, the word 'unity' belongs to the vocabulary of politicians, not historians.

Unfortunately, history textbooks, and to some extent the media, create a picture of the past of Bulgaria, which is like an engraving by Dürer: only in black and white. In fact, the picture is much more complicated, reminiscing the Monet or Manet landscapes, not only nuanced, but looking different when you contemplate them in the morning or in the evening.

**ACTUALLY, EVEN AT THE TIME OF THE UNIFICATION,** there was no 'unity'.

Yes, this is one of the probably three moments in the new Bulgarian history in which a large portion of the Bulgarian people was united around an idea. But not all. An example is the so-called 'false unionists' - the young people who ruled Eastern Rumelia at the time, and as a result were pushed out of their ministerial positions. They needed several years to get used to the idea to fight again for a place under the sun in a united Bulgaria.

During the Serbo-Bulgarian War, there were politicians - I will mention no names, because they are still respected today - who were waiting for the entry of Serbian troops in Sofia and were preparing to greet them.

So we should not exaggerate. But we can say that the Unification is indeed one of a handful of cases where the majority of the people united - and that is because they had a clear goal in mind.

**RIGHT NOW I CANNOT SEE SUCH A PURPOSE,** such a cause that can unite us. In fact, since 1989, we have only twice had similar unifying causes. The first was the overthrow of the pre-1989 regime - the whole society was again not united, but just a big part of it. The second was Bulgaria's accession to the European Union. These are the two cases in the last 30 years in which a significant part of society has been united. Nowadays, I have not heard anyone propose a cause that could unite the Bulgarian people, except for general phrases, of course. But I do not see why we should always wait for this mythical cause. There are societies that do not have a national doctrine. For example, a country like New Zealand is developing magnificently without national causes. Denmark is a similar case. Therefore, let's not apply recipes that are either outdated or valid for other occasions. As we can see, Serbs currently have a national doctrine - but it does not help

them much to take their place in Europe.

**BY THE WAY, IT'S VERY CURIOUS,** and I don't know if you've realised that, but in fact, the people who carried out the Unification, without exception, were people who did not know Europe. They studied in Russia at best, if they had studied at all. Their life experience was limited to Russia and Wallachia.

On the contrary, the people who spoke languages they had studied in the West, who had an idea of European politics, were the so-called 'false unionists', or the conservatives. As Ivan Evstratiev Geshov, he studied at Owens College. Or Gavril Krastevich and Alexander Exarch, who studied in Paris. And in front of them we have Zahari Stoyanov - a true genius of the pen, but who had practically never studied, and also officers like Danail Nikolaev, all of them disciples of Russian military schools. There are cases in which ignorance turns out to be beneficial.

**SOMETHING THAT FOREIGN AUTHORS** always pay attention to when writing about Bulgaria is that the Bulgarian is very egalitarian. They attributed this to five centuries of foreign domination. It is a fact that the Bulgarian is suspicious of the rich and well-off, and lately - of the educated ones. And maybe not only lately. Rather, it is a myth that teachers were respected in the past.

But I do not like to talk in this way about Bulgaria and the Bulgarians, because in fact these are common features of the southern European civilisation as a whole. How are Southern Italy, Southern France, or Spain and Portugal so different from the Balkans? The mentality is similar, political parties function in a similar way, family ties are used in a similar way, and so on. Southern Europe is very different from the Atlantic countries, such as Britain, the Netherlands and France, not to mention the Nordic ones. In general, the divides in Europe have always been not Eastern and Western, but rather Northern, Western and Southern. And we belong to the southern part, with all its pros and cons.

---  
On 6 September 1885 (18 September N. S.) the Principality of Bulgaria united with the Ottoman autonomous region of Eastern Rumelia, in breach of to the decisions of the Great Powers at the Berlin Congress. Modern Bulgaria was largely born from this act. Prof Ilchev's comment was made in *The Day ON AIR* feature on Bulgaria ON AIR TV



"Обединена България", литография от Николай Павлович  
United Bulgaria - a lithograph by Nikolai Pavlovich

Ипотечен кредит

# ДОМ

## за теб

От Вкъщи  
по-хубаво няма

- Изключително промоционална лихва
- Безплатна имуществена застраховка



Централна Кооперативна Банка  
Важният си ти.

\*5050  
[www.ccbank.bg](http://www.ccbank.bg)



# ТРЪМП, БАЙДЪН И ЦЕНТЪРЪТ НА СВЕТА

Огорчението, което доведе сегашния президент на власт, е все така силно:  
Въпросът е каква посока ще вземе

ТЕКСТ БОЙКО ВАСИЛЕВ / ФОТОГРАФИЯ SHUTTERSTOCK



**Т**ази есен ще се развърже онова, което се завърза преди четири години. 2016 беше преломна. Първо британците гласуваха за излизане от Европейския съюз. После американците избраха Доналд Тръмп.

**ДА НАРЕЧЕШ ТОВА “РЕВОЛЮЦИЯ”** не бе преувеличение. Бунтът на онези, които Дейвид Гудхарт нарече “хората от някъде”, създаде “тръмпосфера” в световната политика. В нейната орбита се завъртяха Болсонару, Нетаняху, принц Салман, Ердоган, Орбан, Качински, Салвини, Вучич, Лео Пен, консерваторите, популистите, локалистите и всички, които видяха възможност за кауза в опълчването срещу “хората отвсякъде”.

Малцина забелязаха, че в същата тази 2016 главният прокурор на Калифорния стана сенатор. Тези дни всички научиха

нейното име: Камала Харис, подгласник на Джо Байдън и символ на това, че светът може да смени центъра си и тенденцията да се обърне през ноември тази година. Защото няма по-важно събитие от американските президентски избори.

**ТОВА Е ВОТ С ОСОБЕНА МАТЕМАТИКА:** там малкото обръща голямото. За да спечелиш САЩ, трябва да вземеш няколко ключови щати. А за да спечелиш един щат, трябва да вземеш няколко ключови населени места. Така задачата се свежда не до милиони, а до стотици хиляди избиратели – и става по-лесно решима. През 2016 Хилари Клинтън взе 3 милиона гласа повече. Но Доналд Тръмп взе Уисконсин, Мичиган и Пенсилвания, и стана президент.

**КОЛАТА ОБЪРНАХА БЕЛИТЕ РАБОТНИЦИ.** Десетилетия Демократическата партия смяташе “сините якички” за свои по подразбиране. Но Тръмп разбра, че тези хора

са ядосани. Фабриците им отпращаха за Китай. Господстващата култура ги отхвърли, за сметка на градските либерали и малцинствата. Политическата коректност обезцени тяхната мъжественост, религиозност и съзнание за принадлежност; подигра се на гнева им, който те преработваха в конспиративни теории. А със своята студена безцеремонност Хилари направо ги вбеси, даже ги нарече deplorables, окаяни. В тях се прицели Тръмп. Заговори на техния груб, конспиративен, мъжкарски речник. И ето ти чудо: милиардерът скочи срещу елитите и спечели.

**ТОЙ ЩЕШЕ ДА ПЕЧЕЛИ И ДОСЕГА,** защото преди половин година икономиката вървеше. Само да не бе коронавируса. Не че Тръмп не натисна правилните клавиши, за да не загуби изборите. Всичко, което той каза и стори за пандемията – и за което си навлече критики и подигравки, го мислеха и



неговите избиратели: съмненията във Вируса, отхвърлянето на мерките, вярата в конспирации и вълшебни лекове, обвиненията към Китай, желанието Америка да запази своите предимства за себе си. Но това далеч не бе достатъчно, за да компенсира броя на жертвите, хаоса с протестите и особено икономическите беди.

А и противникът е друг. Избирателите харесват Джо Байдън повече от Хилари. Освен това той избра най-правилната тактика: да не мърда много. На знамето му пише само: "Аз не съм Тръмп". Така всеки, който не харесва президента, ще открие в него, каквото си поиска.

Сходна логика следваше и изборът на негов партньор. Самият той центрист с неясни (т.е. всякакви) идеи, Байдън избра центрист с неясни идеи. Бившият прокурор Камала Харис може да се рекламира като твърд привърженик на реда и закона. Но може и да възроди мита за американската мечта: първата жена вицепрези-

дент, първият вицепрезидент с африкански корени (от Ямайка) и първият - с азиатски (от Индия).

**ЗАТОВА НЕ Е ЧУДНО, ЧЕ БАЙДЪН ВОДИ** много пред Тръмп. Урокът от 2016 е усвоен; ключовите щати и белите работници изглеждат осигурени. Но да не бързае. И други демократи са водили четири месеца преди изборите, пък са ги губили. Предстоят президентски дебати. Бурята Камала като нищо ще отнесе кроткия вицепрезидент Майк Пенс. Но как ще се представи 77-годишният Байдън, известен с това, че си търси думите на стари години? Тръмп му вика sleepy Joe, сънливия Джо. Отсега е ясно, че ще падне смях.

Но все пак, да си представим Америка на Байдън и Харис. Според мнозина, това е просто като фасул: връщаме часовника четири години назад. САЩ активират международните спогодби и климатични-

те споразумения. Светът отново става предсказуем, глобализацията тържествува, а "тръмпосферата" удря едно чело пред либералите или просто изчезва.

**САМО ЧЕ ЕДВА ЛИ ЩЕ СТАНЕ ТОЛКОВА ЛЕСНО.** Работниците в Мичиган, Уисконсин и Пенсилвания не са си решили проблема. Хората "отнякъде" не са се помирили с хората "отникъде". Редица глобални процеси – от пенсионирането на бейби бумерите през развитието на технологиите до възхода на Китай – не са стигнали до развързка. Светът не е намерил центъра си. И докато не го намери, винаги ще има кой да мобилизира "унижените и оскърбените", за да изтръгне победа за себе си. Може би урокът от 2016 е този: чудото може да спечели избор, но не и да ти реши задачата. Сериозните проблеми не се развързват по магически начин. Разочарованите от Тръмп вече го разбират, но дано го разберат и очарованите от Байдън. ■



# Trump, Biden and the Center of the World

The grief that brought the current President to power is as strong as ever - the question is in which direction it will go

By BOYKO VASSILEV / Photography SHUTTESTOCKS

**T**his fall will see the outcome of what was started four years ago. The year 2016 was a turning point. First, the British voted to exit the European Union and then the Americans elected Donald Trump.

**CALLING THIS A "REVOLUTION"** would be no exaggeration. The rebellion of those whom David Goodhart described as the "people from somewhere", created the "Trumposphere" in global politics. Its orbit was joined by Bolsonaro, Netanyahu, Prince Salman, Erdogan, Orban, Kaczynski, Salvini, Vucic, Le Pen, the conservatives, the populists, the localists, and all who saw an opportunity in the rebellion against the "people from anywhere".

Few noted that in that same year, 2016, California's Attorney General became a Senator. Everyone learned her name recently - Kamala Harris, Joe Biden's running mate and a symbol of the world's ability to change its center and

things to turn around this November, because there is nothing more important than the US presidential elections.

**THESE ELECTIONS HAVE A PECULIAR ARITHMETIC** - what seems small at first glance, turns out to be big. In order to win the elections, the candidate must secure a few key states. In order to win in a certain state, they must secure a few key population centers. Thus, the outcome is not determined by the millions, but by some hundreds of thousands of voters, making the task easier. In 2016, Hillary Clinton won three million votes more than Trump, but the latter won Wisconsin, Michigan and Pennsylvania, which made him President.

**WHITE BLUE-COLLAR VOTERS TURNED THE TABLES.** For decades, the Democratic Party viewed the blue-collar workers as their own by default. Trump, however, realized that these people were angry. Their factories had

left for China. The dominating culture rejected them at the expense of urban liberals and minorities. The political correctness undermined their manliness, religiousness and sense of belonging; it mocked their anger, which they processed into conspiracy theories. With her cold abruptness, Hillary further fueled their resentment, even calling them deplorables. Trump targeted them. He started using their rough, conspiratorial, macho language. And lo and behold - the billionaire rose against the elites and won.

**HE WOULD STILL BE WINNING RIGHT NOW**, if it weren't for the coronavirus, because six months ago the economy was doing well. That's not to say that Trump didn't press the right buttons in order to avoid losing the elections. Everything he said and did about the pandemic, for which he was criticized and ridiculed, was in line with his supporters' beliefs - the doubts about the virus, rejecting the





measures, believing in conspiracies and magical cures, blaming China, America's desire to keep its advantages for itself. This, however, turned out to be overly insufficient to compensate for the number of deaths, the chaos with the protests and especially the economic damage.

The opponent this time is different as well. Voters like Joe Biden more than they did Hillary. In addition to that, he chose the right tactic - not to move too much. His banner merely reads "I am not Trump". Thus, everyone who dislikes the President will see in Biden what they wish for.

Choosing his running mate followed a similar logic. Biden is a centrist with unclear (i.e. scattered) ideas, who chose a centrist with unclear ideas. The former Attorney General, Kamala Harris, could stand out as a firm supporter of law and order. She could also renew the myth about the American Dream - the first woman vice president, the first vice president

of African and Asian descent (Jamaica and India)

**THAT'S WHY THERE'S NO WONDER BIDEN IS WELL AHEAD** of Trump. The lesson from 2016 has been learned - the key states and white workers seem secured. But let's not draw conclusions too quickly. Other Democrats have had the lead four months before the elections only to lose them. There are presidential debates yet to be held. Kamala could ravage the quiet Mike Pence like a storm. But how will the 77-year-old Biden fare, given the fact his advanced age has left him looking for words? Trump calls him sleepy Joe. One thing is clear - it will be amusing.

But let's an America of Biden and Harris. Many believe this will be a piece of cake - the clock will be set back by four years. The US will activate the international and climate change agreements. The world will once again become predictable, globalization will triumph, while the

"Trumposphere" will bow before the liberals or disappear altogether.

**IT WON'T BE THAT EASY, HOWEVER.** The workers in Michigan, Wisconsin and Pennsylvania have not had their problems solved. The people from "somewhere" have not reconciled with the people from "nowhere". A number of global processes have not been resolved, ranging from the retiring baby boomers, the technological advancements to the rise of China. The world has not found its center yet. And until it finds it, there will always be someone to mobilize "the humiliated and degraded" for their personal victory.

The lesson from 2016 may be that while elections could be won by "a miracle", this will not solve the problems. The serious issues are not resolved magically. Those who have been disillusioned by Trump have already realized this, but let's hope that those enchanted by Biden also do so. ■



# ОТДЕЛЯЙ И ВЛАДЕЙ



Шотландия може да поиска да напусне Великобритания, но какво ще стане, ако Шетландските острови поискат да напуснат Шотландия?

Текст: КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотограф: SHUTTERSTOCK





Всеки февруари седемте хиляди обитатели на Лерик, най-големия град на Шетландските острови, се събират с факли в ръце за тържествено шествие, което приключва с изгарянето на един викингски гървен кораб. Тази традиция се нарича Ъп Хели Аа, и цели да покаже, че жителите на този суров архипелаг в Северно море нямат много общо с останалата

Шотландия, от която са част административно. Следващият Ъп Хели Аа обаче ще добави малко към тази атмосфера: просто защото съветът на Шетландските острови вече гласува (18 гласа "за" срещу 2 "против") да започне проучване на възможностите за обявяване на независимост от Великобритания.



## ПОВЕЧЕТО ЧИТАТЕЛИ МОЖЕ БИ ДОРИ НЕ СА ЧУВАЛИ

за Шотландските острови, и едва ли биха се развълнували особено за съдбата на тези брулени от ветровете камъняци със средна дневна температура от 14 градуса през юли, и с едва около 23 000 жители. Но работата е там, че в териториалните води на потенциалната независима държава биха се падали голяма част от платформите за добив на нефт и газ, от които идва лъвският пай от приходите на Шотландия. И, което е дори по-важно, решението на тези 23 000 души за техните островчета може да даде импулс на отцепнически движения в десетина други държави, на хиляди километри разстояние.

**СЕПАРАТИСТКИТЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПО СВЕТА МАЛКО НАПОМНЯТ** на онези толкова популярни в YouTube конструкции от плочки домино - като бутнеш едната, тя каскадно събаря всички останали.

Когато през 2014 самите шотландци гласуваха в референдум да си останат част от Обединеното кралство (55% срещу 45% от гласовете), най-разочаровани от това останаха не тогавашният шотландски първ министър Алекс Салмънд или отявлени сецесионисти като актьора Шон Конъри, а хора, чийто крак никога не е стъпвал в Шотландия. Категоричното "не" силно огорчи представителите на множество други сепаратистки движения в Европа и по света.

Възможността шотландците да гласуват свободно за бъдещето си обяснимо развълнува други хора с подобни амбиции – от Каталония до Квебек. The New York Times направи репортаж от едно фламандско село, чийто кмет – твърд радетел на отделянето на Фландрия от Белгия – бе организирал колективно гледане на референдума, облечен в шотландска футболна фланелка. Местните пивовари дори свариха специална партида "бира на независимостта", с шотландски флаг на етикета и с фламандската дума за "Да!". А в Бискай лидерът на местните сепаратисти се докара в шотландска полчка и на всеослушание обяви, че баските ще са "по-добре като част от Шотландия, отколкото като част от Испания".

**ОТКАЗЪТ НА ШОТЛАНДЦИТЕ** да създагат прецедент разочарова сепаратистите. Но след първоначалното огорчение повечето от тях все пак предпочетоха да изтъкват референдума в своя полза. Щом Шотландия може сама да решава, защо да не можем и ние, попитаха борците за автоно-



мия на североизточния италиански регион Венето. Те дори проведеха импровизиран онлайн референдум, според който девет от десет жители на областта били категорично за отделяне от Италия. В Каталония, една от най-богатите испански провинции, свиканият от местните власти референдум доведе до размирици и, според потърпевшите, политически гонения.

Вълната от ентусиазъм прехвърли дори океана. Тексаската националистическа лига обяви, че референдумът "навира пътя към отделянето на Тексас от Съединените щати". В канадски Квебек местните сепаратисти на два пъти си издействаха провеждането на референдум (през 1980 и 1995) – и два пъти го загубиха. Но последното поражение бе с толкова минимална разлика, че сега привържениците на автономията нямат търпение за трети опит.

**СЕГА ШОТЛАНДИЯ ИМА ОСНОВАНИЯ** да иска нов референдум, след като Великобритания гласува да напусне Европейския съюз (самите шотландци бяха категорично против Brexit).

Но дали това няма да произведе откат в собствения им заден двор? Ентусиастите-сепаратисти в Единбург настояват, че при отделяне от Обединеното кралство страната им трябва да получи дял от нефтодобива в Северно море на географски принцип, а не пропорционално спрямо населението. Но ако този принцип се приложи в по-малък мащаб за Шотландските и Оркнейските острови?

Шотландският национализъм не среща много подкрепа на тези северни острови - през по-голямата част от историята си те са били по-свързани с Норвегия, отколкото с Шотландия, и се намират със 150 км по-близо до Берген, отколкото до Единбург.

"Ако Шотландия гласува да се отдели от Великобритания, може ли това да е началото на ново раздробяване?", писа бившият генерал Лорънс Рийд в статията за The Spectator. "На какви основания бихте възразили, ако Оркнейските, Шотландските и дори Хебридските острови поискат своя независимост? И как ще се отрази това на нефтените приходи на Шотландия и на способността на страната да изплаща пенсиите, след като Лондон спре да ги финансира?". Ако географският принцип на разпределение на нефтените находища се спазва, скромното графче Лерик може да се превърне в европейския Дубай, подчертава Рийд.

**И ДОМИНОТО НЯМА ДА СПРЕ ДО ТАМ.** Европа е пълна с примери за дремещи сепаратистки възможности.

Италия като единна държава е по-млада от лондонското метро, напомня Лорънс Рийд. Във Великобритания има и други потенциални сепаратисти. Като Уелс, където е имало държавност още когато предците на шотландците са мигрирали през Европа. Като обитателите на полуостров Бретан във Франция. Като Каталония, която за последен път е била независима през 1137 година, и е неизменна част от Испания вече 551 години, но въпреки това сепаратистките настроения се засилват непрекъснато. Всъщност почти няма страна на Стария континент, където твърдо да може да се изключи сценарият, отделил Крим от Украйна например. В специфичната реалност на пост-Facebook политиката дори и дребните по мащаб проби могат да повлияят на другите сепаратистки движения по света, и да се окажат като незабележимата конска муха, от чието ухапване цялото мозъчно животно изпада в гръчове.

От Тайван, Тибет и Кюргистан до Финландия, кандидат-отцепниците се мобилизират за нова, този път мирна битка. Независимо, че историята не е на тяхна страна. В анализите действително има примери за мирно разделяне на държави – като отцепването на Норвегия от Швеция след референдум през 1905 или приятелската раздяла на чехи и словаки през 1993. Но това са по-скоро изключения, потвърждаващи правилото – държавните граници се променят само със силата на оръжието. ■

# SECEDE AND RULE

Scotland may want to leave the UK, but what if the Shetland Islands want to leave Scotland?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

Every February, the 7,000 inhabitants of Lerwick, the largest city in the Shetland Islands, gather with torches in their hands for a solemn procession that ends with the burning of a Viking wooden ship. This tradition is called Up Helly Aa, and aims to show that the inhabitants of this rugged North Sea archipelago have little in common with the rest of Scotland, to which they belong administratively. However, the next Up Helly Aa will add something to this atmosphere: simply because the Shetland Islands Council has already voted (18 in favour with two against) to start exploring the possibility of declaring independence from Britain.

**MOST READERS MAY NOT HAVE EVEN HEARD** of the Shetland Islands, and are unlikely to be particularly excited about the fate of these windswept rocks with an average daily temperature of 14 degrees in July and with only about 23,000 inhabitants. But the thing is, much of the oil and gas platforms from which Scotland's lion's share of revenue comes would fall into the territorial waters of a potentially independent state. And, more importantly, the decision of these 23,000 people about their islets could bolster secessionist movements in a dozen other countries, thousands of miles away.

**SEPARATIST ORGANISATIONS AROUND THE WORLD BEAR SOME RESEMBLANCE** to those domino tile designs so popular on YouTube - when you push one of them, it cascades down the rest.

When Scots themselves voted in a referendum in 2014 to remain part of the United Kingdom (55% to 45 %), the most disappointed ones were not the then Scottish Prime Minister Alex Salmond or outspoken secessionists like actor Sean Connery, but people who had never set foot in Scotland. The adamant 'no' severely up-





set the representatives of many other separatist movements in Europe and around the world.

The opportunity for Scots to vote freely for their future was understandably exciting for other people with similar ambitions, from Catalonia to Quebec. The New York Times carried a report from a Flemish village whose mayor, a staunch supporter of Flanders' secession from Belgium, had organised a collective viewing of the referendum sporting a Scottish football shirt. Local brewers even brewed a special batch of 'independence beer', with a Scottish flag on the label and the Flemish word for 'Yes!' And in Biscay, the leader of the local separatists put on a Scottish kilt and publicly announced that the Basques would be 'better as part of Scotland than as part of Spain.'

**THE SCOTS' REFUSAL** to set a precedent disappointed the separatists. But after the initial distress, most of them still chose to interpret the referendum in their favour. If Scotland can decide for itself, why can't we, the proponents of autonomy in the north-eastern Italian region of Veneto asked. They even held an impromptu online referendum, according to which nine out of ten residents of the district were in favour of secession from Italy. In Catalonia, one of Spain's richest provinces, a referendum convened by the local authorities led to unrest and, according to the victims, political persecution. The wave of enthusiasm even crossed the ocean. The Texas Nationalist League said the referendum was 'paving the way' for the secession of Texas from the United States. In Quebec, Canada, local separatists won the right to call a referendum twice (in 1980 and 1995) - and lost it twice. But the last vote was so close that now the proponents of autonomy can't wait for a third attempt.

**NOW SCOTLAND HAS REASONS** to call for a new referendum after Britain voted to leave the European Union (the Scots themselves were strongly against Brexit).

But won't that fire back in their own backyard? The Edinburgh secessionist eager beavers insist that when they split from the United Kingdom, their country should receive a share of the oil production in the North Sea on a geographical basis and not in proportion to the population. But what if this principle is applied on a smaller scale to the Shetland and Orkney Islands?

Scottish nationalism does not find much support in these northern islands - for most of their history they have been more connected to Norway than to Scotland, and are 150 km closer to Bergen than to Edinburgh.

If Scotland can claim independence, could this be the beginning of a new fragmentation, asks ex-MP Laurance Reed in an article for Spectator Magazine. "On what grounds could you stop Orkney, the Shetlands, even the Hebrides claim-



ing their own independence? And what effect would this have on Scottish oil revenues and the ability of Edinburgh to pay the pensions which London no longer funded?" If the geographical share of the oil revenues is observed, "then Lerwick might well end up as the Dubai of Europe."

**AND DOMINOES WON'T STOP THERE.** Europe abounds in examples of dormant separatist opportunities. "Italy, as a country, is no older than the London Underground," Laurance Reid remarks. There are other potential separatists in Britain. Like Wales, where there was statehood when the Scots' ancestors migrated through Europe. Like the inhabitants of Brittany in France. Like Catalonia, which was last independent in 1137, and has been an integral part of Spain for 551 years, but separatist sentiment is still growing. In fact, there is almost no country on the

Old Continent where the scenario that separated Crimea from Ukraine, for example, can be ruled out for sure. In the specific reality of post-Facebook politics, even small-scale breakthroughs can affect other separatist movements around the world, and act like the inconspicuous horsefly, from the bite of which the whole powerful animal falls into seizures.

From Taiwan, Tibet and Kurdistan to Finland, the breakaway candidates are mobilising for a new, this time peaceful battle, although the story is not on their side. Indeed, there are historical examples of a peaceful separation of states - such as the secession of Norway from Sweden after a 1905 referendum or the friendly separation of Czechs and Slovaks in 1993. But these are rather exceptions to the rule - state borders change only by force of arms. ■

**С ПОГЛЕД КЪМ ТВОЕТО БЪДЕЩЕ!**



**25 ГОДИНИ НА ВЪРХА**

**Пенсионно осигуряване  
Животозастраховане  
Общо и здравно застраховане**

1303 София, бул. Тодор Александров 117, тел.: 02/816 45 65, факс: 02/816 45 66, [www.saglasie.bg](http://www.saglasie.bg)



## СЕПАРАТИСТИТЕ ПО СВЕТА SEPARATISTS AROUND THE WORLD

### КВЕБЕК QUEBEC

През 1995 референдумът за отделяне от Канада бе загубен с по-малко от 1 процент. Евентуален нов плебисцит в Шотландия може отново да засили сепаратистските амбиции на френскоезичните канадци.

In 1995 the referendum on separation from Canada was lost by less than one percent. The cases with Catalonia and Scotland may now again strengthen the separatist ambitions of the French-speaking Canadians.

### ШОТЛАНДИЯ SCOTLAND

Дејвид Камерън разреши на шотландците да гласуват за независимостта си през 2014, но и успя да ги убеди в ползите от оставането в Обединеното кралство. Brexit

обаче сега дава на Шотландия мотив да поиска нов референдум.

David Cameron allowed the Scots to vote for their independence in 2014, but he also managed to convince them of the benefits of their staying within the United Kingdom. However, Brexit is now giving Scotland a reason to demand a new referendum.

### КАТАЛОНИЯ CATALONIA

На 27 октомври 2017 каталонският местен парламент прие т. нар. Декларация за независимост, с която обяви отделянето от Испания и основаването на Каталунска република. Декларацията обаче не е призната от международната общност.

On October 27th, 2017, local parliament passed the so called Catalan declaration of independence, declaring the independence of Catalonia

from Spain and the founding of a Catalan Republic. The declaration did not receive recognition from the international community.

### ФЛАНДРИЯ FLANDERS

Спекулациите за разделяне на Белгия на две вървят от години. Но напук на усилената агитация едва около 12 до 15% от фламандците подкрепят идеята. Вероятно защото междувременно регионът получи доста широка автономия.

Speculations about the partition of Belgium have existed for years. But despite intense campaigning, only about 12% to 15% of the Flemish support the idea. Probably because in the meantime the region gained broad autonomy.

### СИНДЗЯН XINJIANG





Най-северозападната китайска провинция е населявана от уйгури – европеилен народ, изповядващ предимно исляма. Те сами наричат страната си "Източен Туркестан" и от години се борят за по-голяма автономия от Пекин – борба, съпътствана от немало терористични актове.

The northwesternmost Chinese province is inhabited by Uyghurs – Caucasians professing mainly to Islam. They themselves call their country "East Turkestan" and have for years been fighting for greater autonomy from Beijing – a struggle accompanied by many terrorist acts.

#### КЮРДИСТАН KURDISTAN

Мечтите на кюрдите за независимост от десетилетия са потискани и в Турция, и в Ирак. Но вече поотминалата заплаха от

Ислямската държава даде шанс на кюрдите да извоюват повече отстъпки от Багдад, удржайки в замяна напора на фанатиците.

The Kurds' dreams for independence have been suppressed for decades in both Turkey and Iraq. But the role the Kurds played in the fight with the Islamic State gave them a chance to get more concessions from Baghdad.

#### БИСКАЙ BASQUE COUNTRY

Дългогодишната борба на баските за автономия бе помрачавана от терористичната дейност на ETA. Но през 2011 сепаратистите обявиха край на насилието и, поне до момента, го спазват.

The long struggle of the Basques for autonomy was overshadowed by the terrorist activities of ETA. But in 2011 the separatists declared an end to the violence and, at least for now, are observing it.

#### СЕВЕРНА ИТАЛИЯ NORTHERN ITALY

В провинция Венето проведеха онлайн референдум за независимост. Сепаратистки настроения, макар и отслабващи, има и в германоезичния Южен Тирол. А парламентарно представената Северна лига искаше отделяне на богатия Север от бедния италиански Юг, макар напоследък това да не е на дневен ред.

An online referendum on independence was held in the province of Veneto. Separatist sentiments, although weakening, also exist in the German-speaking South Tyrol. And the parliamentary represented Northern League wanted the rich North to separate from the poor Italian South. That is not on the agenda right now though.

#### ТЕКСАС TEXAS

Вторият най-голям американски щат е бил независим за близо десетилетие през XIX век и някои местни патриоти още не са го забравили. Но подкрепата за сецесионистите си остава скромна.

The second largest American state was independent for nearly a decade in the 19th century and some local patriots have still not forgotten it. But support for the secessionists remains modest.

#### СОМАЛИЛЕНД SOMALILAND

Най-северният регион на Сомалия, бивша британска колония, се отдели от остана-

лата част (някога управлявана от италианците) още през 1991, но и досега няма международно признание.

The northernmost region of Somalia, a former British colony, separated from the rest of the country (once ruled by the Italians) back in 1991, but it still lacks international recognition.

#### АЗАУАД AZAWAD

Северните области на Мали, населени предимно от номади – туареги, се бунтуват срещу централната власт от почти сто години. През 2013 съюзените туареги и ислямски фундаменталисти успяха да отблъснат правителствените войски, но после влязоха в конфликт помежду си.

The northern territories of Mali, inhabited mainly by Nomads - Tuaregs, have been rebelling against the central government for almost 100 years. In 2013 the allied Tuaregs and Islamic fundamentalists managed to repel government troops, but later clashed with each other.

#### МИНДАНАО MINDANAO

Близко половинвековният конфликт между мюсюлманите от Минданао и филипинското правителство вземаше стотици жертви всяка година. През 2014 най-после бе сключен мир в замяна на самоуправление.

The nearly half a century long conflict between the Muslims from Mindanao and the Philippine government claimed hundreds of victims each year. In 2014 at last a truce was signed in exchange for self-government.

#### КРИМ CRIMEA

Крим е най-нашумелият пример за сепаратистско движение в последните години. В спорен референдум за политическото бъдеще на полуострова през 2014 97% гласуваха за интеграцията на региона, тогава част от Украйна, в Руската федерация. Референдумът все още не е признат от международната общност.

Crimea is the most notable example of a separatist movement in recent years. A controversial referendum on the political status of the peninsula was held on March 16, 2014. 97 percent voted for integration of the region, an Ukrainian territory, into the Russian Federation. The referendum is not internationally recognized by most countries.



# КОГАТО ХОРАТА ОБЯВИХА ВОЙНА НА ЩРАУСИТЕ

Най-абсурдните въоръжени конфликти в историята,  
подбрани от THE INFLIGHT MAGAZINE

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

"Добре, че войната е толкова ужасяваща – казал прочутият южняшки генерал Робърт Ли след победата си при Фредриксбург в американската Гражданска война. – Иначе тя щеше да започне прекалено много да ни харесва".

**СТО И ПЕТДЕСЕТ ГОДИНИ ПО-КЪСНО ОБАЧЕ** по нищо не личи човекът да се е отказал от любимото си занимание. По официални данни в момента в света се водят 31 различни въоръжени конфликта – като се започне от едва тлеещи бунтове в Камерун, Мианмар и Централноафриканската република, мине се през сраженията срещу наркобароните в Мексико и срещу терористите от "Бoko Харам" в Нигерия, и се приключи с пълномащабните трагедии в Афганистан, Сирия и Йемен. Според дефиницията на Обединените нации "голяма война" е конфликт с над 1000

смъртни случая на бойното поле годишно. През 1965 общо 10 конфликта са отговорили на този критерий; през 2003 – цели 15. При това войните стават все по-катастрофални в хуманитарно отношение. По време на Стогодишната война между Франция и Англия (XIV-XV век) цивилните жертви са били около един процент от общия брой на загиналите; през Първата световна война – по-малко от 5 на сто. Днес 75%, или три четвърти от всички убити във войните, са цивилни.

**СТРАННО Е И ПО КАКВИ КРИТЕРИИ** преценяваме коя война е важна и коя – не. Например Фолклендската война между Великобритания и Аржентина в началото на 80-те, която получи огромно медийно отражение по цял свят, завърши с едва 907 жертви. В тригодишните кръвопролития между Етиопия и Еритрея през 1998-2000

година загинаха над 125 хиляди души, без за това да научи никой освен самите участници и аналитиците на ООН и ЦРУ. Ако в двете страни имаше петролни кладенци, може би нещата щяха да стоят другояче. Всъщност, ако погледнете списъка с десетте най-кръвопролитни войни в историята, вероятно доста ще се учудите – много възможно е да сте чували не повече от две-три от тях. Всеки ще цитира Втората световна война, която води в тази печална класация с 60 до 72 милиона жертви (според различните източници), и Първата световна, която се нарежда на шеста позиция с около 20 милиона загинали. Но малцина знаят за Бунта Ан-Ши в Китай през 755-763 година от Новата ера: чудовищна гражданска война, която е заличила две трети от населението на страната, или около 36 милиона души по съвременни оценки. Като се има предг-

ANALYSIS  
WARS

ON  
AIR BULGARIA





вид, че по онова време цялото население на планетата е било не повече от 300 милиона, Бунтът Ан-Шу спокойно може да мине за най-страшния въоръжен конфликт в историята.

Но покрай несъмнената си трагичност историята на войните понякога предлага и някои откровено забавни страници. Успоредно с конфликтите, причинени от имперски или икономически интереси, има и войни, започнали заради лаещо куче, прасе и дори, ако щете вярвайте, едно вехто дъбово ведро. Ето някои от най-абсурдните сблъсъци, подбрани от Bulgaria On Air.

### **ФУТБОЛНАТА ВОЙНА, ХОНДУРАС, 1969.**

Всички знаят, че спортът е заместител на войната. Но в някои случаи той е и неин причинител, както доказва печалноизвестният конфликт между Хондурас и Салвадор през 1969 година. В навечерието на квалификационен мач за Световното първенство в Мексико хондураски запалняковци цяла нощ бият барабани и гърмят бомбички в хотела на салвадорския тим. На другия ден недоспалилите гости губят с 0:1, а едно салвадорско момиче от отчаяние се прострелва в сърцето пред телевизора. За погребението ѝ е обявен национален траур, а в столицата Ел Салвадор готвят жестоко отмъщение за реванша. Футболистите на Хондурас са посрещнати с развалени яйца, запалняковци хвърлят умрели плъхове в хотелските им стаи, а преди мача вместо флага на Хондурас на стадиона е издигнат мръсен парцал. Салвадор печели втория мач с 3:0, а гостите са щастливи, че изобщо се измъкват живи от стадиона. Двама от техните привърженици обаче са заклани на трибуните. В отговор следва серия убийства на салвадорци в Хондурас. Двете страни прекъсват дипломатическите си отношения. Месец по-късно салвадорски самолет хвърля бомба над столицата на врага Тегусигалпа. Салвадорски части нахлуват в Хондурас, но спират на осем километра след границата, защото им свършва бензинът. Междувременно хондураските ВВС нанасят тежки ответни удари. След четири дни и активната намеса на ООН войната е прекратена, но не и преди да вземе 2300 жертви.

**АНГЛО-ЗАНЗИБАРСКАТА ВОЙНА, 1896.** Това несъмнено е най-кратката война в историята – продължила е всичко на всичко 38 минути.

На 27 август 1896 се споминал султанът на Занзибар – островна държавица в източна Африка под силно британско влияние. Наследникът не се ползвал със

симпатиите на англичаните и получил ultimatum да се оттегли в полза на друг кандидат. В девет сутринта ultimatumът изтекъл; в 9 часа и 2 минути британските крайцери в пристанището започнали да обстрелват султанския дворец. От луксозната яхта на султана опитали да отвърнат на огъня, но силите били явно неравни и в 9.40 злополучният монарх нареждал да свалят флага в знак, че се предава. Неговата охрана загубила 500 души. От британска страна пострадалите се изчерпвали с един матрос, ранен в ръката.

**335-ГОДИШНАТА ВОЙНА.** След най-кратката война е логично да се спрем и на най-продължителната – конфликта между Холандия и островите Скули, продължил в рамките на цели четири столетия. Началото ѝ е поставено през 1651, в разгара на гражданската война в Англия между роялистите и пуританите на Оливър Кромвел. Холандската флота, която е съюзник на пуританите, води ожесточени боеве с британския кралски флот, който после се оттегля именно на архипелага Скули. Холандският адмирал иска обезщетение за претърпените щети; роялистите отказват да платят и той обявява война и на тях, и на населението на Скули, които им дало поглон. На практика войната приключва след няколко месеца, когато кралският флот се предава. Но мирен договор така и не е подписан. Чак през 1985 холандски историци установяват, че състоянието на война не е прекратено, и на 17 април 1986 най-сетне мирът възтържествува и де юре.

**ВОЙНАТА ЗА ПРАСЕТО.** Съединените щати и Канада са толкова добри съседи, колкото изобщо е възможно в днешния напрегнат свят. Но нещата невинаги са стояли така – доказват го войната от 1812, когато канадски части опожаряват Белия дом, и несравнимо по-слабо известната Война за прасето през 1859. Този трагикомичен конфликт се води през 1859 година заради спор между двете държави чия собственост са островите Сан Хуан, недалеч от Ванкувър. На 15 юни американецът Лаймън Кътлър, заселник на един от островите, застрелва прасе, което се залутало в градината му. Собственик на бедната животинка е Чарлз Грифин, ирландец и поданик на Британска Северна Америка (днешната Канада). Кътлър предлага 10 долара компенсация; Грифин иска цели сто и води британски войници да арестуват стрелеца. В отговор Съединените щати пращат 461 бойци и 14 оръдия да бранят

американските интереси. За щастие здравият разум надделява и конфликтът приключва без даден изстрел. Единствена жертва е злощастното прасе.

**ВОЙНАТА ОТ 1812.** В Европа тази гата се свързва с руската кампания на Наполеон. В Северна Америка обаче 1812 е годината на една от най-странните войни в човешката история – започнала заради забавянето на едно нищо и никакво писмо. На практика сраженията между Съединените щати и британските войски започват два дни, след като британците са се съгласили да удовлетвори американите искания за свобода на корабоплаването. Просто известието за тази отстъпка не успяло да стигне навреме до щатските командващи и президента Медисън. Куриозно е също, че накрая мирният договор, с който приключва войната, не упоменава нито един от спорните въпроси, заради които тя се води. Освен това и двете участващи страни се обявяват за победители.

**ВОЙНАТА ЗА ДЪБОВОТО ВЕДРО.** Чашата на търпението между враждуващите италиански градове Могена и Болоня преляла окончателно през ноември 1325 година, след като няколко моденски войници се промъкнали сред противника и отмъкнали едно дъбово ведро. Уязвените жители на Болоня пратили 2 000 конници и 30 000 пехотинци да отмъстят. В битката край селцето Дзаполино обаче моденците удържали победа и запазили ведрото. То се съхранява и до днес в Болоня, в кулата Гирландина.

**ВОЙНАТА СРЕЩУ ЩРАУСИТЕ.** Никога в човешката история не е водена военна операция срещу по-абсурден противник. Голямата война срещу ему, тоест австралийските щрауси, се е водила в продължение на цяла седмица през ноември 1932, с участието на два възвода войници, две картечници "Люис" и под командването на артилерийския майор Мередит. Проблемът на жителите на австралийския окръг Кемпийн бил, че след необичайно горещото лято местните щрауси започнали масово да откачат и да причиняват сериозни щети. Но бойците на майор Мередит установили, че никак не е лесно да улучиш птица, препускаща с над 50 км/ч. Вместо да изстребят предполагаемите към 20 000 емота, артилеристите похабили 10 000 къса муниции с минимален ефект, и накрая от Министерството на отбраната им наредили да се оттеглят. Във войната на Австралия срещу щраусите победител се оказали птиците. ■

ВДЪХ

НО

ВЯВА

ЩИ

ТЕ

5 години  
**Bloomberg  
TV Bulgaria**

В подкрепа на бизнеса



# When humans declared war on ostriches

The most absurd armed conflicts in history, selected by  
THE INFLIGHT MAGAZINE

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

"It is well that war is so terrible. Otherwise we would grow too fond of it." This was said by the famous southern General Robert Lee after his victory at Fredericksburg during the American Civil War.

**HUNDRED AND FIFTY YEARS LATER, HOWEVER,** we cannot say man has given up his hobby. According to official data there are 31 different armed conflicts in the world at the moment – starting from smoldering rebellions in Cameroon, Myanmar and the Central African Republic; through battles against drug lords in Mexico and the Boko Haram terrorists in Nigeria; and the full-scale tragedies of Syria, Yemen and Afghanistan.

According to the UN definition, "a big war" is a conflict with more than 1,000 deaths per year on the battlefield. In 1965, a total of 10 conflicts met this criteria; in 2003 there is a total of 15. Today, wars are becoming more and more catastrophic. During the Hundred Years' War between France

and England (14th-15th century) civilian casualties were about 1% of the total number of deaths and in World War I it was less than 5%. Today, 75% or three quarters of those killed in wars are civilians.

**IT IS ALSO STRANGE WHAT THE CRITERIA IS** to judge which war is important and which is not. For example, the Falklands War between Great Britain and Argentina in the beginning of the 1980's, which received huge media coverage all over the world, ended with only 907 casualties. The bloodshed between Ethiopia and Eritrea in 1998-2000 saw more than 125,000 people die, which was unknown to anyone except the participants and the UN and CIA analysts. Had there been oil wells in these two countries, it is possible that things would have been different.

In fact, if you look at the list of the 10 most horrific wars in history you might be in for a surprise – it is quite possible that you have heard of only two or three of them. Everyone would quote World War II, which tops the list with 60 to 72 million fa-

talities (according to various sources) and World War I, which is in sixth place with about 20 million casualties. Few people are aware, though, of the An Shi Rebellion in China in 755-763 AD: a horrific civil war which wiped out two thirds of the population or about 36 million people according to contemporary estimates. Having in mind that during that time, the world population used to be no more than 300 million people, the An Shi Rebellion could easily be considered the most horrible armed conflict in history.

However, together with its unquestionable tragedy, the history of war sometimes offers some truly funny moments. Alongside conflicts caused by imperial or economic interests, there are wars started because of a barking dog, a pig or even, believe it or not, an old oaken bucket. Here are some of the most absurd clashes selected by Bulgaria On Air.

**FOOTBALL WAR, HONDURAS.** Everyone knows that sports are a substitute of war. In some cas-





es, however, sports can be the cause, as the ill-famed conflict between Honduras and El Salvador in 1969 proved. Just before a qualification match for the World Cup in Mexico, Honduras fans beat drums all night long and set off firecrackers in the Salvadoran team's hotel. On the next day the sleepy visitors lost by 0:1 and a Salvadoran girl shot herself in the heart from despair in front of the TV. For her funeral a national day of mourning was declared and in El Salvador's capital they started preparing fierce revenge for the return game. The Honduran footballers were met with spoilt eggs, fans throw dead rats in their hotel rooms, and before the match, instead of the Honduran flag, a dirty rag was put up at the stadium. El Salvador won the second match 3:0 and the visitors were happy to get out of the stadium alive. Two of their fans, however, were slain in the tribunes. In return, there was a series of murders of Salvadorans in Honduras. Both countries terminate their dip-

According to official data there are 31 different armed conflicts in the world at the moment – starting from smoldering rebellions in Cameroon, and ending with the full-scale tragedies of Syria, Yemen and Afghanistan.

lomatic relations. A month later a Salvadoran plane drops a bomb on the enemy's capital, Tegucigalpa. Salvadoran units invade Honduras, but stop eight kilometers after the border as they run out of petrol. In the meantime, the Honduran air force strike against El Salvador. Four days later, and thanks to the UN's active intervention, the war ends, after 2,300 casualties.

**ANGLO-ZANZIBAR WAR, 1896.** This is definitely the shortest war in history, lasting 38 minutes. On 27 August, 1896 the Sultan of Zanzibar, an insular country in East Africa under strong British influence, died. The heir was not liked by the English and was given an ultimatum to abdicate in favor of another candidate. At 9 a.m. the ultimatum expired and at 9.02 British cruisers that were in the harbor began shooting the sultan's palace. They tried to respond to the fire from the sultan's luxury yacht but they were not equal and at 9:40 a.m. the unfortunate monarch ordered to





put the flag down as a sign that he had surrendered. His forces lost 500 people, while only one British sailor was wounded in the arm.

**THE 335 YEARS' WAR.** After the shortest war it is logical to have a look at the longest one as well. This was the conflict between the Netherlands and the Isles of Scilly, which spanned throughout four centuries. It began in 1651 in the heat of the Civil War in England between the Royalists and Oliver Cromwell's Puritans. The Dutch Navy, which was an ally of the Puritans, fought bitter battles against the British Royal Navy, which later withdrew from the Scilly Archipelago. The Dutch Admiral wanted compensation for the damages, but the Royalists refused to pay, so he declared war against them and Scilly (which had provided shelter). In fact, the war ended a few months later when the Royal fleet surrendered. Nevertheless, a peace treaty is not signed. In 1985 Dutch historians conclude that the state of war has not ceased and on 17 April 1986 peace is finally declared.

**THE PIG WAR.** The USA and Canada are as good of neighbors as they can be in today's tense world. Things have not always been this friendly, during the War of 1812 when the Canadian military set the White House on fire and also during the incomparably less known Pig War of 1859. This tragicomic conflict was fought in 1859 as a

result of an argument between the two countries regarding who owned the San Juan Islands near Vancouver. On 15 June, the American Lyman Cutlar, a settler on one of the islands, shot a pig wandering in his garden. The poor animal's owner is Charles Griffin, an Irishman and subject to British North America (contemporary Canada). Cutlar offers a \$10 compensation for the pig, but Griffin demands \$100 and calls for British soldiers to arrest the shooter. In reply, the United States send 461 soldiers and 14 cannons to protect U.S. interests. Fortunately, common sense prevailed and the conflict ended without any shots being fired. The only casualty was the unlucky pig.

**THE WAR OF 1812.** In Europe this date is related to Napoleon's Russian campaign. In North America, however, 1812 is the year of one of the most bizarre wars in human history – triggered by the delay of an insignificant letter. The battles between the USA and the British Army start two days after the British agreed to comply with the U.S. demands for freedom of navigation. The announcement of this allowance did not reach U.S. commanders and President Madison in time. It is strange that the peace treaty, which finally ended the war, did not mention a single debatable issue regarding why the war had started. In addition, both countries were declared winners.

**THE WAR OF THE OAKEN BUCKET.** The fighting Italian towns of Modena and Bologna finally lost patience in November, 1,325 years after a few Modenese soldiers sneaked among the enemy and stole an oaken bucket. The upset citizens of Bologna sent 2,000 cavalry and 30,000 infantry as revenge. In the battle near the village of Zappolino, however, the Modenese won and were able to keep the bucket. It is still stored in Modena, in the Tower of Ghirlandina.

**THE EMU WAR.** Never before in human history has a military operation been led against a more absurd enemy. The Great Emu War (Australian ostriches) was fought for a whole week in November 1932 with the participation of two platoons of soldiers, two Lewis machine guns and under the command of the Artillery Major Meredith.

The Australian Campion district's citizens were angry because after the unusually hot summer the local emus started going crazy and caused serious damage. However, Major Meredith's soldiers decided that it was not easy to hit a bird running over 50km/h. Instead of exterminating the estimated 20,000 emus, the artillery wasted 10,000 rounds of ammunition and finally the Department of Defense ordered them to withdraw. The birds turned out to be winners in Australia's war against emus. ■



76 | **ЗАКАРАЙ МЕ ДО ВЪРХА**  
TAKE ME TO THE TOP

58 | **ЖИВОТ НА ВЕНЕРА?**  
LIFE ON VENUS



60 | **АКО КРОКОДИЛИТЕ ДИШАХА ХЕЛИЙ**  
IF ALLIGATORS INHALED HELIUM





# ИМА ЛИ ЖИВОТ НА ВЕНЕРА?

## IS THERE LIFE ON VENUS?

Винаги сме смятали, че Марс ни предлага най-сериозен шанс да открием живот в Слънчевата система. Но сега едно неочаквано откритие на учени от Кардифския университет внезапно насочи погледите в друга посока - към Венера.

Някога смятана за планета-сестра на Земята, Венера поднесе огромно разочарование, след като първите космически сонди разкриха свят, задушен под атмосфера от въглероден диоксид и нагорещен от парниковия ефект до 471 градуса по Целзий.

Сега обаче астрономите откриха във въпросната атмосфера газ, присъстващо на който не могат да обяснят. Това е фосфин - съединение между един фосфорен и три водородни атома. На Земята той се произвежда или от живите организми, или промишлено. Откъде се е взел на Венера, никой няма ясна представа. Засечените от спектрометрите количества са скромни - едва 10-20 части на всеки милиард атмосферни молекули - но и това е предостатъчно да възроди теориите за живот на втората планета.

Разбира се, към тях трябва да се подхожда с известна доза скептицизъм. Облаците във венерианската атмосфера се състоят най-вече от сярна киселина, която е убийствена за клетките на живите организми на Земята. Но не е изключено венерианските микроби да имат различна биохимия, или някаква форма на "броя" срещу киселината, коментира д-р Уилям Бейнс, биохимик от MIT.

We have always thought that Mars offers us the most realistic chance to find life in the Solar System. But now an unexpected discovery by scientists at Cardiff University has suddenly made us look in another direction - Venus.

Once considered a sister planet to the Earth, Venus was a huge disappointment after the first space probes discovered a world suffocated under an atmosphere of carbon dioxide and heated by the greenhouse effect to 471 degrees Celsius.

Now, however, astronomers have found gas in the atmosphere there, the presence of which they cannot explain. It is phosphine - a compound between one phosphorus and three hydrogen atoms. On the Earth, it is emitted either by living organisms or by industrial production. No one has a clear idea where it came from on Venus. The quantities detected by the spectrometers are low - only 10-20 parts per billion atmospheric molecules, but even that is enough to revive theories of life on the second planet.

Certainly, they must be approached with a certain amount of scepticism. Clouds in the Venusian atmosphere consist mostly of sulfuric acid, which is deadly to the cells of living organisms on the Earth. But it is possible that Venusian microbes have a different biochemistry, or some form of "armour" against the acid, said Dr William Baines, a biochemist at MIT. ■

## РЕВОЛЮЦИЯ ПРИ СВРЪХПРОВОДНИЦИТЕ

### A REVOLUTION IN SUPERCONDUCTORS

Свърхпроводниците са материали, които провеждат електричеството съвършено, без да губят никаква част от него. Съвременната електроника и много други сектори са немислими без тях. Проблемът е, че обикновено те функционират при свръхниски температури, което ги оскъпява чувствително.

Сега обаче учени от института Макс Планк в Германия смятат, че са открили материал, който е свръхпроводим при "почти" стайни температури - минус 23 градуса по Целзий, вместо при минус 250. В основата на този материал е лантанът - бял, мек метал, който се пресова под изключително високо налягане (около милион и половина атмосфери) между две диамантени преси. Това води до образуването на съединението лантанов хидрид. Тепърва предстои много работа, преди това откритие да се въпрегне в някаква практическа полза. Но перспективите са окуражаващи.

Superconductors are materials that perfectly conduct electricity without losing any of it. Modern electronics and many other sectors are unthinkable without them. The problem is that they usually operate at extremely low temperatures, which makes them significantly more expensive.

However, scientists at the Max Planck Institute in Germany now believe they have found a material that is superconducting at 'almost' room temperature - minus 23 degrees Celsius, instead of minus 250. At the heart of this material is lanthanum - a white, soft metal, which is pressed under extremely high pressure (about a million and a half atmospheres) between two diamond presses. This leads to the formation of the lanthanum hydride compound. Much work remains to be done before this discovery can be put to any practical use. But the prospects are encouraging. ■

РЕЗЕРВИРАЙ  
СЕГА С  
ПРОМОКОД

SPA20

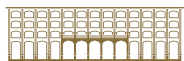
Валидно:  
01.09.-01.10.2020г.

ОТ НАСТАНЯВАНЕ

-15%



БЕЗПЛАТЕН МАСАЖ



ASTOR GARDEN  
HOTEL  
Sts. Constantine and Helena Resort

[www.astorgardenhotel.com](http://www.astorgardenhotel.com)

HOTEL  
PRIMORSKI

[www.hotelprimorski.com](http://www.hotelprimorski.com)



AZALIA  
HOTEL BALNEO & SPA  
★★★★

[www.azaliahotel.com](http://www.azaliahotel.com)

[www.visitstcontantine.bg](http://www.visitstcontantine.bg)



ПОВЕЧЕ ОТ  
БИЗНЕС ПЪТУВАНЕ

Валидност на офертата:  
01.10 - 20.12.2020

[www.graffithotel.com](http://www.graffithotel.com)

T: +359 52 989 900  
[reservations@graffithotel.com](mailto:reservations@graffithotel.com)



Graffit Gallery Hotel

ЕКСКЛУЗИВНА ОФЕРТА

Единична стая Ексклузив  
за две нощувки

342 BGN





# АКО КРОКОДИЛИТЕ ДИШАХА ХЕЛИЙ

Игнобеловите награди се присъждат за отговори на въпроси, които никои не би се сетил да зададе. И са много по-забавни от Нобеловите

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография АРХИВ

Открието, че гласът на крокодилите също изтънява, ако те вдишат хелий, бе удостоено с тазгодишната ИгНобелова награда за акустика. Легендарните вече комедийни награди бяха връчени за 30-и път на 17 септември, като обаче за първи път церемонията беше само онлайн. Водеха я шестима истински Нобелови лауреати. Сред отличените тази година бяха психолозите Миранда Джакомин и Никълъс Рюл, разработили метод за безпогрешно разпознаване на нарциситични натури единствено по вида на веждите им. Наградата за физика се падна на международен екип,

начело с Иван Максимов, който изследва какво се случва с формата на жив земен червей, ако бъде погложен на високочестотни вибрации.

**НАГРАДАТА ЗА ИКОНОМИКА БЕ ВРЪЧЕНА** за едно наистина фундаментално изследване върху зависимостта между неравенството в доходите на отделните страни и честотата на целувките уста в уста в тях (в страните с по-голямо неравенство хората се целуват по-често). Наградата за ентомология - науката, изследваща насекомите - стана притежание на Ричард Ветър, установил, че мнозинството ен-

томолози се страхуват... от паяци.

Седмина учени получиха приза за материали, след като доказаха, че ножовете, изработени от замразени човешки екскременти, нямат много добри качества - обратно на твърденията на един експерт по оцеляване в екстремни условия.

**ГОЛЯМАТА НАГРАДА ЗА МЕНИДЖМЪНТ** бе връчена на петима престъпници от китайския град Гуанши. Първият от тях бил нает да извърши убийство, но предпочел, вместо да се занимава лично, да си наеме подизпълнител срещу част от сумата. Той също си намерил подизпълнител, и така



го общо петима, всеки от които прибрал част от парите, без реално да извърши престъплението. Историята бе разкрита от китайските медии, след като последният по веригата бе арестуван.

Не е за подценяване също тазгодишната Игнобелова награда за мир, поделена между правителствата на Индия и Пакистан, които според публикации в медиите карали дипломатите си да ходят да зънят нощем на вратите на колегите си от противникова страна и след това да се крият.

**ЗА МЕДИЦИНА БЯХА ОТЛИЧЕНИ** холандски и белгийски учени, описали нов вид

психиатрично разстройство: мизофония, или непоносимост към звуци от гъвчене и мляскане. Журито връчи и специален приз в медицинската сфера, поделен между Доналд Тръмп, Владимир Путин, Реджеп Ердоган, Борис Джонсън, Александър Лукашенко и още няколко световни лидери, които в епохата на Ковид-19 доказали, че "политиците имат по-сериозен ефект върху здравето и смъртта, отколкото лекарите и учениците". За Лукашенко това е втора Игнобелова награда след 2013. Тогава наградата за мир бе поделена между беларуския президент, издал забрана за ръкопляскане на обществени места, и градската милиция в Минск, която арестува еднорък човек за нарушаване на тази забрана.

**ИГНОБЕЛОВИТЕ НАГРАДИ, КОИТО** гамират от 1991 година, са несравнимо по-завиден вариант на оригиналните, присъждани от Шведската академия. Целта им, както охотно припомня създателят им Марк Ейбрахамс, е да насърчават онези научни постижения, които "първо карат хората да се засмеят, а после – и да се замислят". Първите издания бяха по-скоро сатирични, отколкото научни. Така например между първите отличени бе нашумелият с коефициента си на интелигентност американски вицепрезидент Дан Куйл - "защото доказва по-убедително от всеки друг нуждата от добро образование", пишеше в грамотата. Само ще припомним, че Куйл е автор на прочутите фрази "Време е човечеството да влезе в Слънчевата система" и "Ако не успеем, може да се появи риск от провал".

Постепенно обаче журито започна да присъжда наградите за конкретни постижения, и то такива, които "не могат или не бива да бъдат повторени". Някои от тях са крещящи примери на тъпоумие, но въпреки това отличията започнаха да стават все по-престижни - до такава степен, че през 1996 двамата норвежки учени сами се номинираха и дори спечелиха приза.

**ПОНЯКОГА НЕ МИНАВА И БЕЗ СКАНДАЛИ** - примерно преди десетина години наградата за география трябваше да бъде дадена на двамата учени, решили да докажат, че щатът Канзас е по-плосък от палачинка. Данните за щата ентузиастите получили от орбиталните спътници на NASA, а за топографския анализ поръчали една обикновена палачинка от съседната закусвалня. Ако плоскостта на палачинката се приеме за единица, установили те, то плоскостта на Канзас е 0.957. За жалост това "забележително" откритие бе помрачено от разгорелия се спор сред журито какъв трябва да е стандартът за

палачинка. Призът така и не бе връчен, а неизвестен вредител изяде веществено-то доказателство.

Най-безспорната награда в историята е поделена на две - между Дж. Киоуф, подал през 2001 заявка за патент върху колелото, и Австралийското бюро по патентите, уважило тази заявка. Вероятно спомняйки си за нея, всяка година Марк Ейбрахамс завършва церемонията с едни и същи думи: "Ако не сте спечелили Игнобелова награда тази вечер – и особено ако сте спечелили – ви пожелавам повече късмет догодина". ■

### ЗАЛАТА НА СЛАВАТА

Някои от най-паметните Игнобелови награди през годините:

#### Медицина

Нолан и Стилиуел за труда "Спешна помощ при прищипване на половия член с ципа на панталона"

Клайст и Мои за изследването "Разпространение на гонорея и сифилис чрез надуваеми кукли"

Бархайм и Сандвик за труда "Влияние на бирата, чесъна и битата сметана върху апетита на пиявиците"

#### Физика

Японски колектив за изследване на връзката между земетресенията и движенията на опашките на рибите от семейство сомофи

#### Психология

Японски колектив за успешното обучение на ято гълъби да различават картините на Пикасо и Моне

#### Мир

Таиландска компания за създаването на устройство против автомобилни кражби, състоящо се от сензор за движение и огнехвъргачка

#### Литература

М. Сидоли за "Шумното освобождаване на газове от организма като защита срещу страха"

#### Информатика

К. Нисуондър, автор на програма, която разпознава дали по клавиатурата на компютъра се разхожда котка.

#### Анатомия

Фр. де Ваал и Дж. Покорни за откритието, че шимпанзетата могат да идентифицират други шимпанзета по снимка на задните им части.



# If Alligators Inhaled Helium

The Ig Nobel Prizes are awarded for finding the answers to questions nobody would think of asking. They're much more fun than the Nobel Prizes

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ARCHIVE

**T**he discovery that if alligators inhale helium, it makes their voices thin and squeaky, was awarded with this year's Ig Nobel Prize in Acoustics. The satirical awards, which have already acquired a legendary status, were presented for the 30th time on September 17 this year during the first webcasted ceremony. It was hosted by six real Nobel laureates.

Among those recognized in this year's awards were psychologists Miranda Giacomini and Nicholas Rule for devising a foolproof method of identifying narcissistic persons based on the look of their eyebrows. The award in Physics went to an international team, led by Ivan Maksymov, who researched what happens to the shape of a living earthworm when subjected to high-frequency vibrations.

**THE PRIZE IN ECONOMICS WAS PRESENTED** for a groundbreaking study of the correlation between different countries' income inequality and the frequency of mouth-to-mouth kissing (people living in countries with bigger inequality tend to kiss more often). The prize in Entomology (the study of insects) was awarded to

Richard Vetter, who collected evidence that the majority of entomologists are afraid of... spiders. Several scientists were given the Materials Science award after they proved that knives made of frozen human feces do not work that well, which is contrary to the claims made by a certain survival expert.

**THE MANAGEMENT PRIZE WENT TO** five criminals from the Chinese city of Guangxi. The first one was contracted to carry out a murder but instead of doing it himself, he decided to hire a subcontractor for a portion of the sum. The subcontractor in turn found another subcontractor and so on until five of them took a share of the money without any of them ever committing the murder. The story was made public by Chinese media after the last one along the chain was arrested.

This year's Ig Nobel Peace Prize is also worth mentioning, as it was shared between the governments of India and Pakistan, which according to media reports, made their diplomats ring each other's doorbells in the middle of the night and then run away before anyone could answer.

**THE PRICE IN MEDICINE WENT TO** Dutch and Belgian scientists who described a new psychiatric condition: Misophonia - anxiety caused by hearing others make chewing sounds. The jury presented a special prize in the field of medicine to Donald Trump, Vladimir Putin, Recep Erdogan, Boris Johnson, Alexander Lukashenko and a few other world leaders, who managed to prove amidst the COVID-19 pandemic that "politicians can have a more immediate effect on life and death than scientists and doctors can". This is Lukashenko's second Ig Nobel Prize after he shared the 2013 Peace Prize with the Belarus State Police. Lukashenko made it illegal to applaud in public and the police arrested a one-armed man for breaking this law.

**THE IG NOBEL PRIZES, WHICH DATE BACK TO 1991**, are definitely more fun than the original ones awarded by the Royal Swedish Academy of Sciences. Their goal, as their creator Marc Abrahams likes to say, is to "honor achievements that first make people laugh, and then make them think". The first editions were rather satirical than scientific. Among the first ones to be recognized, for example, was former US Vice President Dan Quayle "for demonstrating, better than anyone else, the need for science education". Famous quotes attributed to him include: "It's time for the human race to enter the solar system" and "If we don't succeed, we run the risk of failure". Gradually, however, the jury started awarding the prizes for specific discoveries "that cannot and should not be reproduced". Some of them are striking examples of stupidity, but despite this, the awards started becoming more prestigious, to the point that in 1996, two Norwegian scientists nominated themselves and even went on to win the prize.

**SOMETIMES THERE WERE SCANDALS** - such as that one time some ten years ago when the Geography prize was supposed to be given to two scientists who had resolved to prove that the state of Kansas is flatter than a pancake. The scientists gathered data about Kansas from NASA's satellites and ordered a regular pancake from across the street for the topographical analysis. If the pancake's flatness was measured as a single unit, then the scientists discovered that the flatness of Kansas was 0.957 units. Unfortunately, this "remarkable" discovery was tarnished by the heated argument among the jury about what the standard for a pancake must be. The scientists did not get the prize, while an unknown perpetrator ate the physical evidence. The most undisputable prize in history is shared between John Keogh, who filed for a patent for the discovery of the wheel in 2001, and the Australian patent office which granted it. Likely remembering this, each year Marc Abrahams closes the ceremony with the same words: "If you didn't win a prize - and especially if you did - better luck next year!" ■





ЗА ЗАЯВКИ И ЗАПИТВАНИЯ ТЕЛЕФОН

**0700 12 144**

**Надеждни  
куриерски услуги  
за страната и чужбина.**

Доставяме пратки навсякъде  
в България на следващия работен ден,  
за по-малките населени места - по график.

Заедно с **GLS** доставяме колетни  
пратки навсякъде в Европа.



office@interlogistica.bg | [www.interlogistica.bg](http://www.interlogistica.bg)





# ПЛАНЕТА ЗЕМЯ

## PLANET EARTH

Победителите в тазгодишния Wildlife photographer of the year ще бъдат обявени на 13 октомври на първата в историята на фотографския конкурс "виртуална" церемония. След това отличените снимки ще са в основата на специална изложба в британския Музей на естествената история. Междувременно ето кадрите, които журито удостои със специална похвала.

The winners of this year's Wildlife photographer of the year competition will be announced on October 13th at a virtual awards ceremony, and then will be a subject of a special exhibition at the british Natural History Museum. Meanwhile take a look at the photographs that were chosen as 'highly commended' by the jury.



"Игра с плъх", от Матю Маран, Великобритания  
The rat game by Matthew Maran, UK



"Нощна смяна" от Лоран Балеста, Франция  
The night shift by Laurent Ballesta, France





"Птиците на вятъра", от Алесандра Мениконци, Швейцария  
Wind birds by Alessandra Meniconzi, Switzerland



"Изненага!" от Makoto Ando, Япония  
Surprise! by Makoto Ando, Japan

© Makoto Ando





Бусок старп, от Дритиман Мухерджи, Индия  
Head start by Dhritiman Mukherjee, India



© Jaime Culebras

Вечерята на паяка, от Хайме Кулебрас, Испания  
The spider's supper by Jaime Culebras, Spain



Немѝска тѝнкотела маѝмуна, от Аршдѝп Сингх, Индия  
Treetop douc by Arshdeep Singh, India



Перфектният улов, от Хана Вуджаян, Канада  
The perfect catch by Hannah Vijayan, Canada

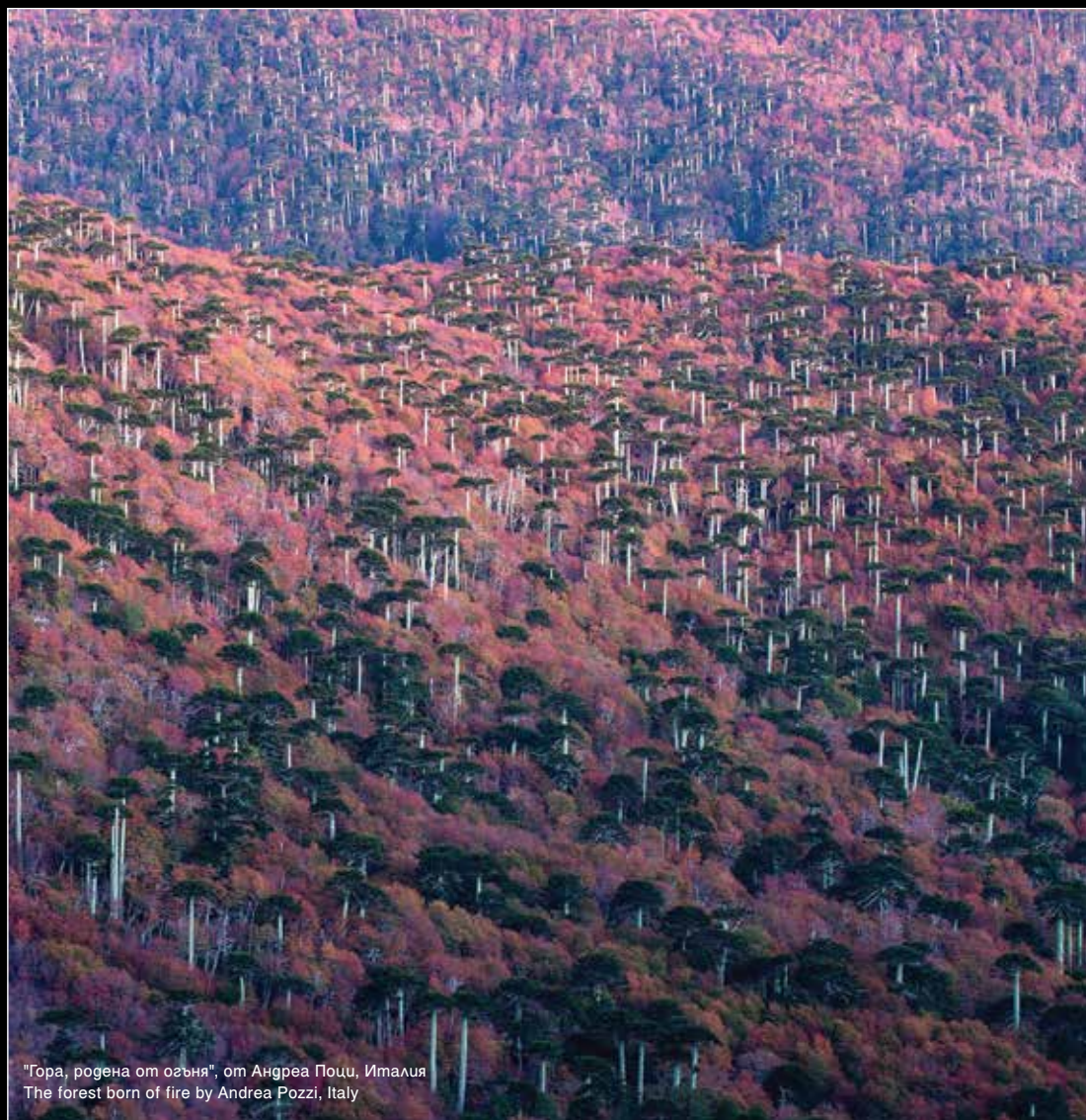


Мемориал за албатросите, от Томас Пешак, Германия  
Memorial to the albatrosses by Thomas P Peschak, Germany



Надничашѝ опосуми, от Гари Мередѝт, Австралия  
Peeking possums by Gary Meredith, Australia





"Гора, родена от огъня", от Андреа Поци, Италия  
The forest born of fire by Andrea Pozzi, Italy



Окото на сушата, от Жозе Фрагозу, Португалия  
Eye of the drought by Jose Fragozo, Portugal





"Светът на катрана" от Гари Ленц, Канада  
World of tar by Garth Lenz, Canada

"Горяща гора в Мараньо, Бразилия", от Чарли Хамилтън Джеймс  
Burning forest in the Brazilian State of Maranhao, by Charlie Hamilton James



© Charlie Hamilton James



# 10-те най-добри автомобила отпреди Карл Бенц

Електрическото и дори водородното задвижване съществуват много по-отдавна, отколкото си мислите

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография КОЛЕЛА, АРХИВ

В Mercedes обичат да се хвалят, че тъкмо те са изобретили автомобила чрез прословутия Benz Patent Motorwagen, създаден от Карл Бенц през 1885. Но това е само частично вярно.

От творението на Бенц и разработения от Николаус Ото двигател с вътрешно горене водят корените си автомобилите, с които свикнахме през XX век. Но и преди тях са съществували самоходни превозни средства, и някои от тях дори са се продавали в нелоши количества. Нека си припомним 10-те най-интересни автомобили, създадени между 1769 и 1869 година.

## Парният влак на Куньо, 1769

Това е оригиналният, първи "автомобил"

в историята - тоест първата машина, способна да се движи сама, без животинска тяга. Дело на Никола-Жозеф Куньо, парният влак е замислен да тегли оръдия и боеприпаси до полесраженията. Но малко му куца управляемостта - нищо че е с предно предаване. Машината толкова тежко недозавижда, че остава в историята и с първата автомобилна катастрофа, когато се забива в една стена.

## London Steam Carriage, 1803

Ричард Тревитик, един от бащите на железопътния транспорт, има и огромен принос към автомобилите. Неговият Steam Carriage е на практика първият автомобил в съвременния смисъл на думата - не влак, не транспорт за оръдия, а

превозно средство за пътници. Тревитик успешно изминава с него разстоянието от Холборн до Паддингтън. Машината не е особено комфортна, а и пътуването с нея излиза доста по-скъпо, отколкото с файтон. Но тя проправя пътя за други, по-практични модели.

## Водородният автомобил на Исаак Дьо Риваз, 1808

Водородното задвижване всъщност прекосява познатата ви Toyota Mirai с повече от две столетия. В зората на XIX век френско-швейцарският изобретател Франсоа Исаак Дьо Риваз по същество разработва първия двигател с вътрешно горене - само че горящ водород, а не бензин - и го монтира в малък експеримента-







Benz Patent Motorwagen в посетителския център на Mercedes-Benz в Зинделфинген. Това е първият автомобил от типа, който се наложи през XX век - с четиритактов двигател с вътрешно горене. Създаден е от Карл Бенц през 1885, патентован през 1886, а придобива известност през 1888, когато Берта Бенц, съпруга и главен спонсор на изобретателя, предприема историческото си пътуване от Манфайм до Пфорцхайм, изобретявайки по пътя спирачните накладки. Всичко това обаче не значи, че машината на Бенц е първият автомобил изобщо. Снимка КОЛЕЛА

The Benz Patent-Motorwagen in Mercedes-Benz's Customer Center in Sindelfingen. This was the first automobile of the kind that became popular in the 20th century - with a four-stroke internal combustion engine. Created by Carl Benz in 1885 and patented in 1886, it became popular in 1888 when Bertha Benz, Carl's wife and chief sponsor, made a historical trip from Mannheim to Pforzheim, inventing the brake pads in the process. All of this, however, does not mean that Benz's machine was the first automobile ever. Photo by WHEELS

лен автомобил. Технологията е далеч от съвършенство - "шофьорът" на практика трябва ръчно да управлява клапаните и възпламеняването, действайки като разпределителен вал и дистрибутор едновременно. Но важното е, че началото е поставено.

#### **Електромобилът на Робърт Андерсън, 1832**

От днешна гледна точка изглежда твърде примитивно, но през 30-те години на XIX век тази машина е последен писък на технологиите. Шотландският изобретател Робърт Андерсън създава първия електромобил - при това напълно работещ, и даже с електрически "фарове". Дребният недостатък е, че батериите,

които го задвижват, не могат да се презареждат.

#### **Парният автобус на Голдзуърти Гърни, 1829**

Сър Голдзуърти Гърни е класическият учен-енциклопедист от викторианската епоха: той е химик, хирург, архитект, строителен инженер, ботаник и изобретател. Парните му "автобуси" са много популярни в Лондон, а през 1829 започват да обслужват първата в историята автобусна линия - от столицата до курорта Бат, със средна скорост 23 км/ч. За нещастие при едно от пътуванията, заради неспазване на мерките за безопасност от водача, котелът на една от машините избухва, убивайки двама души.

Гърни преработва дизайна така, че парната машина да тегли пътническия фйтон от разстояние - така при експлозия ще загинат само представителите на работническата класа, които хвърлят въглища в огъня.

#### **Enterprise на Уолтър Хенкок, 1833**

Уолтър Хенкок, брат на изобретателя на вулканизацията Томас Хенкок, създава няколко напълно работещи парни омнибуса през 20-те и 30-те години на XIX век, които обслужват редовни линии в Англия и му носят нелоша печалба. Машините му са превозили над 20 000 пътници. Infant от 1829 доказва качествата си, като изкачва безгрижно замръзнал склон, по който теглените от коне фйтони са се



# The 10 Best Cars before Carl Benz

Electric and even hydrogen engines have existed long before most people thought

By KALIN NIKOLOV / Photography WHEELS, ARCHIVE

Mercedes like to brag that they were the ones to invent the automobile with the famous Benz Patent-Motorwagen, built by Carl Benz in 1885. This, however, is only partially true. The cars we grew accustomed to in the 20th century can be traced back to Benz's creation and the internal combustion engine, designed by Nicolaus Otto. Self-propelled vehicles have existed long before, some of which even enjoyed decent sales. Let's recall the 10 most interesting automobiles built between 1769 and 1869.

## **Cugnot's first steam car, 1769**

This is the first true automobile in history, i.e. the first machine capable of propelling itself mechanically. The work of Nicolas Joseph-Cugnot, the steam dray (*Fardier à vapeur*), was designed to haul cannons and ammunitions to the battle-

field. It's steering, however, had a lot of room for improvement, despite being a front-wheel drive vehicle. The machine was so difficult to steer that it was involved in the first automobile accident in history, when it crashed into a wall.

## **London Steam Carriage, 1803**

Richard Trevithick, one of the founding fathers of railway transport, has greatly contributed to the automobile. His Steam Carriage was practically the first automobile in the modern sense - it was no dray nor used to transport weapons, but a vehicle for carrying passengers. Trevithick successfully drove it between Holborn and Paddington. The vehicle was not very comfortable, and the travel cost far exceeded those of the regular horse-drawn carriage, but nevertheless it paved the way for other, more practical mod-

els.

## **Isaac de Rivaz's hydrogen-powered automobile, 1808**

Hydrogen power actually precedes the well-known Toyota Mirai by more than two centuries. At the dawn of the 19th century, Franco-Swiss inventor François Isaac de Rivaz invented the first internal combustion engine, which was powered by hydrogen, and installed it on a small experimental vehicle. The technology was far from perfect - the "driver" had to manually introduce the fuel mixture and control the ignition, acting as a camshaft and distributor at the same time. The important thing, however, was that the beginning was set.

## **Robert Anderson's electric carriage, 1832**

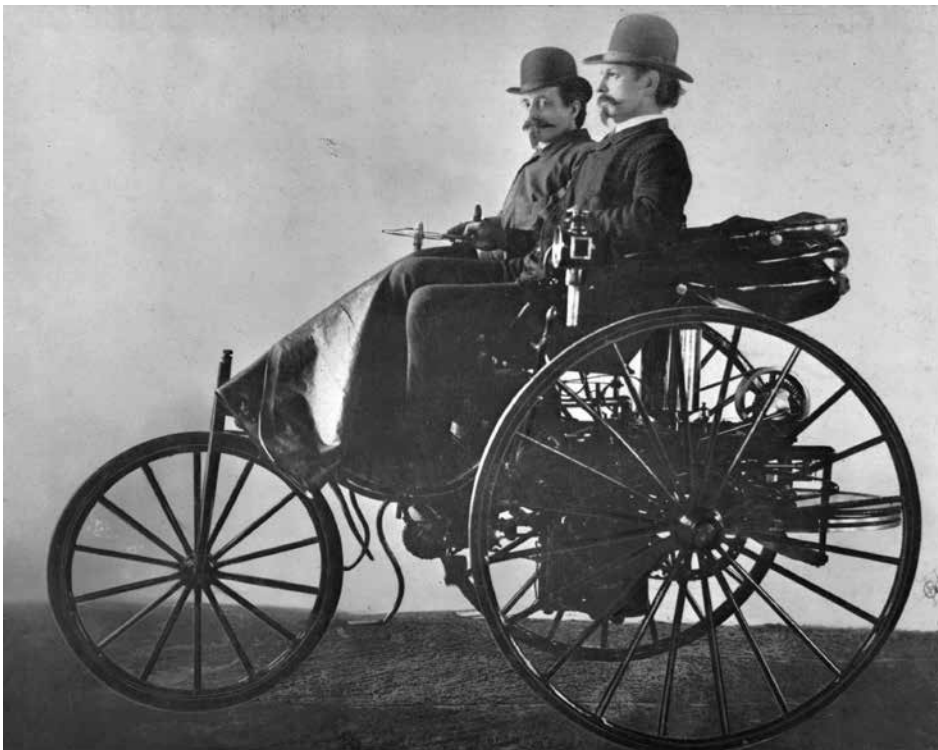
From today's standpoint, it seems quite primitive, but in the 1830s this machine was the latest technological invention. Scottish inventor Robert Anderson created the first electric vehicle, which was fully functional and even had electric "lights". The small disadvantage was that the batteries that powered it were not rechargeable.

## **Goldsworthy Gurney's steam bus, 1829**

Sir Goldsworthy Gurney was a typical British scientist and encyclopedist of the Victorian era. He was a chemist, surgeon, architect, construction engineer, botanist and inventor. His steam "buses" were quite popular in London, while the first bus line in history started service in 1829 between London and Bath at an average speed of 23 km/h. Unfortunately, a negligent driver caused a boiler to explode during one of the trips, killing two people. Gurney redesigned the vehicle so that the engine pulled the carriage from a distance, thus ensuring that only the working-class representatives, who threw coal into the fire, would die in case of an explosion.

## **Walter Hancock's Enterprise, 1833**

Walter Hancock, the brother of rubber vulcanization's inventor Thomas Hancock, invented



# Dnes.bg

Вече знаеш

СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ  
ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ  
БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ СВЯТ СПОРТ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ  
КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗ  
СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ  
ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ  
БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ СВЯТ СПОРТ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ





оказали безпомощни. Enterprise от 1833 се нуждае от трима оператори, но пък е първата машина с подобие на съвременен волан.

#### **Rickett Steam Car, 1860**

Томас Рикет е производител на селско-стопански сечища от Бирмингем, който решава да си пробва късмета и с парни автомобили. Остава в историята с няколко постижения: неговите машини са първите, които са рекламирани и продавани на широката публика, а не само на предприятия; това е и първият автомобил, направил относително дълго пътуествие - малко над 150 км.

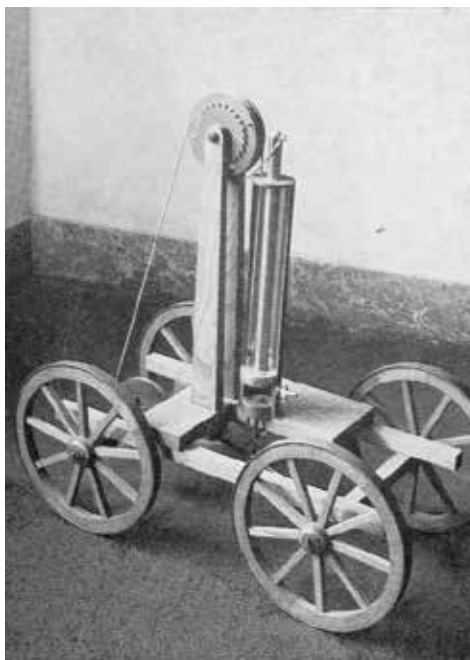
Парното бъги на Силвестър Роупър, 1863  
Силвестър Хауърд Роупър, изобретател от Бостън, е човекът, запознал Америка с възможността за движение без конската тяга. Неговите парни бъгита се появяват в разгара на Гражданската война и след това са главна атракция по панаири и изложения в продължение на десетилетия. Роупър умира от инфаркт през 1896, докато тества новия си парен мотоциклет.

#### **Хипомобилът на Леноар, 1863**

Белгиецът Жан -Жозеф Етиен Леноар е смятан от мнозина за действителния откривател на двигателя с вътрешно горене - макар и доста по-примитивен от четиритактовия мотор на Ото, неговият се появява доста по-рано. През 1863 белгиецът монтира едноцилиндровия си агрегат с водородно задвижване на гърбено шаси и създава т. нар. "хипомобил", с който успешно изминава разстоянието от Париж до Жоанвил.

#### **Thomson Road Steamer, 1869**

Това са по всяка вероятност първите пазарно успешни камиони в историята. Произвеждани в Единбург, Шотландия, парните машини са изнасяни до над гузина грузи гържави. Колелата са от желязо, с дебели по 12 см гуми от пътен каучук. ■



a few fully functional steam omnibuses in the 1820s and 1830s, which serviced regular lines in England and brought him decent profits. His machines have transported over 20,000 passengers. The Infant steam bus from 1829 proved its worth when it easily ascended a frozen slope, where horse-drawn coaches turned out to be helpless. The Enterprise from 1833 required three operators but was the first machine with something resembling a modern steering wheel.

#### **Rickett Steam Car, 1860**

Thomas Rickett was a manufacturer of agricultural implements from Buckingham, who decided to try his luck with steam-powered automobiles. A few achievements secured his place in history - his machines were the first ones to be advertised and sold to the general public, and not just businesses. This was also the first automobile to have made a relatively long journey - a little over 150 km.

#### **Sylvester Roper's steam buggy, 1863**

Sylvester Howard Roper, an inventor from Boston, was the man who introduced America to the possibility of travelling without the need of animal traction. His steam buggies appeared during the midst of the Civil War, to later become the pinnacle of various fairs and exhibitions for decades. Roper died of a heart attack in 1896 while testing his steam motorcycle.

#### **Lenoir's Hippomobile, 1863**

Belgian engineer Jean Joseph Étienne Lenoir is believed by many to be the actual inventor of the internal combustion engine, although much more primitive than Otto's four-stroke engine, Lenoir's was developed much earlier. In 1863, the Belgian inventor installed his one-cylinder hydrogen-powered engine on a wooden chassis, creating the so-called Hippomobile, which successfully traveled the distance between Paris and Joinville-le-Pont.

#### **Thomson Road Steamer, 1869**

These were probably the first trucks in history to enjoy a market success. They were made in Edinburgh, Scotland, and were exported to over a dozen other countries. The wheels were made of iron covered in 12 cm thick rubber tires. ■

# КАЖИ “ДА” НА БИЗНЕСА СИ.

## Visa Debit Commercial

Пакет за юридически лица от ЦКБ:  
Visa дебитна карта и мобилно банкиране  
при изключително изгодни условия

# VISA



Централна Кооперативна Банка  
Важният си ти.

\*5050  
[www.ccbank.bg](http://www.ccbank.bg)



# ЗАКАРАЙ МЕ ДО ВЪРХА

Първият изцяло нов Land Rover Defender от 72 години насам е много впечатляваща машина. Но ще може ли да се качи на връх Ком?

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА

Обикновените автомобилни модели живеят по пет-шест години. Някои по-специални коли изкарват по 10 и дори 20 години, преди да получат ново поколение. Но Land Rover Defender не е и от тях. Последната смяна на генерациите при него бе през 1990, но и тя бе само фейслифт на колата от 1983. А тя на свой ред бе еволюция на онази от края на 50-те години - до такава степен, че някои от вратите им например бяха напълно взаимозаменяеми.

**ТАКА ЧЕ АВТОМОБИЛЪТ, КОЙТО ВИЖДАТЕ,** е нещо наистина уникално: първият изцяло нов Defender от 72 години насам. Зато-

ва се отказваме от обичайния тест драйв и решиме да сме на висотата на случая. Съвсем буквално.

Тази кола винаги досега е била синоним на приключения и изследователски дух. Затова ще опитаме да я качим на връх Ком, на 2016 метра над морското равнище, като минем по трасето на легендарния маршрут Ком - Емине. Ако новият Defender се справи с тези 11 километра офроуд изкачване, ще го признаем за достоен наследник на стария.

**ПРИЧИНИТЕ ДА ИЗПИТВАМЕ СЪМНЕНИЯ** се виждат с просто око. Старият Defender винаги е бил един достъпен ин-







струмент, непретенциозно работно конче. Новият идва с качество на интериора и удобства, каквито предшественикът му не е и сънувал.

Да, вътре има някои сякаш нарочно по-грубовати материали, за да не го бъркате с Discovery. Но като цяло усещането е за премиум автомобил - отлично обезшумен, климатизиран и безукорно комфортен благодарение на пневматичното окачване. Информационната система ползва цели 85 различни микропроцесора и работи забележимо по-бързо, отколкото по-старата ѝ версия в Range Rover. Нима англичаните са превърнали добрия стар боен кон в паркетно пони? За да разберем, сме му осигурили и база за сравнение. Макар и малко необичайна наистина.

**ВРЕМЕ Е ДА СЕ ЗАПОЗНАЕТЕ И С** Polaris RZR 1000 XP - може би най-достъпното и практично UTV на пазара в момента. Това е машина, създадена със същата цел като стария Defender - да ви отведе там, където никой друг не може. При това е способна да го направи забавно бързо.

RZR се задвижва от 999-кубиков двигател Prostar с два горни разпределителни вала и по четири клапана, свързан с трансмисионен ремък. Този мотор дава 110 коня максимална мощност, което е предостатъчно за едва 600-те килограма на това зверче. Максималната скорост е 125 километра в час, а на понижаваща предавка - почти 70 км/ч.

Естествено, това би било напълно безсмислено при една офроуд машина, ако не е съпроводено и от специално окачване. При RZR то има ход 41 сантиметра отпред и 46 сантиметра отзад - три-четири пъти повече от вашия нормален автомобил. Загните амортизатори могат да се регулират в 16 различни позиции. Просветът е 34 сантиметра. Резултатът от всичко това е, че нашият Polaris може да прелита над солидни камънаци със същото безгрижие, с което вие преодолявате гребен чакъл. И колкото по-бързо карате, толкова по-малко ще ги усещате.

**ОЩЕ СЛЕД ПЪРВИЯ КИЛОМЕТЪР** в гората обаче се убеждаваме, че и Defender не е за подценяване. Под дебелите слоеве глезотии и екстри се крие една изключително способна офроуд машина.

От Land Rover са изоставили изпитаната конструкция с рама и за ужас на пуританите са направили тази кола със самоносеща алуминиева конструкция, като актуалното Дисквъри. Но тук тази конструкция е подсилена със специални сплави и според инженерите всъщност е по-здрава и от старите стоманени тръби. Освен това е доста по-лека. Нашият тестов Defender е от дъл-

Ако нещо ви се случи в джунглата, вече няма да можете да решите проблема с отверка и гаечен ключ. Ще ви трябват електротехник и програмист

гата версия 110 и тежи точно два тона и четвърт - при това четвъртинката идва изцяло от технологични глезотии в купето и от допълнителна шумоизолация.

Адаптивното окачване може да увеличи просвета до 29 сантиметра. Предният ъгъл на атака е 38 градуса, задният - 40. Има заключващ се централен диференциал и активен заген, както и понижаваща предавка. Има и новата версия на системата Terrain Response, която може да управлява тези неща вместо вас и винаги да задейства точно комбинацията, от която имате нужда. Дълбочината на газене е вече 90 см вместо 50, а имате и сонар, с който да измерите точно реката пред вас. Имате и камери, които позволяват да видите "през" капака и двигателя какво има под колелата отпред. Като екстра можете да си поръчате кутии за багаж отстрани и багажник за покрива, със специална стълба. Можете също да поръчате и вграден компресор за гумите - но за жалост нашата тестова кола го няма.

**ТЪКМО КОГАТО ВЕЧЕ ВИЖДАМЕ** в далечината върха (и си представяме по една напълно заслужена легена бира след теста), датчикът за налягането започва да мига. Срязали сме предната дясна гума на Defender-а в един госта остър камък. Набързо я залепаем и понечваме да я сменим с резервната. Само за да установим, че тя също е непоправимо срязана.

На осем километра от цивилизацията и два часа преди мръкване, ситуацията би била сложна - ако го нямаше нашия RZR. Способността му да се движи по почти права линия през релефа ни смъква само за час до Берковци, където добри хора ни услужват с компресор. Това е и шанс да видим как се справя Polarisът по асфалтов път. Машината може да се хомологизира и да се кара съвсем легално по републиканската мрежа. Доста е шумна, но като изключим това, се държи впечатляващо. Все пак обаче трябва

да пазим гумите. RZR е обут в госта специални Maxxis Bighorn, чиято цена започва от почти 300 лева парчето, и които издържат едва по 5-6 хиляди километра. Но като имате предвид, че няма да ходите с тази машина на море, 6000 км не са никак малко.

**НАМИРАМЕ БЕДСТВАЩИТЕ СИ СПЪТНИЦИ**, изпробваме компресора и с удоволствие установяваме, че залепената гума няма намерение да спада. Смеем ли обаче да рискуваме с атака на върха без резервна? Решаваме, че на Ком ще се качи само RZRът.

Преди година минахме същия маршрут пеша - приятно, но и доста изтощително преживяване. Смайващо е как сега американската машинка взема последните склонове без всякакво усилие. Само минути по-късно вече сме на върха. И виждаме панорамата, заради която Иван Вазов бе възкликнал:

Оттук окоито волно презгради не намира.

Вселената пред мене покорно се простира.

**ПО ОБРАТНИЯ ПЪТ RZR ВОДИ**, а ленд-ровърът предпазливо го следва. За щастие крпката издържа геройски и на смячане отново сме на асфалта. Каква е равностметката? Естествено, спуканите гуми не са по вина на колата. Но независимо от това новият Defender леко ни разочарова.

Той е безукорно комфортна, интересна като дизайн, много добре измислена и наистина изключително компетентна извън пътя машина. Но никога не бихте я вкарали там, където ходеше старият Defender, по две причини. Първата е, че ако нещо ви се случи в джунглата или в тайгата, вече няма да можете да решите проблема с отверка и гаечен ключ. Ще ви трябват електротехник и опитен програмист.

**ВТОРАТА Е САМАТА ѝ ЦЕНА.** Преди десетина години Defender започваше под 50 000 лева. Сега най-евтината версия е 102 хиляди, лимитираната Фърст Едишън като нашата започва от 149 хиляди лева, а с всички екстри може да надхвърли и 190 хиляди. Да, в замяна на парите си получавате наистина много - но не това искате от един Defender. Разбираме, че сега е епохата на автомобила като модно заявление. Но Land Rover има предостатъчно такива в гамата си. Щеше ни се поне този да запази характера на старомоден, надежден инструмент.

За щастие пред очите ни е и решението. RZR, който може да стигне почти навсякъде и не се нуждае от софтуерна поддръжка, струва 37 хиляди лева. За същите пари като новия Defender можете да си вземете него и кое да е лъскаво, галено паркетно пони в добавка. ■







# Take Me to the Top

The first completely redesigned Land Rover Defender in 72 years is quite an impressive machine. The question is will it be able to climb Kom Peak?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography WHEELS

**T**ypical car models last for five-six years. Some more special vehicles can last up to ten and even 20 years before being replaced by a new generation. The Land Rover Defender, however, is not among them. The latest change in generations before the current one was back in 1990 and it was merely a facelift of the car from 1983, which in turn was an evolved version of the one from the late 1950s - to an extent that some of the doors were completely interchangeable.

**THEREFORE, THE CAR YOU SEE HERE** is truly unique: the first completely new Defender in 72 years. That is why, instead of the usual test drive, we opted to raise the bar to a higher altitude. Literally.

This car has until now always been synonymous with adventures and the spirit of discovery. That is why we'll try to take it to Kom Peak, at 2,016 meters above sea level, by driving through the legendary Kom-Emine route. If the new Defender manages with these 11 km of off-road ascend, we'll acknowledge it as a worthy successor of the old one.

**THE REASONS FOR OUR DOUBTS** are quite obvious. The old Defender has always been an affordable instrument and an unpretentious work horse. The new model comes with high-

quality interior and amenities that were unheard of in its predecessor.

It's true the interior has some purposefully rougher materials, to avoid confusing it with the Discovery. The general feeling, however, is that of a premium car - excellent soundproof qualities, climate control and a comfortable ride thanks to the pneumatic suspension. The information system uses a whopping 85 different microprocessors and is noticeably faster than the older version used on the Range Rover. Have the British turned the good old work horse into a decorative pony? We've set up a comparison basis in order to find out, albeit a little unusual one.

**IT'S ALSO TIME TO MEET THE POLARIS RZR 1000 XP** - probably the most affordable and practical UTV on the market right now. This machine was designed for the same purpose as the old Defender - to reach places where no other vehicle can go. On top of that, it can accomplish this task quite fast.

The RZR is powered by a 999 cc Prostar engine with dual overhead camshafts, four valves per cylinder connected to a drive belt. This engine produces 110 hp, which is more than enough for this little beast's 600 kg. Its top speed is 125 km/h and almost 70 km/h in low range.

Of course, this would be complete nonsense in an off-road vehicle, unless it comes with a

special suspension. The RZR has 41 cm of front travel and 46 cm of rear travel, which is a few times more than your regular car. The rear shocks can be adjusted to 16 different positions. The clearance is 34 cm. The aftermath of all this is that our Polaris was capable of flying over big rocks with the same ease that you would drive your car over pebbles. The faster you drive it, the less you feel them.

**ONE KILOMETER DEEP INTO THE WOODS** we realized that the Defender is also a force to be reckoned with. Its many bells and whistles conceal a truly capable off-roader.

Land Rover have given up on the proven body-on-frame construction and have, to the shock of conservatives, made this car with a lightweight aluminum monocoque, just like the current Discovery. This construction, however, has been specially reinforced and, according to the engineers, is actually stronger than the old steel-made beams. In addition, it is much lighter. Our test vehicle is the five-door 110 version and weighs exactly 2.25 tons, given that the quarter ton comes solely from the high-tech gadgets and additional soundproofing.

The adaptive suspension can increase the clearance up to 29 cm. The approach angle at the front is 38 degrees and the departure angle at the rear is 40 degrees.

It has a locking center differential and optional



active rear one, as well as reduction gearing. It has the new version of the Terrain Response system, which can take over these things for you and always activate the needed combination. The wading depth is 90 cm instead of 50 cm, and there is a sonar that can measure precisely the depth of the river to be crossed. There are also cameras that allow the driver to see what lies ahead in front of the wheels "through" the hood and the engine. Among the available options are additional luggage side storage and a roof rack with a special ladder. One can also order a built-in tire compressor, which our test car unfortunately did not have.

**JUST AS WE WERE SEEING** the peak in the distance (and were imagining a well-deserved ice-cold beer), the tire pressure sensor went off. We had cut through the Defender's front right tire on a sharp rock. We quickly glued it and attempted to replace with the spare, only to find out that it was also slashed beyond repair. Eight km from civilization and two hours before dark, the situation would have been much worse if it weren't for our RZR. Its ability to traverse the terrain almost in a straight line took us down to the town of Berkovitsa in just an hour, where some good Samaritans let us borrow a compressor. That also gave us a chance to see how the Polaris performs on a paved road, as this vehicle can be equipped with a street le-

gal kit. Except for being quite noisy, it behaves impressively. The special Maxxis Bighorn tires, however, are worth sparing, as their price starts at 300 leva a piece and they can last only for 5,000-6,000 km. If one takes into account the fact that this vehicle is unlikely to be driven on long road trips, a 6,000 km range is not that bad.

**WE FOUND OUR STRANDED FELLOW PASSENGERS**, tried the compressor and were delighted to find out that the glued tire was holding air. Nevertheless, we did not dare to continue conquering the peak without a spare and decided to use the RZR for that purpose instead. A year ago, we ascended the same route on foot, which was a pleasant and exhausting journey. It was mind boggling to see the American-made vehicle effortlessly conquer the last slopes before the peak. Just minutes later, we were on the top, where a view awaited us that had inspired a poem by Bulgarian writer Ivan Vazov.

**ON THE WAY BACK, THE RZR WAS LEADING** with the Defender cautiously following behind. Fortunately, the tire patch survived the descend and we made it to a paved road by dusk. The bottom line of this journey is that, although the punctured tire was not the car's fault, the new Defender was a slight disappointment. It is indisputably comfortable to ride in, boasts

an intriguing design and is an overall well-engineered and capable off-road vehicle. Nevertheless, we would never drive it to where the old Defender would go for two reasons. The first one is that if something were to happen to it in the jungle or the taiga, one would need more than just a screwdriver or a wrench to fix it. The job would require an electrician and an experienced computer programmer.

**THE SECOND ONE IS THE PRICE.** Some ten years ago, the Defender was starting at under 50,000 leva. The cheapest version right now starts at 102,000 leva, while the limited First Edition, like the one we tested, starts at 149,000 leva. All the bells and whistles would bring this price tag up to over 190,000 leva. It's true that one gets their money's worth, but that's not what we would look for in a Defender. We understand that we are in the era of cars being used as a fashion statement, but Land Rover has enough models in that department. We would have liked it if at least this one retained its nature of an old-fashioned and reliable tool. Fortunately, the solution is right here. The RZR, which can reach almost any place and does not need software maintenance, costs 37,000 leva. For the price of the new Defender, one can buy the RZR and any other shiny pet-pony of an SUV as an addition. ■

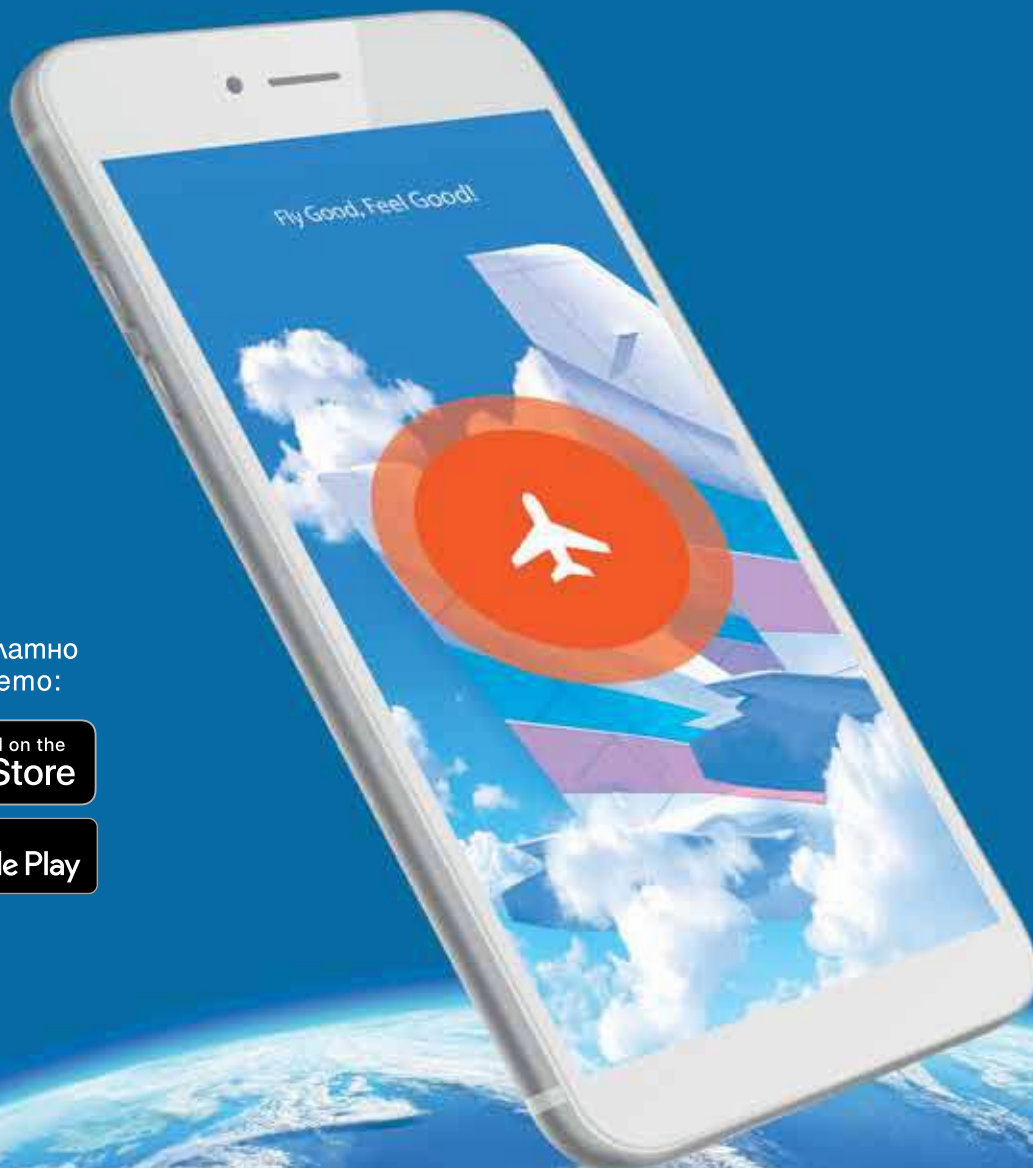


# ЗАВЪРТИ СВЕТА ОКОЛО СЕБЕ СИ.

УПРАВЛЯВАШ ПЪТУВАНЕТО СИ БЪРЗО, ЛЕСНО И УДОБНО  
С МОБИЛНОТО ПРИЛОЖЕНИЕ BULGARIA AIR.

ЗАКУПУВАШ БИЛЕТ ИЗГОДНО – БЕЗ ТАКСА ОБСЛУЖВАНЕ.

Можеш да закупиш билет директно през приложението или да добавиш пътуването си, независимо откъде си го резервирал. Получаваш известие, че check-in е отворил – 24 часа преди полет.



Свали безплатно  
приложението:



**България Еър**  
Национален Превозвач [www.air.bg](http://www.air.bg)

ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ

[www.air.bg](http://www.air.bg)



94 | **ПРИЯТЕЛСКИ ВЪРХОВЕ**  
FRIENDLY PEAKS

86 | **СМЪРТОНОСНА НАДПРЕВАРА**  
A DEADLY RACE



106 | **9 МИГА ОТ ЕСЕНТА**  
9 MOMENTS OF AUTUMN





# АФИШ



## КЛАСИКА

**КРАЛСКИ АФЕРИ** // Една от най-големите съвременни оперни звезди идва в София за два концерта със Софийската филхармония. Примата на "Метрополитън Опера" Диана Дамрау, която "Ню Йорк Сън" определи като водещия колоратурен сопран в света, изпълнява програма от оперни арии и дуети, наречена „Кралски афери - Крале и кралици на операта“. На Дамрау партнира френският бас Никола Тесте, а диригент ще е Павел Балеф.

4 и 6 септември, София

## CLASSICS

**ROYAL AFFAIRS** // One of the biggest contemporary opera stars is coming to Sofia for two concerts with the Sofia Philharmonic. The Metropolitan Opera's prima donna, Diana Damrau, who has been named the world's leading coloratura soprano by the New York Sun, performs a program of opera arias and duets called 'Royal Affairs - Kings & Queens of Opera', also featuring French bass Nicolas Testé under the baton of Pavel Balev.

4 and 6 September, Sofia



## КНИГА

**ПОТЪНАЛИТЕ И СПАСЕНИТЕ** // Този сборник с есета е една от последните книги на Primo Levi - италиански химик, политически деец и писател, оцелял от ужасите на концлагера Аушвиц. Влиянието на Леви се простира върху хора в целия диапазон между Кристофър Хичънс и илюзиониста Дейвид Блейн, който дори си татуира неговия опознавателен номер от Аушвиц. Познаваме го най-вече от ранната "Ако това е човекът", но според "Ла Република" именно "Потъналите и спасените" е най-важната му книга.

Издателство "Жанет 45"

## BOOK

**THE DROWNED AND THE SAVED** // This collection of essays is one of the last books by Primo Levi, an Italian chemist, politician, and writer who survived the horrors of the Auschwitz death camp. Levi's influence extends to people across the range between Christopher Hitchens and the magician David Blaine, who even has a tattoo of Levi's Auschwitz number. We know him mostly from the early If This Is a Man, but according to La Repubblica, it is The Drowned and the Saved that is his most important book.

Janet 45 Publishing House



## ОПЕРА

**„МАДАМ БЪТЕРФЛАЙ“** // Пловдивският Античен театър е една от най-въздействащите сцени въобще в Европа. Комбинирайте това с най-въздействащата опера на Джакомо Пучини, и с таланта на Витория Йео, любимия сопран на Рикардо Мутти, и ще видите защо този спектакъл не е за изпускане. Специален гост ще е легендата на българската опера Райна Кабаиванска. Впрочем спектакълът на Опера Пловдив вече получи наградата "Пловдив" през миналата година.

4 септември, Пловдив

## OPERA

**MADAM BUTTERFLY** // Plovdiv's Ancient Theatre is one of the most influential stages in Europe. Combine this with Giacomo Puccini's most captivating opera, and with the talent of Vittoria Yeo, Ricardo Muti's favourite soprano, and you will see why this show is not to be missed. A special guest will be the legend of Bulgarian opera Raina Kabaiwanska. By the way, the performance of the Plovdiv Opera already received the Plovdiv Award last year.

4 September Plovdiv

# POSTER

## ФЕСТИВАЛ

ФЕСТИВАЛ НА ПЯСЪЧНИТЕ СКУЛПТУРИ // Макар и започнал с необичайно закъснение, традиционният Фестивал на пясъчните скулптури и тази година предлага приятно развлечение на посетителите на Бургас - особено на онези с малки деца. Тази година темата е "приказни герои", като вдъхновенията се простират от "Маша и мечокът" до "Алиса в страната на чудесата". Експозицията ще е достъпна до края на септември.

*Бургас, парк "Езеро" до конната база*

## РОК

U.D.O. // Коронавирусът отмени повечето планирани за лятото рок концерти. Утеха за феновете на тежкия рок е, че Удо Диркснайдер потвърди шоуто си в пловдивския Античен театър. Легендарният вокалист на Accept идва със собствената си група, в която на барабаните е синът му Свен, и с материал от съвсем пресния албум *We Are One*. Издаден през юли, той е съвместен проект на Удо и Музикалния корпус на германската армия, с участието на басиста на Accept Петер Балтес.

*18 септември, Пловдив*

## КИНО

ВОЙНАТА С ДЯДО // Любимият дядо се премества да живее с децата и светкавично престава да бъде любим, защото внукът е принуден да му преотстъпи стаята си. След което започва истинска война, в която всичко е позволено. Звучи като типичната банална комедия, но ни интригува по две причини: литературната първооснова на Робърт К. Смит е доста забавна, а и в ролите са Робърт де Ниро, Кристофър Уокън и Ума Търман.

*По кината през септември*

EN

## FESTIVAL

FESTIVAL OF THE SAND SCULPTURES // Although it started with an unusual delay, the traditional Festival of Sand Sculptures this year again offers pleasant entertainment to the visitors of Burgas, especially to those with small children. This year's theme is "fairy-tale characters", with inspirations ranging from Masha and the Bear to Alice in Wonderland. The exhibition will be available until the end of September.

*Burgas, Ezero Park next to the equestrian centre*

## ROCK

U.D.O. // The coronavirus has cancelled most of the rock concepts planned for the summer. A consolation for the fans of heavy rock is that Udo Dirkschneider confirmed his show at the Plovdiv Ancient Theatre. The legendary vocalist of Accept comes with his own band, in which his son Sven is on the drums, and with material from his very recent album *We Are One*. Released in July, it is a joint project of Udo and the German Army Music Corps, starring Accept bassist Peter Baltes.

*18 September, Plovdiv*

## CINEMA

THE WAR WITH GRANDPA // The beloved grandfather moves to live with the children and immediately ceases to be beloved, because the grandson is forced to give him his room. Then a real war begins, in which everything is allowed. It sounds like a typical banal comedy, but it intrigues us for two reasons: the literary work of Robert K. Smith is quite funny, and the parts are played by Robert De Niro, Christopher Walken and Uma Thurman.

*In theaters from September*





# СМЪРТОНОСНА НАДПРЕВАРА

От Йохен Ринг до Айртон Сена: 10-те най-големи трагедии в моторния спорт

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

**Н**а 5 септември се навършиха 50 години от една от най-рано прекратените кариери във Формула 1: тази на Йохен Ринг, единствения посмъртен световен шампион в историята. От първото организирано автомобилно състезание - пробег на Париж-Бордо през 1895 - хиляди пилоти са намерили смъртта си по пистите. В чест на Ринг решихме да подберем десет от тези трагедии, които са имали най-голям отзвук.

## Марк Донъхю, 1975

"Ако можеш да оставиш две черни черти от началото на правата до близането в

следващия завой, значи имаш достатъчно мощност". Този популярен цитат от Марк Донъхю добре илюстрира както прословутото чувство за хумор, така и необикновено дръзкият стил на този американски пилот. Наричан Captain Nice заради обаянието и приветливия си характер, Марк остави следа зад волана на митичното Porsche 917-30 в сериите Can-Am и записа легендарна победа в Индианаполис през 1972, както и стъпване на подиума в дебюта си във Формула 1, за Гран при на Канада. В края на 1973 Марк обяви, че се пенсионира, но после Роджър Пенске го убеди да се завърне за нов опит във Формула 1. На 19 август 1975, в тренировките за Гран

при на Австрия, неговият болид March спуска гума и закачи предпазната ограда в най-бързия завой. Осколки от сблъсъка убиха на място един от маршалите, но Донъхю изглеждаше незасегнат, ако изключим удара на шлема му в ръба на рекламен билборд. Вечерта обаче пилотът получи главоболие, което се влоши, на другия ден го приеха в болница, а до вечерта Донъхю изпадна в кома и почина от мозъчен кръвоизлив. Беше на 38 години.

## Том Прайс, 1977

Злополуката през 1977 за Гран при на Южна Африка е може би най-нелепата в историята. Тя тръгва от една относно-



телно безобидна повреда в двигателя на италианеца Ренцо Дзордзи, която го принуждава да отбие встрани от пистата. Бolidът избухва в пламъци, но Дзордзи вече е излязъл от него и наблюдава от безопасно разстояние. Тогава двама от маршалите вземат фаталното решение да претичат през трасето, за да угасят огъня с пожарогасителите си. Правят го обаче в малка падина, откъдето няма добра видимост към идващите коли. Единият прекосява благополучно, но вторият - едва 19-годишно момче, на име Фрике ван Вюрен - е ударен от болида на Том Прайс с около 270 км/ч и убит на място. 18-килограмовият пожарогасител, който той

носи в ръцете си, отскача и удря шлема на Прайс с такава сила, че му смазва череп, а самият пожарогасител отскача, прелита над трибуните и пада върху лек автомобил на съседния паркинг.

Кариерата на 27-годишния Прайс тъкмо набира скорост - в квалификациите на "Ки-алами" той е дал най-добро време, по-бърз дори от Нюки Лауда. Колкото го нещастния ван Вюрен, тялото му е дотолкова обезобразено, че не успяват да го разпознаят и се налага да свикат всички маршали, за да установят кой липсва.

#### Хенри Тойвонен, 1986

80-те години са епохата на легендарните

коли от Група Б в Световния рали шампионат - все по-мощни и по-леки чудовища, някои от които могат да направят 0-100 км/ч за по-малко от три секунди. Въпрос на време е конските сили да станат твърде много за тесните рали отсечки. През 1986 вече са се натрупали няколко тежки злополуки, но чашата прелива в Рали Корсика, когато Lancia Delta S4 на Хенри Тойвонен и навигатора Серджо Кресто излита от пътя, полита в пропастта, приземява се върху покрива си и избухва в пламъци. И двамата мъже загиват на място.

29-годишният Тойвонен, който е спечелил Рали Монте Карло месеци по-рано, неведнъж се е оплаквал, че колата е прекалено



мощна. Същото казва и Кресто, чиито предишен партньор в Lancia Атилио Беттега загибна през 1985, също в Корсика. В резултат на тази трагедия FIA забранява автомобилите от група В.

#### Дейл Ърнхард, 2001

Пилотите от американските състезателни серии не се радват на особена популярност в Европа. Но кончината на Дейл Ърнхард отекна навсякъде по света - до такава степен този човек се бе превърнал в живия символ на NASCAR. Победител в 76 старта и седемкратен шампион (поделен рекорд с Ричард Петти и Джими Джонсън), той и до днес е смятан от мнозинството експерти за най-добрия пилот в историята на северноамериканския шампионат.

Ърнхард загина на Дейтона през 2001 година, буквално в последната обиколка на състезанието, при опит да блокира Кен Шрейвър. Колата му закачи леко автомобила на Стърлинг Марлин и след това се удари челно в бетонната стена. По-късно лекарите установиха, че Дейл си е счупил черепа.

Смъртта му доведе до сериозни промени в мерките за безопасност в NASCAR, а номер 3, с който се състезаваше той, бе изваден от употреба в негова чест. Синът му Дейл Ърнхард младши спечели два пъти Дейтона през следващите години и продължава да се състезава и до днес.

#### Йохен Ринг, 1970

Германец, който се състезава за Австрия, Ринг е една от най-ярките фигури във Формула 1 в зората на 70-те - а това е време, в което далеч не липсват ярки фигури. Привлечен от Колин Чепман в Lotus, Йохен доказва качествата си още в Гран при на Монако, когато на пословично трудното за изпреварвания трасе успява да вземе победата от осма позиция на старта. Следват още четири триумфа, макар че след този в Холандия Ринг обмисля да се оттегли заради смъртта на приятеля му Пиърс Къридж, с когото са вечеряли заедно предната вечер. Ринг и Греъм Хил са начело на пилотската асоциация, която се бори за повече безопасност и за поставяне на предпазни огради по пистите.

За старта на Монца повечето отбори, включително и Lotus, премахват спойлерите, за да увеличат скоростта на правите. В тренировките заради повреда в спирачния механизъм Ринг излита от пистата. Новата предпазна ограда обаче не е монтирана правилно и се разкъсва, а колата се промушва под нея. Гърлото на Йохен е буквално прерязано от предпазните му колани.

Спечелените до този момент точки са



Спомен за Жил Вилньов на пистата в Монреал, Канада, която днес носи неговото име  
Remembering Gilles Villeneuve on the track in Montreal, Canada, which today bears his name

достатъчни да му донесат посмъртно титлата във Формула 1, която е връчена на вдовицата му Нина от Джеки Стюарт. Ринг загибна, едва навършил 28.

#### Алфонсо де Портаго, 1957

50-те години са епоха на легендарни личности в автомобилния спорт, но малко могат да се сравняват с Алфонсо Кабеса де Вака и Лейтон, маркиз де Портаго - аристократ, кръщелник на испанския крал, самолетен ас, жокей, автомобилен пилот и олимпийски състезател по бобслей. Де Портаго е на 17, когато хваща бас за 500 долара, че ще прелети с чужд самолет под лондонския мост Тауър. На олимпиадата през 1956 остава четвърти, само на 0.14 секунди от медала, макар да има само три тренировки в бобслея преди това. Печели автомобилната версия на Тур дю Франс и се класира втори в Гран при на Великобритания през 1956. Една от най-прочутите му снимки

го показва невъзмутимо пушеш, докато на педя зад гърба му механиците зареждат автомобила със силно възпламенимо състезателно гориво.

Де Портаго оцелява на косъм през 1955, когато е изхвърлен от колата си на "Силвърстоун" при 140 км/ч и чупи крак. Но няма този късмет две години по-късно в митичното рали Mille Miglia. Заради експлодираща гума при 240 км/ч неговото Ferrari 355 излита от пътя, преобръща се и буквално разкъсва на две пилота и навигатора му Едмънд Нелсън. Загиват и деветима зрители, пет от които - деца, след като колата откъсва крайпътен километричен камък и го запраща в публиката.

#### Жил Вилньов, 1982

Макар да спечели само 6 състезания през относително кратката си кариера, Жил Вилньов и до днес е смятан от някои познавачи за най-забележителния пилот във Формула 1. През 1982 той имаше реален



шанс най-после да вземе титлата. Но в квалификациите за Гран при на Белгия бе засечен от Йохен Мас, болидът му излетя, а самият Вилньов бе изхвърлен в предпазната ограда. По-късно лекарите установиха, че си е счупил врата и е загинал на място. Хора като Ники Лауда, Джеки Стюърт, Джоди Шектър и Кеке Розберг го признават не само за най-блестящия пилот, но и за най-честния човек по пистите. Петнайсет години след смъртта му, синът му Жак постигна това, което баща му не успя: спечели титлата във "Формула 1".

#### Волфганг фон Трипс, 1961

Волфганг Александер Алберт Егуарг Максимилиан райхсграф Берге фон Трипс, или просто Тафи, както го наричат всички, е един от най-талантливите пилоти на следвоенната епоха. Макар и диабетик, той бързо си създава име по пистите и печели митичното "Тарга Флорио", а през

1961 и кариерата му във Формула 1 потръгва, с две победи и две втори места в първите шест старта за сезона. В предпоследното състезание за Гран при на Италия фон Трипс стартира като лидер в класирането. Но при опит да изпревари Джим Кларк, германецът закача задното му колело и болидът му е изхвърлен в трибуните. Фон Трипс и 15 зрители загиват на място. Това и до днес е най-тежкият инцидент в историята на Формула 1. Световната титла остава за съотборника му във "Ферари" Фил Хил, който го изпреварва с една-единствена точка.

#### Айртон Сена, 1994

Вероятно това е катастрофата, оставила следа в сърцата на най-много хора. От една страна, защото в нея загина един от най-великите пилоти за всички времена. От друга, защото се случи във време, когато Формула 1 вече минаваше за по-безопасен спорт и ежемесечните трагедии

от 60-те, 70-те и началото на 80-те вече бяха само спомен. Затова и смъртта на младия австриец Роланд Ратценбергер в квалификациите за Гран при на Сан Марино шокира всички. Но на другия ден, в разгара на самото състезание, болидът на Сена неочаквано излетя от пистата и се врязва в предпазната стена с 233 км/ч. Когато го извадиха от развалините, той все още имаше лек пулс, лекарите направиха трахеотомия на място и го откараха с хеликоптер в болница. По-късно обаче обявиха за час на смъртта самия момент на удара, когато мозъчния ствол на Сена е бил увреден фатално.

Като състезател Айртон Сена често демонстрираше абсолютна безскрупулност в преследване на победата. Но в разбития му болид намериха австрийското знаме, което Айртон бе възнамерявал да развее на стълбичката в памет на Ратценбергер - поредното доказателство, че този агресивен и безпардонен пилот бе в същото време прекрасен човек.

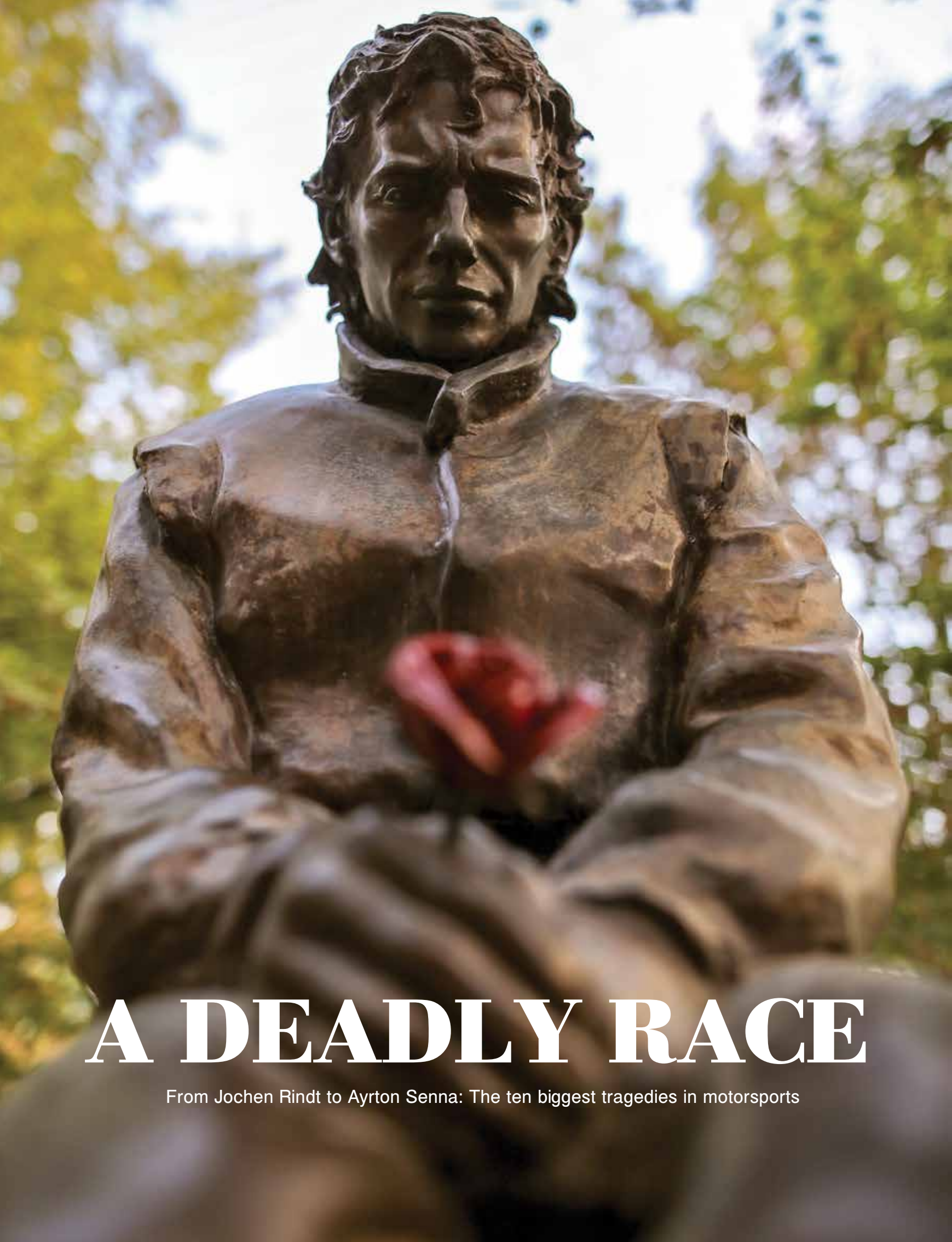
#### Пиер Льовег, 1955

Името на този френски пилот вероятно не ви говори нищо. Но то е свързано с най-голямата трагедия в историята на автомобилния спорт - с такива мащаби, че едва не доведе до повсеместната му забрана.

Вината за нея обаче не е на горкия Льовег. На 11 юни 1955, в 24-те часа на Льо Ман, англичанинът Майк Хоторн влиза твърде неразчетено в бокса. Това принуждава Ланс Маклин да свърне рязко, за да не се удари в него, но колата на Маклин засича тази на Льовег и я изстрелва право в трибуните (Хуан Мануел Фангжо на косяк успява да заобиколи и да избегне същото). Самият Льовег и още 83 зрители загиват, като много от тях са буквално обезглавени от отломките. Маршалите се опитват да угасят с вода горящото магнезиево купе на Mercedes-а на Льовег и само усилват пламъците. Състезанието обаче продължава, защото организаторите не искат да паникьосват останалите около четвърт милион зрители. Самият Хоторн се връща на трасето и в крайна сметка печели надпреварата. Той се отказва три години по-късно след смъртта на близкия си приятел Питър Колинс, и само след три месеца загива в пътна злополука край Лондон.

Трагедията на Льо Ман едва не слага край на моторния спорт като цяло. Много правителства забраняват автомобилните състезания, а най-големите спонсори се оттеглят. Трябва да минат почти две десетилетия, преди спортът да се съвземе. ■





# A DEADLY RACE

From Jochen Rindt to Ayrton Senna: The ten biggest tragedies in motorsports

By KALIN NIKOLOV / Photography ARCHIVE

September 5 marked the 50th anniversary of one of the most tragic early ends of Formula One careers - that of Jochen Rindt, the only driver to be posthumously awarded the Formula One World Driver's Championship. Thousands of racing drivers have died on racetracks since 1895, when the first organized car race was held between Paris and Bordeaux.

**Mark Donohue, 1975**

"If you can leave two black stripes from the exit of one corner to the braking zone of the next, you have enough horsepower". This popular quote by Mark Donohue illustrates both the American race car driver's famous sense of humor, as well as his bold driving style. Nicknamed Captain Nice for his charm and warm nature, he left his mark in the Can-Am series behind the wheel of the mythical Porsche 917-30, scored a legendary victory in Indianapolis in 1972, as well as a podium finish in his Formula One debut and the Canadian Grand Prix. Mark announced his retirement towards the end of 1973. Roger Penske, however, managed to convince him to return and compete in the Formula One World Championship. During a practice session for the Austrian Grand Prix in August of 1975, a tire failure on Donohue's March racing car sent him into the catch fencing at the fastest corner of the track. Debris from the crash instantly killed a track marshal, but Donohue appeared relatively uninjured, except for the fact his helmet struck the edge of a billboard. That same night he complained of a headache, which got worse, and he was hospitalized the next day. Donohue lapsed into a coma and died of brain hemorrhage later that day. He was 38 years old.

**Tom Pryce, 1977**

The 1977 South African Grand Prix accident is probably the most ridiculous one in history. It all started with a relatively small engine trouble in Italian driver Renzo Zorzi's race car, which forced him to pull on the side of the racetrack. The car caught on fire, but Zorzi had already managed to escape and was watching from a safe distance. Two race marshals made the fatal decision to run across the track to extinguish the fire. They, however, came from a small dip and had poor visibility of the oncoming cars. The first marshal managed to cross, but the second one, 19 years-old Jansen van Vuuren, was hit by Tom Pryce's car at a speed of around 270 km/h, which killed the boy instantly. The 18 kg

fire extinguisher he was carrying bounced and struck Pryce's helmet, crushing the driver's skull, before flying over the adjacent grandstand and landing in the parking lot behind it. Pryce's career, who was 27 years old, was just gaining momentum, as he had set the fastest time in the practice session on Kyalami, which was even faster than Niki Lauda's. As for the hapless van Vuuren, his body was mutilated beyond recognition and all the track marshals had to be summoned for a headcount to see who was missing.

**Henri Toivonen, 1986**

The 1980s were the era of the legendary cars from the World Rally Championship's Group B - ever more powerful and lighter monsters, some of which could do 0-100 km/h in under 3 seconds. It was a question of time before the abundant horsepower became too much for the narrow rally sections. A few serious accidents had already taken place in 1986, but the last straw was an accident during the Tour de Corse Rally in Corsica, when Henri Toivonen's and his co-driver Sergio Cresto's Lancia Delta S4 fell down a ravine, landed on its roof and burst into flames. The two died instantly. Toivonen, 29 at the time, had won the Monte Carlo rally months prior. He had complained numerous times that the car was too powerful. So had Cresto, whose previous Lancia team-mate, Attilio Bettega, died in 1985, also in Corsica. The Fédération Inter-

nationale de l'Automobile (FIA) disbanded the Group B class as a result of the tragedy.

**Dale Earnhardt, 2001**

American professional auto racing drivers are not too popular in Europe. Dale Earnhardt's death, however, resonated across the world because this man had become NASCAR's living icon. Having won a total of 76 Winston Cup races and earned seven NASCAR Winston Cup championships (tying for the most all-time with Richard Petty and Jimmie Johnson), Earnhardt is still widely considered by experts the best race car driver in North American motor racing. Earnhardt died in Daytona in 2001, literally during the last lap of the race. While trying to block Ken Schrader, his car made slight contact with Sterling Marlin and crashed into a concrete wall. Doctors later found out that Earnhardt had fractured his skull. His death led to serious safety changes in NASCAR, while the number 3 he had raced under was no longer used in his honor. His son, Dale Earnhardt Jr., is a two-time Daytona 500 winner and continues to race to this day.

**Jochen Rindt, 1970**

A German who raced for Austria, Rindt was one of the brightest stars in Formula One at the start of the 1970s - an era marked by an abundance of bright stars. Recruited by Colin Chapman to join Lotus, Jochen demonstrated his abilities al-





ready in the first Monaco Grand Prix, when he started eighth on the grid and managed to secure a victory on a track notorious for offering very few overtaking opportunities. A few other victories followed, although after winning the Dutch Grand Prix, Rindt was contemplating retirement after the death of his close friend Piers Courage, with whom he had dined the night before. Rindt and Graham Hill were representing the Grand Prix Drivers' Association and demanded better safety and guard rails on racetracks. During the Italian Grand Prix at Monza, most teams, including Lotus, opted to remove the rear wings mounted on the cars in order to reduce drag and further increase speeds. During a practice session, Rindt's car experienced a brake system failure, which caused him to fly off the track and run into a new crash barrier that was not installed properly, causing his car to slide underneath. Jochen's throat was slit by his seat belts. The points he had won up until his crash were sufficient to bring him a posthumous Formula One championship trophy, which was presented to his widow Nina by Jackie Steward. Rindt had barely turned 28 when he died.

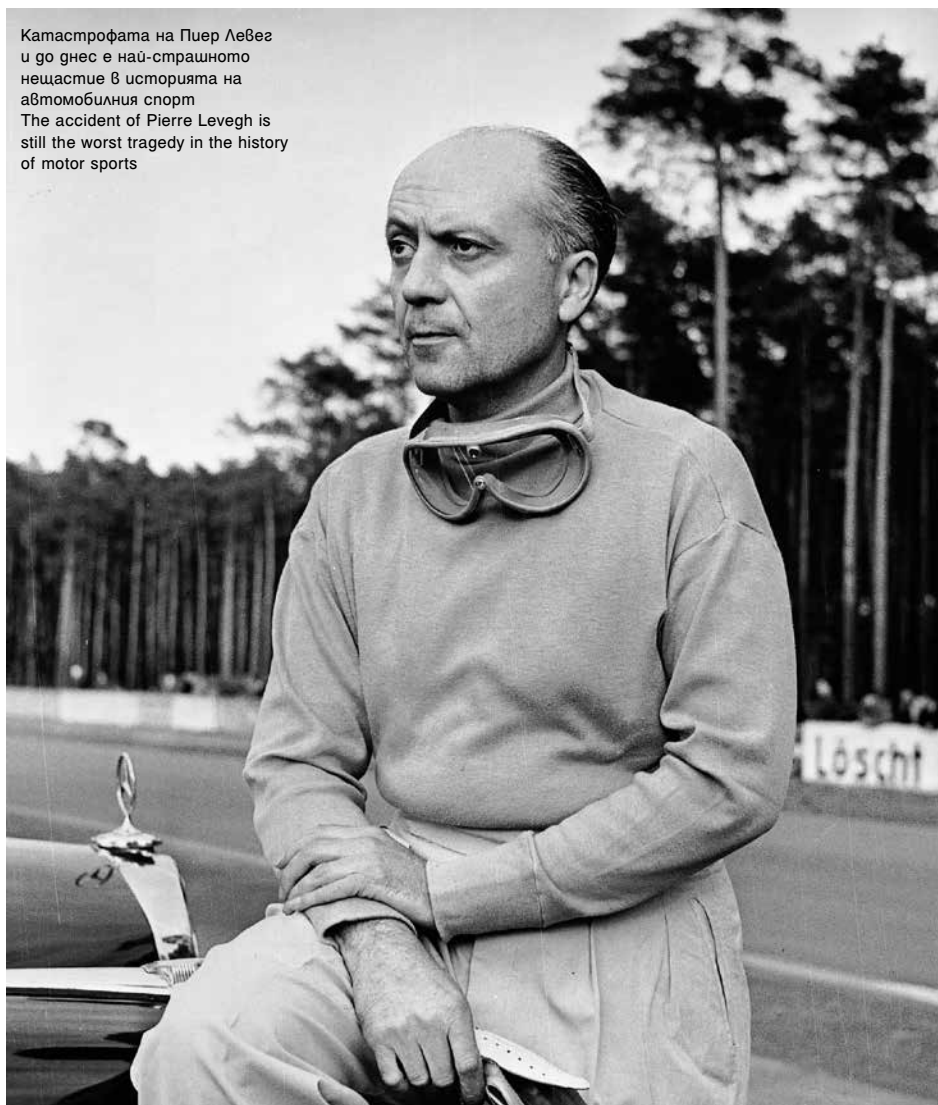
#### **Alfonso de Portago, 1957**

The 1950's were an era of motorsport legends, but few are comparable to Alfonso Cabeza de Vaca y Leighton, 11th Marquess de Portago - an aristocrat, godson of the King of Spain, a flying ace, a jockey, race car and bobsleigh driver. De Portago was only 17 when he won a 500-dollar bet after flying a borrowed plane under London Tower Bridge. He finished fourth on a bobsleigh in the 1954 Winter Olympics, missing the bronze medal by just 0.15 seconds, with a bobsleigh experience of only three practice sessions prior to that. He won the Tour de France Automobile and ranked second in the 1956 British Grand Prix. One of his most famous photos is of him calmly smoking while mechanics are pouring highly combustible fuel in his car mere inches behind his back. De Portago survived a 1955 crash with a broken leg, when he was thrown out of his Silverstone car at a speed of 140 km/h. His luck would run out two years later in the legendary Mille Miglia race. A tire blew on his Ferrari 355 at a speed of 240 km/h, flipping the car over and literally tearing the driver and his co-driver Edmund Nelson in two. Nine spectators, including five children, were also killed after the car ripped a concrete highway milestone from the ground, which flew into the crowd.

#### **Gilles Villeneuve, 1982**

Although he only won six races during his relatively short career, to this day Gilles Villeneuve is

Катастрофата на Пиер Левез  
и до днес е най-страшното  
нещастие в историята на  
автомобилния спорт  
The accident of Pierre Levegh is  
still the worst tragedy in the history  
of motor sports



considered by some the most remarkable Formula One driver. In 1982, he had a real opportunity to finally secure the big victory if it weren't for a tragic accident. During the qualifying of the Belgian Grand Prix, Villeneuve was cut off by Jochen Mass, causing his car to be launched into the air, throwing the Canadian driver into the catch fencing. Later the doctors found out he had broken his neck. Racing drivers like Niki Lauda, Jackie Stewart, Jody Scheckter and Keke Rosberg describe Villeneuve not only as the most brilliant driver, but also as the most honest man on the track. Fifteen years after his death, Villeneuve's son, Jacques, achieved what his father could not by becoming Formula One world champion.

#### **Wolfgang von Trips, 1961**

Wolfgang Alexander Albert Eduard Maximilian Reichsgraf Berghe von Trips, or just Taffy, as he was called by everyone, was one of the most talented drivers in the post-war era. Although a diabetic, he quickly made a name for himself on the racetracks and won the legendary Targa Florio, while his Formula One career took off in 1961

with two first and two second places in the first six runs for the season. Von Trips was locked in battle with his teammate Phil Hill at the 1961 Italian Grand Prix. His Ferrari collided with Jim Clark's Lotus, became airborne and crashed into the spectators, killing fifteen of them together with the driver. To this day, this is the deadliest accident in Formula One's history. The world champion title went to Phil Hill, who beat him by a single point.

#### **Ayrton Senna, 1994**

This accident is probably the most widely remembered one, because one of the greatest racing drivers of all time was killed, on the one hand, and because it took place at a time when Formula One had become a relatively safe sport, on the other, with the monthly tragedies from the 1960s, 1970s and the beginning of the 1980s having become a thing of the past. That's why the death of the young Austrian, Roland Ratzenberger, in the San Marino Grand Prix qualifications shocked everyone. On the following day, in the midst of the race itself,

## РЕГИСТЪР АРІ се интегрира автоматично с вътрешните информационни системи на потребителите

Във времето на информационните технологии, за успеха на всяка дейност от голямо значение са базите данни с бизнес информация, които имаме за нашите клиенти и контрагенти. Като водещ производител и доставчик на информационни продукти на българския пазар, АПИС непрекъснато се стреми да развива и предлага на своите клиенти продукти и софтуерни решения, които отговарят на все по-нарастващата необходимост от структурирани бази данни и тяхното бързо и лесно използване в ежедневната дейност.

Такъв иновативен модул, разработен от екипа на фирмата, е **РЕГИСТЪР АРІ**. Това е приложно-програмен интерфейс за автоматично интегриране на данните, съдържащи се в продукта Регистър+, с вътрешните информационни системи на потребителя (CRM - системи за управление на взаимоотношенията с клиентите, ERP – системи за планиране ресурсите на предприятието, счетоводни и ТРЗ програми и др.).

### Функционалностите на модула позволяват:

- бързо намиране и автоматично попълване на данните в съответните полета;
- достъп до актуална и подробна информация за юридически и физически лица;
- лесно изготвяне на маркетингови списъци с подходящи потребителски групи;
- анализ и наблюдение на партньори, клиенти и контрагенти.

Извличането на данните става чрез разнообразен набор от филтри, позволяващи на потребителя да намери точната информация, от която има нужда, да състави списък с интересувашите го физически или юридически лица и да извлече необходимата информация за тях.

Модулът се предлага на абонаментен принцип в три информационни пакета в зависимост от нуждите на клиента:

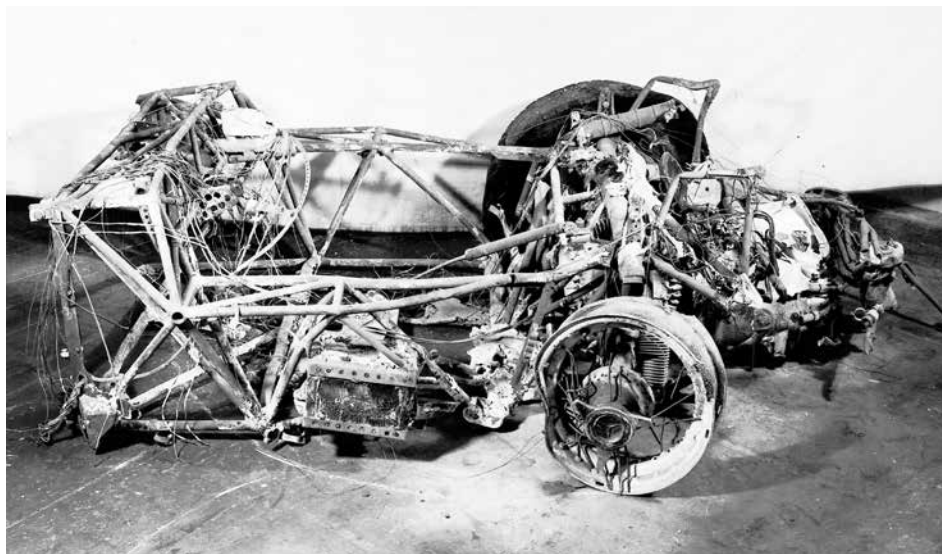
- **СТАРТОВ ПАКЕТ** – подходящ за автоматизирано попълване на данни във фактури, договори, формуляри и др. документи, което прави този процес много по-лесен и бърз и предотвратява възможността за допускане на грешки. С този пакет потребителят получава базовите идентификационни данни за субектите, които са му необходими за първоначално въвеждане или последващо верифициране в неговата информационна система за доставки, клиенти, контрагенти, конкуренти и пр.
- **ОСНОВЕН ПАКЕТ** – подходящ инструмент за интегриране със системи за управление на взаимоотношенията с клиентите (CRM-системи – Customer Relationship Management), както и за осъществяване на пазарни и маркетингови проучвания.
- **КОРПОРАТИВЕН ПАКЕТ** – дава възможно най-пълната информация за дадено лице или фирма, вкл. данни за постъпили молби по несъстоятелност, вписвания на залози и запори и др. С него може да се изготвят детайлни анализи за актуалното състояние на фирмите и връзките между лицата. Препоръчва се за големи корпоративни организации.

Информацията от избрания пакет е на разположение за целия абонаментен период от 12 месеца и се актуализира ежедневно.

Тенденцията за широко навлизане на нови информационни технологии във всяка област на икономическия и стопански живот в нашето съвремие определя и посоките на развитие на информационните продукти: не само да се обогатява и разширява тяхното съдържание, а да предлагат софтуерни решения и ефективна функционалност за бърз и лесен достъп до точната информация, за нейното автоматично обработване и структуриране, за интегрирането ѝ с различни бази данни, с което те на практика да улеснят значително работата на потребителите.

Повече информация за продуктите и услугите на АПИС можете да намерите на [www.apis.bg](http://www.apis.bg)

Сертификат по ISO 9001 – 2015



Senna's car unexpectedly flew out of the track and crashed into the retaining wall at 233 km/h. When he was extracted from the wreckage, Senna still had a slight pulse, doctors performed a tracheotomy on scene and flew him to the hospital in a helicopter. Later on, his time of death was recorded as the moment of impact, because it was determined that Senna's brain stem was fatally injured at that time. As a race driver, Ayrton Senna often demonstrated absolute ruthlessness in the pursuit of victory. However, the Austrian flag was found in the wreckage of his car, which Senna had planned to raise on the podium in memory of Ratzenberger - proof that this aggressive and ruthless driver was also a wonderful human being.

### Pierre Levegh, 1955

This French driver's name probably does not ring a bell, but it's linked to the biggest tragedy in motorsports, which was on such a scale that it almost led to banning the sport in general. It was not poor Levegh's fault, however. On June 11, 1955, during the 24 Hours

of Le Mans, British driver Mark Hawthorn cut into the pits, forcing Lance Macklin to swerve away from him, causing Macklin's car to cut off Levegh and launch his car into the air and straight into the spectators (Juan Manuel Fangio barely avoided the same fate). Levegh himself was killed together with 84 spectators, many of whom were literally decapitated by the flying debris.

The marshals tried to extinguish with water the burning magnesium body of the Mercedes, which only added fuel to the flames. The organizers decided to continue the race in order to avoid causing panic among the remaining quarter of a million spectators. Hawthorn returned to the track and won the race after all. He gave up racing three years later after the death of his close friend Peter Collins, only to die in a traffic accident near London in three months. The Le Mans tragedy almost put an end to motorsports in general. Many governments banned car racing, while the biggest sponsors withdrew. It took almost two decades for the sport to recover. ■



# ПРИЯТЕЛСКИ ВЪРХОВЕ

FRIENDLY PEAKS

Седем идеи как да видите България отвисоко без предварителна подготовка  
Seven ideas on how to see Bulgaria from above without prior preparation





Сбогували сте се вече с морето, прибрали сте сандалите в шкафа и може би дори предпазливо сте изтупали шлифера. Но значи ли това, че най-хубавата част от годината е отминала? Съвсем не. Меката есен е идеалното време да опознаете една част на България, за която през същинското лято невинаги ви остава време: нейните планини и върхове.

Не си мислете, че ще ви подтикваме към героични походи и лишения в планински хижи. В тях няма нищо лошо, разбира се. Но ние се постаряхме да подберем седем върха, които можете да достигнете, покорите и да се върнете в рамките на един-единствен ден. И това е постижимо даже за хора като нас - в онази специфична физическа форма, която се постига чрез съвестно, методично и себеотрицателно редуване на коктейли със студени бири. Седем маршрута, които приятно ще ви уморят и ще ви припомнят защо България се смята за една от най-красивите страни в Европа.

You've already said goodbye to the sea, put your sandals in the closet, and maybe even carefully dusted your raincoat. But does that mean that the best part of the year is over? Not at all. The mild autumn is the perfect time to get to know a part of Bulgaria that you don't always have time for in the height of the summer season: its mountains and peaks.

Do not think that we will push you to heroic hikes and deprivations in mountain huts. There is nothing wrong with that, of course. But we tried to select seven peaks that you can reach, conquer and get back home in a single day. And this is achievable even for people like us - in that specific physical form, which is achieved through conscientious, methodical and self-denying alternating of cocktails and cold beer. Seven routes that will pleasantly tire you and remind you why Bulgaria is considered one of the most beautiful countries in Europe.









## ВРЪХ КОНГУР MOUNT KONGURA

За огромното мнозинство българи планината Беласица е само последната гледка преди границата с Гърция - но те не знаят какво пропускат. Тази стръмна стена, която задържа топлия средиземноморски въздух от южната си страна, е в същото време едно от най-богатите на животни и растения кътчета от България. Климатът е далеч по-мек, отколкото в останалите български планини, и това ви дава шанс да се разходите сред разкошни кестенови, дъбови и букови гори на височина, на която другаде растат само иглолистни.

Най-високата точка е връх Радомир, 2029 метра над морското равнище, но спокойно можете да се задоволите и с Конгур (1951 метра). Обичайната отправна точка е хижа Конгур, до която сравнително спокойно се стига с автомобил, макар втората половина от 15-километровия път от Петрич да е без асфалт. В хижата можете и доста вкусно да похапнете.

Оттук до Конгур водят една пряка и добре обозначена, но доста стръмна пътека, и черен път, който криволичи и удвоява дистанцията, но пък е по-полезен. При умерено темпо изкачването до върха ще ви отнеме към два - два и половина часа. Оттук, ако искате, можете да продължите по билото и до първенеца Радомир. Но и гледката от Конгур е напълно достатъчна: на север се вижда цялата долина на Струмишница с град Петрич. На юг е изкуственото езеро Керкини. При по-нормални обстоятелства бихте могли просто да слезете по пътеките от южната страна и да похапнете биволски кебап в легендарната гостилница на жп-гарата

във Вирония. Но сега и гледката от върха ни се стори напълно достатъчна награда за изкачването.

**FOR THE VAST MAJORITY** of Bulgarians, Mount Belasitsa is just the last sight before the border with Greece, but they do not know what they are missing. This steep wall, which retains the warm Mediterranean air from its southern side, is at the same time one of the richest places in Bulgaria in flora and fauna. The climate is far milder than in the other Bulgarian mountains, and this gives you a chance to walk among the lush chestnut, oak and beech forests at a height where only conifers grow elsewhere.

The highest point is Mount Radomir, 2,029 metres above sea level, but you can easily settle for Kongur (1,951 metres). The usual starting point is Kongur hut, which can be easily reached by car, although the second half of the 15-kilometre road from Petrich is without asphalt. In the hut you can have a delicious meal.

From here to Kongur there is a direct and well-marked, but quite steep path, and a dirt road that winds and doubles the distance, but is more sloping. At a moderate pace, the climb to the top will take you about two - two and a half hours. From here, if you want, you can continue along the ridge to the Radomir Peak. But the view from Kongur is quite sufficient: to the north you can see the whole valley of Struëshnitsa with the town of Petrich. To the south is the artificial lake of Kerkini. Under more normal circumstances, you could just go down the paths on the south side and eat buffalo kebab at the legendary inn by the Vyroneia railway station. But the view from the top seemed to us quite a reward for the climb.









## ВРЪХ БОГДАН MOUNT BOGDAN

За колекционерите на печати от прословутите "100 национални туристически обекта" отскоро има нова примамка: 10-те планински първенци на България, тоест най-високите върхове на десетте най-високи планини.

Но не е необходимо да се бутате с тълпите под Мусала и Вихрен, за да се включите. Връх Богдан, най-високият в Средна гора, дава чудесна възможност да влезете в състезанието през задния вход. Висок е само 1604 метра и няма да ви изцеди прекалено силите.

Класическият маршрут тръгва от Копревщица, но можете да го скъсите значително, ако излезете с колата от грачето в посока Стрелча и 4 км по-нататък отбиете вляво към местността Барикадите. В края на пътя ще видите табелка към върха. Оттук маршрутът преминава покрай изоставената хижа Богдан и не е никак тежък. През есента ще попаднете на къпини и трънки, през пролетта - на минзухари и кукуряк. Последните метри са вече в гъстата гора, която за съжаление означава, че няма да се насладите на кой знае каква гледка от върха. Но от подножието му се виждат връх Ботев и другите великани на Стара планина. Споменатият печат се намира в кръчмата "Старата круша" в Копревщица, където освен това се намира едно удивително добро мезе от мариновани гъби кладница. И доста други неща. Така че задължително оставете посещението в нея за след върха.

A new lure has been recently added for the collectors of stamps from the famous 'One-hundred National Tourist Sites': the 10 top peaks of Bulgaria,

i.e. the highest peaks of the ten highest mountains. But you don't have to push with the crowds under Musala and Vihren to get involved. Mount Bogdan, the highest in Sredna Gora, gives a great opportunity to enter the race through the back door. It is only 1,604 metres high and will not drain you too much.

The classic route starts from Koprivshitsa, but you can shorten it significantly if you take a car from the town in the direction of Strelcha and turn left 4 km further to the Barrikadite locality. At the end of the road you will see a sign to the top. From here the route passes the abandoned Bogdan hut and is not difficult at all. In the autumn you will come across blackberries and thorns, in the spring - crocuses and hellebores. The last metres are already in a dense forest, which unfortunately means that you will not enjoy the view from the top. But from its foot you can see Mount Botev and other giants of the Balkan Mountains. The already mentioned stamp is kept in the Stara Krusha pub in Koprivshitsa, where there is also an amazingly good appetizer of marinated Kladnitsa mushrooms. And a lot of other things. So be sure to visit it after the summit.

## ВРЪХ ДРАГОВСКИ КАМЪК DRAGOVSKI KAMIK PEAK

Ако сте пътували към Трън, няма как да не сте го мернали вдясно от пътя - една много странна каменна пирамида, която силно напомня на алпийски връх ако не като мащаби, то поне по форма. Затова и често го наричат "Трънския Матерхорн", макар официалното име на върха да е Драговски камък, част от планината Голеш.

Това е един от най-лесните начини да видите България отвисоко. Пътеката към върха тръгва малко след края на село Филиповци и е отбелязана с лесно забележима табела. Самото изкачване е приятно

кратко - по-малко от час. Само последната част, през скалистите зъбери, изисква малко повече усилия и внимание.

Алтернативен маршрут има и през село Врабча. Той е по-дълъг, но компенсира с гледката на Врабчанския водопад.

Обратният път към София пък минава покрай село Парамун и неговото легендарно крайпътното ханче. Някога менюто тук се състоеше от три опции: студена спържа, топла спържа и топла спържа с яйца. Но сега е доста обогатено, все с приятни неща, а чашка от домашното вино на стопанина ще ви помогне по-лесно да произнесете сакралните фрази от трънския говор, изписани на външната стена.

If you have travelled to Trun, you must have seen it to the right of the road - a very strange stone pyramid, which strongly resembles an alpine peak, if not in scale, then at least in shape. That is why it is often called "the Trun Matterhorn", although the official name of the peak is Dragovski Kamik, part of Mount Golesh.

This is one of the easiest ways to see Bulgaria from above. The path to the top starts shortly after the end of the village of Filipovtsi and is marked with an easily visible sign. The climb itself is pleasantly short - less than an hour. Only the last part, through the rocky ridges, requires a little more effort and attention.

There is an alternative route through the village of Vrabcha. It is longer, but rewarding with the view of the Vrabchanski waterfall.

The way back to Sofia passes by the village of Paramun and its mythical roadside inn. Once the menu here consisted of three options: cold fry, hot fry and hot fry with egg. But now it is quite diversified, always with delicious dishes, and a cup of the house wine will help you to pronounce more easily the sacred phrases from the Trun dialect, written on the outer wall.









## ВРЪХ КОМ MOUNT KOM

Едно от любимите места на патриарха на българската литература Иван Вазов, Ком е и от най-лесно покоримите старопланински върхове. Обичайно маршрутите тръгват от Берковица и двете хижи Ком (стара и нова). През тях изкачването е по-кратко, но и осезаемо по-стръмно. Алтернативно можете да изберете по-дългия, но не толкова натоварващ маршрут през прохода Петрохан. Ако идвате от София, на самия превал наляво в гората се отклонява тесен асфалтов път. Той ще ви отведе два-три километра навътре между буковете, където вече ще трябва да оставите колата (освен ако не сте с машина като тези от страница 78).

Оттук до върха са към 12 километра, но разходката е приятна - без много стръмни изкачвания и по широк, добре утъпкан път. Гората ще ви осигури прохлада в началото, но се запасете с вода за последния участък. Единственото място, където можете да се объркате, е там, където пътят от Петрохан се засича с онзи от хижа Ком - там гръжте наляво и нагоре.

На високия 2016 метра Ком ще ви посрещне барелеф на самия Вазов, както и разкошна панорама към този дял на Стара планина, и към намиращите се в северните ѝ поли Берковица и Вършец. Връщането е изтощително, но в крайпътната кръчмичка на Петрохан можете да се възнаградите с чудесна боб чорба и някоя и друга студена бира.

It is one of the favourite places of the patriarch of Bulgarian literature Ivan Vazov. Kom is one of the most easily conquered peaks of the Balkan Mountains. Usually the routes start from Berkovitsa and the two Kom huts (old and new). Through them the ascent is shorter, but also noticeably steeper. Alternatively, you can choose the longer but not so tough route through the Petrohan Pass. If you are coming from Sofia, a narrow asphalt road deviates to the left in the forest at the very pass. It will take you two or three kilometres in between the beeches, where you will have to leave the car (unless you have a machine like the ones on page 78). There are about 12 kilometres from here to the top, but the walk is pleasant – without very steep climbs on a wide, well-trodden path. The forest will provide you with coolness in the beginning, but stock up on water for the last section. The only place where you can go wrong is where the road from Petrohan meets the one from Kom hut - keep left and go up.

At the 2016-metre-high Kom you will be greeted by a bas-relief of Vazov, as well as a magnificent view of this part of the Balkan Mountains and the Berkovitsa and Varshets located in its northern foothills. The way back is exhausting, but at the Petrohan roadside pub you can reward yourself with a wonderful bean soup and a cold beer or two.





## ВРЪХ СИРИШНИШКА РУДИНА MOUNT SIRISHTNISHKA RUDINA

Ето ви един чудесен вариант за неделна едnodневна разходка от София: красив, сравнително лек и, на фона на тълпите на Витоша, приятно слабо населен. До село Сиришник най-лесно се стига през Перник и Батановци. В центъра на селото - ще го познаете по паметника и най-вече по пивницата, разбира се - трябва да завиете наляво и да стигнете до последните къщи и църквата. Оттук надясно и нагоре тръгва сравнително нова екопътека, гръмко озаглавена "Поглед към девет планини". Няколко години след усвояването на европейските пари дървените стъпала вече поддават на места, а от нещото, рекламирано като "теренна мозайка", не е останало почти нищо. Но гледката си е там и си заслужава усилията.

Сиришнишка рудина е най-високият връх на планината Рудина, на 1172 метра над морското равнище. Изкачването е умерено стръмно, но кратко - отнема по-малко от час. Под върха ви очакват заслон и една вишка, от която още по-добре се виждат язовир Пчелина и околните планини. После, вместо да се връщате по обратния път, продължете по пътещата и по нова серия дървени стъпала слезте надолу към хижа Джамен. Самата хижа доскоро беше в ремонт, но като стъпите на асфалтовия път към нея, завиете наляво и тои ще ви върне в Сиришник без каквито и да било усложнения.

Here is a great option for a Sunday day trip from Sofia: beautiful, relatively light and, against the backdrop of the crowds of Vitosha, pleasantly sparsely populated.

The easiest way to reach the village of Sirishtnik is through Pernik and Batanovtsi. In the centre of the village - you will recognise it by the monument and especially by the pub, of course - you have to turn left and reach the last houses and the church. From here to the right and up, there is a relatively new eco-trail, impressively named 'View of Nine Mountains'. A few years after the absorption of European funds, the wooden steps are already giving way in places, and almost nothing remains from what is advertised as a 'terrain mosaic'. But the view is there and worth the effort. Sirishtnishka Rudina is the highest peak of Mount Rudina, 1,172 meters above sea level. The ascent is moderately steep, but short - it takes less than an hour. Below the top you will find a shelter and a watchtower, from which you can see even better the Pchelina Dam and the surrounding mountains. Then, instead of going back, continue down a new series of



wooden steps to go to the Dzhamen hut. The hut was under repair until recently, but when you step on the asphalt road to it, turn left and it will take you back to Sirishtnik without any complications.

## ВРЪХ РУЕН RUEN PEAK

Най-високият връх на Осоговската планина е на 2251 метра над морското равнище - и само на двайсестина крачки от границата между България и Северна Македония, така че, gokато правите тържествените си снимки, най-вероятно ще я пресечете нелегално.

Но за да го постигнете, първо трябва да стигнете готам, а това не е чак толкова лесно. Приключението "Руен" започва от Кюстендил, откъдето тръгва добре асфалтиран път към хижа Осогово. Щом подминете хижата (отдясно над пътя) и

новата ски-зона (отляво), ще стигнете до нещо като кръгово кръстовище. Най-добре оставете колата там, а пътеката за върха тръгва вдясно и нагоре от него.

"Пътека" всъщност не е най-точната дума: през по-голямата част от маршрута става дума за добре утъпкан черен път, прокаран навремето от граничните войски. Няма и кой знае колко стръмни изкачвания - цялата генивелация от старта до върха е едва около 700 метра. Единствената трудност тук е самото разстояние: над 13 километра в едната посока. Така че си пригответе удобни обувки и достатъчно вода (по пътя има ручейчета, но по-сигурно е да си носите). Разходката е дълга, но приятна и ненаатоварваща. По пътя има няколко стари гранични застави, както и гва заслона - един на превала и един край самия връх Руен. Със съвсем спокойно темпо в едната посока ще ви трябват не повече от четири часа, слизането отнема малко над три. Само един съвет: изключете си данните в роуминг на телефона, защото по пътя на няколко пъти ще преминете към македонски оператор и сметката ви ще набъбне осезаемо при цени от типа на 20 лева на мегабайт без ДДС.

The highest peak of the Osogovo Mountain is 2,251 metres above sea level - and only twenty steps from the border between Bulgaria and North Macedonia, so while taking your special pictures, you will probably cross it illegally.

But to achieve it, you have to get there first, and it's not that easy. The Ruen adventure starts from Kyustendil, from where a well-paved road to the Osogovo hut starts. Once you pass the hut (to the right of the road) and the new ski area (to the left), you will reach something like a roundabout. It is best to leave the car there, and the track to the top starts to the right.

'Track' is not really the right word: for most of the route, it's a well-trodden dirt road built by border troops a long time ago. There are not many steep climbs - the whole displacement from the start to the top is only about 700 meters. The only difficulty here is the distance itself: over 13 kilometres in one direction. So put on comfortable shoes and take enough water (there are streams along the way, but it is safer to have some water with you). The walk is long, but pleasant and not stressful. Along the way there are several old border outposts, as well as two shelters - one on the pass and one at Mount Ruen. At a very moderate pace in one direction you will need no more than four hours, the descent takes a little over three. Just one tip: turn off your roaming data on the phone, because on the way you will switch to a Macedonian operator several times and your account will swell significantly at prices such as BGN 20 per megabyte without VAT.■



TRAVEL  
HIKING

ON  
AIR BULGARIA





## ВРЪХ ЗЪБЧЕТО MOUNT SMALL TOOTH

Вероятно си има и официално име, но така и не успяхме да го установим - някои карти го отбелязват като Ортачал II, на други е безименен. Но няколко поколения водещи български и световни спортисти го знаят като Зъбчето - върхът точно над прословутата спортна база на Белмекен. Висок е 2012 метра и се изкачва в нормално темпо за около 50 минути, ако тръгнете от самата спортна база. Лесно ще го разпознаете сред околните върхове заради големия бял кръст.

Изкачването е доста стръмно - на някои места прилича повече на стълбище, отколкото на пътеша - но пък разстоянието е малко. По пътя можете да се порадвате на фантастичната гледка към язовир Белмекен, а от върха се открива удивителна 360-градусова панорама към Рила, Пирин и Родопите. Никак не е изключено по пътя нагоре да попаднете на Кубрат Пулев, Станислава Стаменова или някоя друга от актуалните спортни звезди на България. Или пък на целия девически национален отбор на Украйна по биатлон. При всички случаи преживяването е забавно. Само не забравяйте, че на тази височина в Рила времето

може да се промени буквално за 15 минути, и си вземете и по-топла греха.

It probably has an official name, but we have not been able to establish it – on some maps it is marked as Ortachal II, on others it is unnamed. But several generations of leading Bulgarian and world athletes know it as the Small Tooth - the peak just above the famous sports base of Belmeken. It is 2,012 metres high and can be climbed at a normal pace for about 50 minutes, if you start from the sports base itself. You will easily recognise it among the surrounding peaks because of the large white cross.

The ascent is quite steep - in some places it looks more like a staircase than a path, but the distance is short. Along the way you can enjoy the fantastic view of the Belmeken Dam, and from the top there is an amazing 360-degree panorama to Rila, Pirin and the Rhodopes. On the way up you could easily run into Kubrat Pulev, Stanislava Stamenova or any other of the current sports stars of Bulgaria. Or the entire girls' national biathlon team of Ukraine. In any case, the experience is fun. Just remember that at this height in Rila the weather can change in literally 15 minutes, and get a warmer jacket.







# 9 МИГА ОТ ЕСЕНТА

Никои вече не разглежда ръчните часовници като средство да знаем колко е часът. Вместо това се превърнаха в заявления за стил и самоличност. А тези 9 са от най-интересните през 2020

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ



## A. LANGE & SÖHNE

Легендарната марка от Гласхютте бе възстановена точно през 25 години, след обединението на Германия, и в чест на този юбилей сега предложи серия от десет специални издания на своя Lange 1. Най-хващаният окото е Datograph Perpetual Tourbillon, с цвят на съомга, с хронограф, вечен календар и регулиращ се турбийон, поместени в 41.5-милиметрова рамка от бяло злато. Цената е като за Lange & Söhne: 285 000 евро.

The legendary Glashütte brand was restored exactly 25 years ago after the reunification of Germany, and in honour of this anniversary now offers a series of ten special editions of its Lange 1. The most eye-catching is the Datograph Perpetual Tourbillon, salmon-coloured, with a chronograph, a perpetual calendar and an adjustable tourbillon fit in a 41.5 mm white gold frame. The price is the same as for Lange & Söhne: EUR 285,000.



## BAUME

Това е най-младата (от 2018) и най-достъпна марка в портфейла на прословутия холдинг Richemont - с цени далеч под тези на класическата Baume & Mercier, от която произлиза. Часовниците ѝ се проектират в Женева и произвеждат в Амстердам, с кварц и механизми от Ronda и Miyota. Елегантният дизайн и множеството опции за цветовете правят от този 41-милиметров модел с фазите на луната достатъчно атрактивно предложение. Цената е около 550 евро.

This is the most recent (since 2018) and most affordable brand in the portfolio of the famous Richemont holding - with prices far below those of the classic Baume & Mercier, from which it originates. Its watches are designed in Geneva and manufactured in Amsterdam, with quartz and mechanisms from Ronda and Miyota. The sleek design and many colour options make this 41 mm model with moon phases a rather attractive offer. The price is roughly EUR 550.



## CHOPARD

Някога снабдител на руския император, тази компания винаги е била тясно свързана с класическите автомобилни състезания. Този Mille Miglia Zagato chronograph е посветен на легендарното италианско ателие за автомобилен дизайн и каросерии Zagato, което обяснява и характерния цвят, и буквата Z. Този 42-милиметров часовник е произведен само в 100 екземпляра, а цената е около 6000 евро.

Once a supplier to the Russian emperor, this company has always been closely associated with classic car racing. This Mille Miglia Zagato chronograph is dedicated to the mythical Italian Zagato car design and bodywork studio, which explains both the distinctive colour and the letter Z. This 42 mm watch is manufactured in only 100 copies, and the price is about EUR 6,000.



# 9 MOMENTS OF AUTUMN

Nowadays, no one perceives wristwatches as a means of knowing what time it is. Instead, they have become style and identity symbols. And these nine watches are the most interesting ones in 2020

By KALIN ANGELOV



## PANERAI

Флорентинската компания напоследък не се задоволява само със смел дизайн, а предлага и преживявания в добавка към продуктите си. Така например 19-те купувачи на лимитирания Submersible Mike Horn Edition ще се срещнат със самия полярен изследовател Хорн в Арктика. А ако си вземете показания тук Submersible Marina Militare Carbotech (38 000 евро), получавате и една тренировка по змуркане със специалните подводничарски части на Италия.

Recently, the Florentine company is not satisfied with bold design only, but also offers experiences in addition to its products. For example, the 19 buyers of the limited Submersible Mike Horn Edition will meet the polar explorer Horn in the Arctic. And if you buy the Submersible Marina Militare Carbotech shown here (EUR 38,000), you also get a diving training session with the special submarine units of Italy.



## SKAGEN

Тази датска компания, която преди няколко години бе купена от американския гигант Fossil, отдавна се слави с минималистичните си, стилни и съдържани часовници. Най-новият, наречен Aaren Kulor Blue Colorburst, е стилизиран, но не бихме го нарекли съдържан - 41-милиметровият часовник е в шест различни цвята. Но пък е подчертано фънки, а и цената си остава разумна, което също е типично за Skagen - ще го намерите за около 100 евро.

This Danish company, which was bought by the American giant Fossil a few years ago, has long been famous for its minimalist, stylish and simple watches. The latest, called the Aaren Kulor Blue Colorburst, is stylish, but we wouldn't call it simple - the 41 mm watch comes in six different colours. But it is markedly funky, and the price remains reasonable, which is also typical for Skagen - you will find it for not more than EUR 100.



## TISSOT

Tissot е началното ниво за онези, които тепърва искат да се запознаят с швейцарските часовници. Този модел се нарича Chrono XL NBA Collector и, както сте се досетили от името, е посветен на северноамериканския шампионат по баскетбол. Оранжевата му каишка е всъщност изработена от стара баскетболна топка Spalding, а в комплекта към 45-милиметровия часовник са включени и 30 различни задни капачета, с логото на всички отбори от NBA (450 евро).

Tissot is the entry level for those who just want to get acquainted with Swiss watches. This model is called the Chrono XL NBA Collector and, as you guessed from the name, is dedicated to NBA. Its orange strap is actually made from an old Spalding basketball, and the set of the 45 mm watch also includes 30 different back covers, with the logo of all NBA teams (EUR 450).





#### PATEK PHILIPPE

Моделът Calatrava е гръбнакът на богатата гама на Patek Philippe още от първата си поява през 1932 година, вдъхновен от архитектурното движение Баухаус. Най-новата му версия Ref. 6007A също е с архитектурно вдъхновение - тя чества новата сграда на компанията в Женева. Създадена е в 1000 бройки и е със самонавиващ се механизъм калибър 324 S C. "Карбоновата" шарка в средата е намизване към новите технологии в автомобилите. Цена - около 23 500 евро.

The Calatrava model has been the backbone of Patek Philippe's wide range since its first appearance in 1932. It is inspired by the Bauhaus architectural movement. Its latest version, Ref. 6007A, is also architecturally inspired - it celebrates the company's new HQ in Geneva. It has been manufactured in 1,000 copies and has a self-winding mechanism, calibre 324 S C. The 'carbon' pattern in the middle is a wink to the new technologies in car manufacturing. Price - about EUR 23,500.



#### NOMOS

Слабостта ни към часовникарите от Гласхюте не се изчерпва само с Lange & Sohne. По-скромната като цени Nomos си спечели почитатели с минималистичния, елегантен дизайн. Квадратният "Tetra Ode To Joy" е първият от серия, посветена на 250-годишния юбилей от рождението на Лудвиг ван Бетовен (останалите са Tetra Fidelio, Tetra Devine Spark и Tetra Immortal Beloved). Nomos представя серията като дамска, но всъщност е унисекс (1800 евро).

Our weakness for Glashütte watchmakers is not limited to Lange & Sohne. The more modestly priced Nomos has won fans with its minimalist and elegant design. The square Tetra Ode To Joy is the first in a series dedicated to the 250th birth anniversary of Ludwig van Beethoven (the others are Tetra Fidelio, Tetra Devine Spark and Tetra Immortal Beloved). Nomos presents the series as suitable for ladies, but it is actually unisex (EUR 1800).



#### ORIS

Швейцарският производител с вече 116-годишна история отгадна специализира в леководолазни часовници - и в проекти за опазване на световния океан. Aquis Lake Baikal Limited Edition е създаден съвместно с руска фондация, посветена на съхранението на най-дълбоководното езеро на планетата. Лимитирана серия от 1999 часовника издържа до 30 атмосфери налягане и има резерв за 38 часа. Цената е около 2000 евро.

This Swiss watchmaker, with a 116-year history, has long specialised in scuba diving watches - and in projects to protect the world's oceans.

Aquis Lake Baikal Limited Edition was created in collaboration with a Russian foundation dedicated to the conservation of the deepest lake on the planet. The limited series of 1,999 watches withstands up to 30 atmospheres of pressure and has a reserve of 38 hours. The price is around EUR 2000.



**STS. CONSTANTINE AND HELENA RESORT**  
VARNA



**BALCHIK**



**ДИРЕКТНО ОТ  
ИНВЕСТИТОР**

**MY-HOME.BG**

**+359 888 323 432**



**DOCKERS CLUB! GRILL & BEER RESTAURANT**

**THE BEST PLACE FOR SEA AND CULINARY STORIES...**

PORT OF VARNA, MON - SUN: 11:00 - 24:00 RSRV: +359 887 005 007





# АПЕТИТНИ ХАПКИ

Шест дестинации, които си струва да посетите дори само заради храната

## BEVANDE

Vino della casa un bicchiere € 3,00

Acqua € 3,00

Coca-cola, coca light, fanta, sprite € 3,00

Birre alla spina 0,2 € 4,00

Birre alla spina 0,4 € 6,00

Vino della casa 1/2 lt € 8,00

Vino della casa 1lt € 14,00

Vino alla mescita 1 bicchiere € 6,00

Caffè € 2,00

Decaffeinato, Caffè d'Orzo, Cappuccino € 3,00

Caffè latte, Latte Macchiato € 3,00

Limoncello, Amari € 5,00

Grappa bianca € 5,00

Grappa speciale € 7,00

Whiskey Oban, Lagavulin, Talisker € 8,00

Succhi di frutta (Fruit juice) € 3,00

## er gatto e er cane

un gatto soriano

diceva a un barbone:

Nun porto rispetto

nemmanco ar padrone.

perché a l'occasione

je sgraffio la mano:

ma tu che lo leccchi

ti becchi le botte

te mena te sfotte

te mette in catena

còr muso rinchiuso

e un cerchio còr bollo

sull'osso der collo.



Текст КРИСТИНА НИГОХОСЯН / Фотография ISTOCK

**З**а нищо на света не бихме подценили привлекателната сила на историческите забележителности, музеите и прочие паметници на културата. Но това не ни пречи честно да си признаем, че една голяма част от удоволствието от пътуването идва от друго: от възможността да вкусим нови храни и да опием от непознати напитки. В чест на това самопризнание подбрахме шест дестинации, които си струват посещението дори и само заради кулинарията.

**БАРСЕЛОНА, ИСПАНИЯ**

Една достъпна дестинация за добро хапване - непознато и в същото време приятно близко до българското небе. Може да сте пленени от сухо сушените испански колбаси, начело с прословутия *jamon*, но в Барселона местните като цяло наблягат повече на морската храна, допълнена от *ensalada catalana* – салата с маруля, домати, лук и маслини. Не търсете тапас барове, защото не са особено популярни в Каталуния. По-добре обиколете Готическия квартал, за да вкусите традиционна каталунска кухня, като например тази





в Can Culleretes. Мястото за морски специалитети като *suquet de peix* (богата яхния от риба и картофи) или *zarzuela* (загушено с всякакви видове риба, миди и скариди), е крайбрежният квартал Барселонета. Абсолютно забързано е и поне едно посещение на пазара Boqueria, който е същинско пиршество за очите – а и за стомаха заради множеството павилиони, където може да се нахраните обилно и доста по-бюджетно, отколкото в ресторанта.

#### БОЛОНЯ, ИТАЛИЯ

Известно е относителното високомерие на столицата на Емилия-Романя, що се отнася до гастрономическите ѝ постижения. Дори гордите римляни са готови да признаят кулинарното ѝ превъзходство – все пак това е градът, дал на света ястие като таятелеле болонезе (които парадоксално тук се наричат не *bolognese*, а *al ragu*). Северното разположение на града предполага малко по-тежки блюда – месото, сметаната и разнообразните сирена са сред основните им съставки. Прочутата местна мортагела може да опитате на пазара Mercato di Mezzo, който е и чудесно място за гезустанция на различни сирена. Ако държите на по-шикозна вечеря, вашето място е Diana – сервитьори в бели ливреи ще ви сервират *tortellini en brodo* – тортелини в гиния бульон. Допълнете ги с чаша ламбруско от лозята малко извън пределите на Болоня. Не бива да пропускате и сладолега – за него се отправяте към *Sorbetteria Castiglione*, известна с един от най-качествените замразени десерти в града.

#### БРЮЖ, БЕЛГИЯ

Брюж винаги е бил популярна дестинация, а след филма *In Bruges* на Мартин Макдона мястото е направо претърпано през лятото, затова изберете по-прохладен сезон. Така ще оцените подobaващо и по-тежичките местни специалитети като бирена яхния. Опитайте я в *Den Huysaer* например. Ако си представяте по-изискана и тежка атмосфера с традиционни фламандски манджи, то мястото

е Pieter Pourbus, но се подгответе с поне по 50 евро на човек за вечеря, и си направете резервация отрано. Нашето любимо място обаче е далеч по-непретенциозно – рибният пазар Vismarkt, където през деня може да пробвате от богатия местен улов, а вечер можете директно да се пренесете в миналия век.

Да не пропуснем и лакомството, с което Брюж е най-известен по света – шоколадът. Единодушното мнение е, че идеалното място за пълноценно какаово изживяване е The Chocolate Line, където главният готвач Доминик Персон създава смайващи комбинации, като например шоколад с усаби и авокадо.

#### ДЖОРДЖТАУН, МАЛАЙЗИЯ

Раят на уличната храна – към тази титла посягат всевъзможни места по света, но Джорджтаун на остров Пенанг е сред най-сериозните кандидати. Благодарение на неповторимата смес от малайска, китайска и индийска кухни, това е любима дестинация за всевъзможни хора – от най-изтънчените кулinary до телевизионни лакомници като Антъни Бурдейн. На практика ни е невъзможно да селектираме само две или три препоръчителни местенца за хапване, защото целият град е осеян с обширни гроздове от улични сергии, посветени изцяло на храната. Повечето работят денонощно. Колкото и време да останете в Пенанг, няма да успеете да опитате всичко – от агнешко къри с кокосово мляко през къри с рибешка глава до патица с анасон и супа от скумрия с чили. Радостното е, че в повечето случаи порциите са малки, а цените – доста ниски, което означава, че може да пробвате доста неща, преди да капитулирате. След това препоръчваме разходка – Джорджтаун е паметник на ЮНЕСКО.

#### ЛИОН, ФРАНЦИЯ

През 1935 прочутият кулинарен критик Кюрнонски го обявява за „гастрономическата столица на света“. Днес Лион може да





се похвали с повече от 1000 ресторанта, което го прави града с най-много заведения за хранене на глава от населението във Франция. Затова и не е чудно, че той предлага най-качествената и наложила се като традиционна френска кухня, и дори я „изнася“ зад граница. Отчасти зад цялата лионска кулинарна суматоха се крие името на Пол Бокюз – световноизвестен готвач, родом оттук. Но в още по-голяма степен славата на Лион се дължи на изключително качествените местни продукти, станали основа за някои от най-известните френски специалитети - соф аи вин (петел във вино), marrons glacés (захаросани кестени), лионската наденица и, разбира се, „скандалния“ патешки дроб. Освен всичко Лион е доста близо до регионите, в които се произвеждат прочутите вина Beaujolais и Cote-du-Rhone. Табелите bouchon маркират ресторантите, предлагащи автентична местна кухня.

#### ТЕЛ АВИВ, ИЗРАЕЛ

Съвсем малко градове в света могат да ви предложат толкова богата кулинарна сцена като неофициалната столица на Израел. Само суши ресторантите са повече от 100. Но ние ви препоръчваме да заложите на местната кухня, съчетала най-доброто от Средиземноморието и Близкия изток. Свърхпопулярна закуска е шакшука - яйца, забулени в доматен сос. По обясними причини най-популярното месо е телешкото, но не се тревожете, че ще ви се наложи да спазвате ограниченията на кашер, защото все повече ресторанти ги пренебрегват. Лесно ще ги разпознаете по това, че работят в петък вечер, когато ревностно спазващите традицията евреи започват да се подготвят за шабат. Впрочем кашер ресторантите пък са райско място за любителите на вегетарианска и веган кухня. Тел Авив се слави и с още нещо – изобилието от ферми и произведени тук зеленчуци, плодове, подправки, мед и зехтин. Най-добре ги потърсете на Кармел – най-големия открит пазар за храни, известен и с ниските си цени.

## Kavident

DENTAL CLINIC



## DENTAL CLINIC KAVIDENT

[www.kavident.com](http://www.kavident.com)

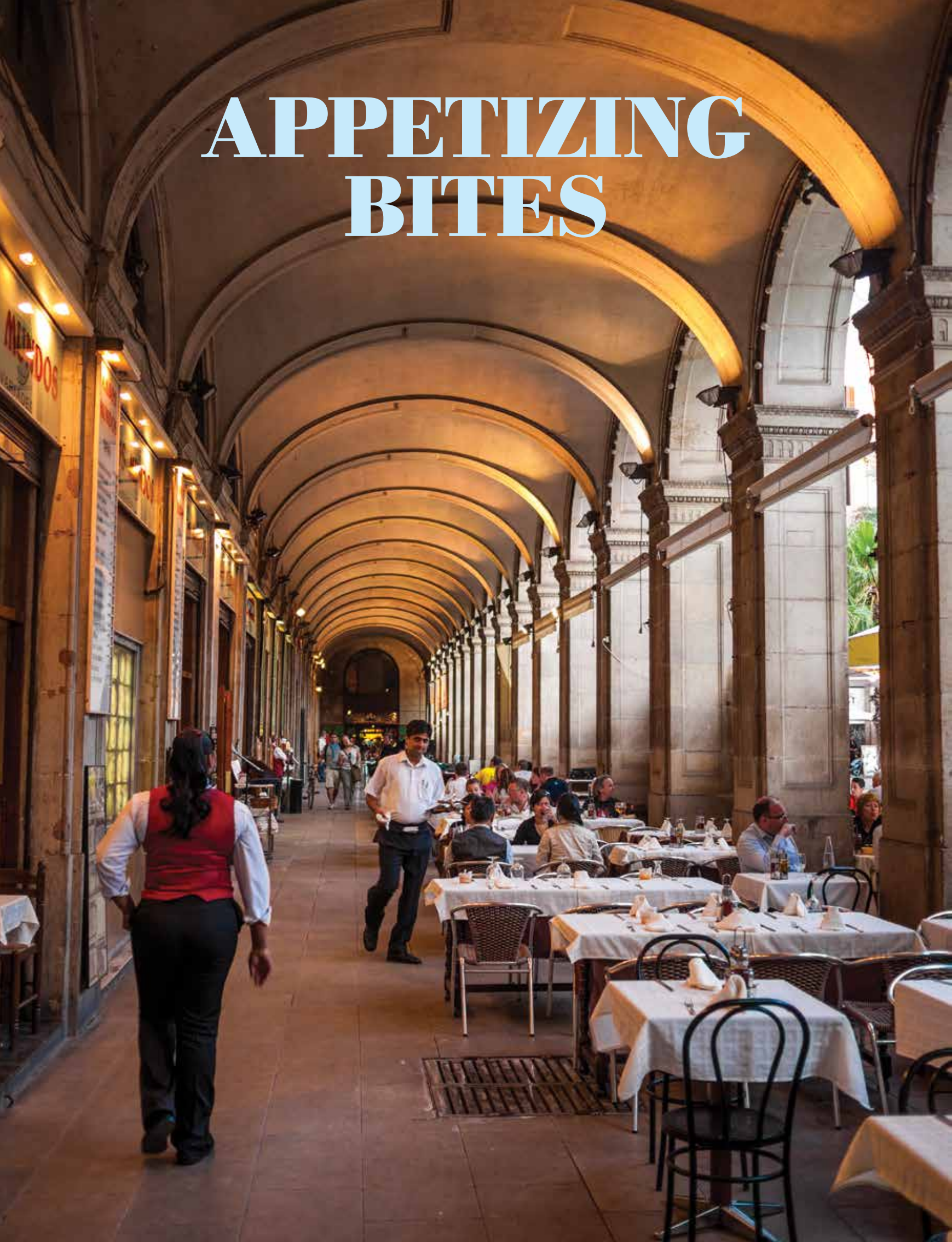
+359 887 925 737

+359 2 495 06 20

Sofia, Bulgaria, Rikardo Vakarini 10A str.



# APPETIZING BITES





## Six destinations worth visiting, if only for the food

By KRISTINA NIGOHOSYAN / Photography ISTOCK

We should not underestimate the appeal of historical sites, museums and cultural monuments. However, we must admit that much of the pleasure of a trip is the opportunity to taste new foods and sip unfamiliar drinks. We have selected six destinations that are worth visiting, if only for their culinary delights.

### BARCELONA, SPAIN

It is an affordable destination for a good meal, and also surprisingly likable to the Bulgarian palate. You may be captivated by cured Spanish sausages, headed by the notorious jamón, but Barcelona's local cuisine has more emphasis on seafood, complemented by ensalada catalana - salad with lettuce, tomatoes, onions, and olives. Don't go looking for tapas bars because they are not especially popular in Catalonia. You'd be better off going around the Gothic Quarter to taste traditional Catalan cuisine, such as the one at Can Culleretes. The coastal district of Barceloneta is the place for seafood, such as suquet de peix (rich stew of fish and potatoes) or zarzuela (stew with various types of fish, mussels and shrimp). It is absolutely necessary to make at least one visit to the Boqueria market, which is a real feast for the eyes and for the stomach because of the many booths where you will get plenty of food for your money (especially more than going to a restaurant).

### BOLOGNA, ITALY

The capital, Emilia-Romagna, has a certain arrogance with regard to gastronomic achievements. Even the proud Romans recognize its culinary excellence - it is the city which gave the world great dishes, such as tagliatelle bolognese (which, paradoxically, is not called bolognese here, but a ragu). Due to its Northern location the town prefers slightly heavier dishes - meat, cream and various cheeses are among the primary ingredients. You can try the famous local mortadella at the Mercato di Mezzo market, which is also a great place for tasting different cheeses. If you prefer more of a chic dinner, your place is Diana - waiters in white uniforms serve tortellini en brodo - tortellini in steaming broth. Add a glass of Lambrusco, from vineyards just outside of Bologna. Be sure not to miss the ice cream - head to Sorbetteria Castiglione, known for one of the best quality frozen desserts in town.

### BRUGES, BELGIUM

Bruges has always been a popular destination, especially after Martin McDonagh's film, "In Bru-

ges," was released. Since then, the place has become crowded in the summer, so go during the cooler months. Thus, you will be able to properly appreciate heavier local specialties, such as beer stew. Try it at Den Huzaar, for example. If you prefer a more sophisticated atmosphere with traditional Flemish dishes, the place to go is Pieter Pourbus, but be prepared to pay at least 50 euro per person for dinner and make reservations early. Our favorite place is far more casual - the Vismarkt fish market, where you can try the rich local catch during the day and travel to the nineteenth century during the evening.

Do not miss the snack, which is what Bruges is best known for throughout the world - chocolate. The unanimous opinion is that the perfect place for a full cocoa experience is The Chocolate Line, where chef Dominique Persson creates stunning combinations, such as chocolate with wasabi and avocado.

### GEORGETOWN, MALAYSIA

Street food paradise - all sorts of places in world compete for this title, but Georgetown on Penang Island is among the most serious candidates. Thanks to a unique blend of Malay, Chinese and Indian cuisine, this is a favorite destination for many people - from the most sophisticated culinary masters to celebrity chefs, such as Anthony Bourdain. It is practically impossible for us to select just two or three recommended places to

eat, because the whole city is dotted with large clusters of street stalls devoted entirely to food. Most work around the clock. No matter how long you stay in Penang, you will not be able to try everything - from lamb curry with coconut milk, curry fish head to duck with anise and mackerel soup with chili. Fortunately, in most cases, the portions are small and prices are quite low, which means that you can try a lot of things before giving up. Afterward, we recommend a walk - Georgetown is a UNESCO World Heritage Site.

### LYON, FRANCE

In 1935, the famous food critic Kyurnonski declared Lyon the "gastronomic capital of the world." Today, Lyon boasts more than 1,000 restaurants, making it the city with the most restaurants per capita in France. So it is no wonder that it offers the highest quality and has established itself as traditional French cuisine, and even exports it abroad. Partly behind all of Lyon's culinary confusion lies the name of Paul Bocuse - a world-famous chef, who was born in Lyon. To a greater degree, Lyon's glory is due to the exceptional quality of local products which were the basis for some of the most famous French dishes - coq au vin (rooster in wine), marrons glacés (candied chestnuts), Lyon sausage and, of course the "infamous" duck liver. Besides, Lyon is pretty close to the regions that produce the famous wine Beaujolais and Cote-du-Rhone. Restaurants with the bouchon sign offer authentic local cuisine.

### TEL AVIV, ISRAEL

Very few cities in the world can offer such a rich culinary scene as the unofficial capital of Israel. There are more than 100 sushi restaurants, but we recommend you try the local cuisine, combining the best of the Mediterranean and the Middle East. Shakshuka is a very popular breakfast dish of eggs topped with tomato sauce. For obvious reasons, beef is the most popular meat, but do not worry that you will need to follow kosher restrictions because more and more restaurants ignore them. These restaurants are easily recognizable because they are open on Friday evening when practicing Jews begin to prepare for the Sabbath. By the way, kosher restaurants are paradise for vegetarian and vegan cuisine fans. Tel Aviv is also famous for the abundance of farms and local produce - vegetables, fruits, spices, honey, and olive oil. The best place to find them is Carmel - the largest outdoor food market, known for its low prices. ■







### ZARZUELA

Задушавате две глави лук. Добавяте калмари, фламбирате с коняк.. Добавяте домати и доматино пюре, сол, пипер, заливате с бульон и бяло вино. Готвите на бавен огън 20 минути, после добавяте риба (филе) и миди. След още 10 минути сипвате сос пикада (зехтин, чесън, смлени печени бадеми и кедрови ядки, и шафран), и ястието е готово.

Saute two onions. Add squid, flame with cognac. Add tomatoes and the tomato paste, salt, pepper, pour the broth and the white wine. Cook over low heat for 20 minutes, then add the fish (fillet) and mussels. After 10 minutes pour Picada sauce (olive oil, garlic, ground roasted almonds and pine nuts, and saffron) and the dish is ready.



### COQ AU VIN

Запържвате бекон и червен лук (поотделно). Запържвате за 5-8 минути парчетата петел или пиле. Запържвате чесън, връщате пилето, лука и бекон в съда, добавяте половин литър вино, чаша бульон, малко доматино пюре и подправки - мащерка, розмарин и дафинов лист. Задушавате около час на умерен огън. Сервира се с гъби и магданоз.

Fry bacon and shallots (separately). Fry the rooster or chicken pieces for 5-8 minutes. Saute the garlic, move the chicken, onion and bacon back to the dish, add half a litre of wine, a cup of broth, some tomato paste and spices – thyme, rosemary and bay leaves. Saute for about an hour over medium heat. Serve with mashrooms and parsley.



### CARBONNADE

Овалвате късчета телешко в брашно, сол и пипер, запържвате леко и оставяте настрана. Запържвате бекон, после добавяте още масло, чесън, лук. Когато лукът се карамелизира, връщате месото. Заливате със 750 мл кафява бира, бульон, 2 лъжици кафява захар, 2 лъжици оцет, мащерка, магданоз, дафинов лист и естрагон. Задушавате се на умерен огън час и половина.

Coat pieces of veal in flour, salt and pepper, saute gently and leave aside. Fry bacon, then add more butter, garlic, onions. When the onion is caramelized, bring the meat back. Pour 750ml of brown ale, broth, 2 tablespoons of brown sugar, 2 tablespoons of vinegar, thyme, parsley, bay leaves and tarragon. It's sauteed over medium heat for an hour and a half.



### SHAKSHUKA

Запържвате лук и чушки, докато съвсем омекнат. Добавяте чесън, кимион, червен пипер, лют червен пипер. Добавяте 400 грама домати, ситно нарязани, сол и черен пипер. Задушавате, докато се сгъсти. Добавяте напрошено сирене. Чукнете внимателно в соса няколко яйца, преместете във фурната и печете на 180 градуса за 7-10 минути.

Cook onion and peppers until soft. Add garlic, cumin, paprika, cayenne. Add 400g of tomatoes, finely chopped, salt and black pepper. Stew until it thickens. Add crumbled cheese. Carefully crack a few eggs into the sauce, move into the oven and bake at 180 degrees for 7-10 minutes.



### TAGLIATELLE AL RAGÙ

Запържете в масло малко бекон, морков, целина и лук за десетина минути. Добавяте каймата (най-добре смес), разбървайте, докато се раздробят. След 15 мин. добавяте чаша червено вино и малко телешки бульон. Добавяте 3 лъжици доматино пюре. Оставете да къкри час и половина. Подправете със сол и пипер. Смесете със сварените малятели, поръсете с пармезан.

In some butter cook the bacon, carrot, celery and onion for about ten minutes. Add the ground meat (it's best to be mixed), stir until it breaks down. After 15 minutes add a glass of red wine and some beef broth. Add 3 tablespoons of tomato paste. Simmer for an hour and a half. Season with salt and pepper. Mix with the cooked tagliatelle, sprinkle with Parmigiano.



### ASAM LAKSA

Сварете и нарежете ситно 1/2 кг бяла риба (херинга). В бульона сварете тамариндова кора и листенца мента. Върнете рибата в бульона. Пригответе паста от сушени и пресни люти чушлета, червен лук, лимонова трева и паста от скариди (belacan). Запържете я и я добавяте към супата заедно със сока на 1 тамаринд. Подправете със захар и рибен сос. Добавяте оризова юфка.

Simmer in water and finely chop 1/2 kg of hering. Cook tamarind juice and mint leaves in the broth. Move the fish back to the broth. Prepare some paste from dried and fresh chilly peppers, shallot, lemon grass and shrimp paste. Saute and add to the soup together with the juice of 1 tamarind. Season with sugar and fish sauce. Add rice noodles.



# КОГАТО ПЛАН А СЕ ПРОВАЛИ, НИЕ ИМАМЕ ПЛАН Б.



Планирай смело с гъвкавите условия на България Еър.  
В случай че искаш да отложиш пътуването си, е нужно  
да ни информираш най-късно до 24 часа преди полета.  
България Еър ти дава възможност да ползваш билета  
за бъдещо пътуване, да промениш дата или дестинация  
без такса за промяна, както и да преотстъпиш  
билета си на свой близък.  
Разбери какви са всички преференциални условия  
на [www.air.bg](http://www.air.bg)

Лети безопасно с България Еър!



# ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Всички пътници на „България Ер“ имат право на превоз на безплатен ръчен багаж 10 кг + дамска чанта/лаптоп в салона, а в зависимост от избраната класа и тарифа и на регистриран багаж (в багажника на самолета). Превозът на багаж по редовните линии е съобразен и с някои общи правила и политиката на „България Ер“ които трябва да имате предвид. Авиокомпания „България Ер“ спазва системата **PIECE CONCEPT**, базирана на броя, теглото и размерите на чекирания багаж.

## BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

All passengers of Bulgaria Air are entitled to free carriage of cabin baggage 10 kg + personal item/laptop, as well depending on the chosen class of service and fare to a checked baggage (in the luggage compartment of the airplane). Baggage transportation on regular flights is based on some general rules and the policy of Bulgaria Air, which you should consider. Bulgaria Air baggage policy complies with the **PIECE CONCEPT** system based on the quantity, weight and dimensions of the checked-in baggage.



### ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Всеки пътник, закупил билет по тарифа с включен само ръчен багаж, има право да превози в кабината на самолета безплатен багаж, както следва:

#### ИКОНОМИЧНА КЛАСА

1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина\* до 118 см) + дамска чанта/лаптоп

#### ТАКСИ ЗА РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Първи брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см\*:

- Вътрешни полети – 15 евро на посока;
- Международни полети – 20 евро на посока\*\*.

- > В случай на по-тежък, по-обемен или допълнителен чекиран багаж, се прилагат стандартните условия на „България Ер“.
- > Регистриран багаж може да бъде закупен преди полет на летище или чрез издателя на билета.
- > Притежанието на карти CCB Club, карта Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен чекиран багаж по тарифа без багаж.

\* Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l+h+w/.

\*\* За пътуване от Лондон – 20.00 GBP, от Цюрих – 20 CHF, от Тел Авив – 20 USD.

### ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Всеки пътник, закупил билет по тарифа с включен регистриран багаж, има право да превози в багажника на самолета безплатен багаж, както следва:

#### По международни и вътрешни линии:

##### БИЗНЕС КЛАСА

- 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 кг (размери до 55x40x23 см всеки) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 2 броя регистриран багаж до 32 кг и до 158 см\* всеки.

##### ИКОНОМИЧНА КЛАСА

- 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина\* до 118 см) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 1 брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см\*.

#### Изключения

- **ЗЛАТНА КАРТА FLY MORE**
- **БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КАРТА VISA PLATINUM ОТ ЦКБ**
- **БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КОБРАНДИРАНА КАРТА „БЪЛГАРИЯ ЕЪР И ЦКБ“**
- **ЧЛЕНОВЕ НА ПРОГРАМАТА CCB CLUB**
- **МОЛЯЩИ\*\*\***

2 броя по 23 кг и до 158 см\* всеки, за полети, при които опериращ превозвач е авиокомпания „България Ер“.

#### • БЕБЕТА ОТ 0-2 ГОДИНИ

В случай че тарифата, по която е издаден билетът на възрастния, придружаващ бебето, позволява 1 брой чекиран багаж до 23 кг, то бебето има право на 1 брой чекиран багаж до 10 кг. Превозът на бебешки колички се извършва безплатно, но те следва задължително да се предават и получават непосредствено при качване/слизване на/от самолета. Авиокомпанията не носи отговорност за щети в резултат на транспортиране по багажните ленти, в случай че количката не е предадена/получена на/от самолета.

\* Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l+h+w/. Пътникът може да превозва и повече от безплатната норма багаж срещу допълнително заплащане. Трети багаж се таксува по максималната сума за трети свръхбагаж.

\*\* Ако билетите Ви са заплатени в сайта на компанията, както и в случаите на: притежание на златна карта FLY MORE, членство в програмата CCB Club или за билети, заплатени с кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“ или карта Visa Platinum от ЦКБ, е необходимо да се свържете с нас на тел.: +359 2 4020 400 или на e-mail: callfb@air.bg за преиздаване на билета с право на 2 броя безплатен багаж.

### TARIFFS WITHOUT CHECKED BAGGAGE

Each passenger who bought a ticket in a tariff that includes only a hand baggage carriage, is allowed to transport in the cabin free baggage allowance as follows:

#### ECONOMY CLASS

1 piece of hand baggage up to 10 kg and with dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)\* + 1 personal item / laptop bag

#### FEES FOR CHECKED BAGGAGE CARRIAGE

First piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm\*:

- Domestic flights – EUR 15 per direction;
- International flights – EUR 20 per direction\*\*.

- > In case of heavier, above volumes or additional piece of checked baggage, the standard conditions of Bulgaria Air apply.
- > Checked baggage can be purchased before the flight at the airport or through the issuer of the ticket.
- > Possession of CCB Club card, Visa Platinum card from CCB, co-branded card from CCB and Bulgaria Air, and FLY MORE gold card does not entitle free checked baggage on tariff without baggage.

\* The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the baggage /l+h+w/.

\*\* For travel from London – 20.00 GBP, from Zurich – 20 CHF, from Tel Aviv – 20 USD.

### TARIFFS WITH CHECKED-IN BAGGAGE

Each passenger with a ticket purchased in a tariff that includes checked baggage is allowed to transport in the luggage compartment of the airplane free baggage allowance as follows:

#### International and Domestic flights

##### BUSINESS CLASS

- 2 pieces hand baggage with a total weight up to 15 kg (dimensions 55x40x23cm each) and 1 personal item/laptop bag;
- 2 pieces of checked baggage up to 32 kg and 158 cm\* each.

##### ECONOMY CLASS

- 1 piece of hand baggage up to 10 kg and with dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)\* + 1 personal item / laptop bag;
- 1 piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm\*.

#### Exceptions

- **GOLD CARD FLY MORE**
- **TICKETS PAID WITH VISA PLATINUM CARD BY CCBANK**
- **TICKETS PAID WITH CO-BRANDED CARD BULGARIA AIR / CCBANK**
- **MEMBERS OF THE CCB CLUB PROGRAM**
- **SEAMEN\*\*\***

2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each\* for flights operated by Bulgaria Air.

#### • INFANTS 0-2 YEARS OF AGE

If the fare of the ticket of the adult who is accompanying the baby allows 1 piece checked baggage up to 23 kg, the baby is entitled to 1 piece checked baggage up to 10 kg.

Transportation of baby carriages is free of charge, but it is mandatory to hand them over / to receive them immediately before embarkation / disembarkation of the aircraft. The aviation company shall not be responsible for damages resulting from transportation on baggage belts, in case the carriage has not been handed over / received at the aircraft.

\* The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the baggage /l+h+w/. The passenger may carry more than the free of charge baggage allowance for an additional fee. Third piece is charged as third excess baggage.

\*\*\* If your tickets are paid in the company's website, as well as in the cases of: possession of gold card FLY MORE, membership in CCB Club, or tickets paid with co-branded card from CCB and Bulgaria Air or Visa Platinum card from CCB you need to contact us by phone +359 2 4020 400 or e-mail callfb@air.bg to reissue the ticket entitled to free 2 pieces of luggage.



Притежанието на карти CCB Club, Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и „България Еър“, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен допълнителен чекиран багаж по тарифа без багаж.

\*\*\* За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци, е необходимо билетът да бъде издаден в по-специална моряшка тарифа. За повече информация и резервация можете да се обвърнете към Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +359 2 4020 400 или на e-mail [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), бюрата на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.

**ПЪТНИКЪТ МОЖЕ ДА ПРЕВОЗВА И ПОВЕЧЕ ОТ БЕЗПЛАТНАТА НОРМА БАГАЖ СРЕЩУ ДОПЪЛНИТЕЛНО ЗАПЛАЩАНЕ \***

**Такси за свръхбагаж**

**МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ**

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг \* – 50 евро;  
За големина на багажа между 158 см и 203 см – 70 евро;  
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 кг до и 158 см – 50 евро;  
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до и 158 см – 100 евро.

За пътуване от Лондон посочените тарифи са съответно 50/70/100 GBP, от Цюрих 50/70/100 CHF, от Тел Авив 50/70/100 USD.

**ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ**

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг \* – 20 евро;  
За големина на багажа между 158 см и 203 см – 30 евро;  
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 кг до и 158 см – 20 евро;  
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до и 158 см – 50 евро;  
\*Багаж с тегло над 32 кг може да се превозва само като карго.

**Специални категории багаж**

**СПОРТНА ЕКИПИРОВКА**

Превозът на спортна екипировка не влиза в нормата на безплатния чекиран багаж. Таксува се 50 евро в посока, като допълнително парче чекиран багаж. Максимални размери до 23 кг и до 203 см сумарна дължина.

**Изключение:** За всички директни полети, оперирани от „България Еър“:  
• Безплатен превоз на един чифт ски/сноуборд екипировка

**ВЕЛОСИПЕДИ**

Приемат се за превоз в специална опаковка (картон или специален калъф). Максимални размери на опаковката 160 x 90 x 25 см. Изисква се предварително потвърждение на услугата в резервацията.

**Международни линии:** 70 евро в посока. **Вътрешни линии:** 30 евро в посока.

**ОРЪЖИЕ**

Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси се извършва съгласно изискванията на Международната асоциация за въздушен транспорт /IATA/. Не се потвърждава на codeshare полетите на „България Еър“. Превозът на огнестрелни оръжия не може да бъде потвърден в случаите, когато авиокомпания „България Еър“ е партньор по полет. Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси, различни от спортно оръжие и боеприпаси, е забранен. В някои случаи превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси за ловни и спортни цели може да бъде разрешен. Пътникът трябва да се свърже с „България Еър“ и да предостави информация за вида на оръжието, серийния му номер и припасите, които се внасят в резервационната система. Всички огнестрелни оръжия и боеприпаси се приемат само като багаж за транспортиране в багажниците на самолета и в никакъв случай в салона с пътниците. Трябва да са разделно и подходящо опаковани, като теглото на мунициите не бива да надвишава 5 кг. Пътникът трябва да има всички документи, изисквани от закона и подзаконовите актове, приложими за превоз за съответната държава. „България Еър“ си запазва правото да откаже превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси.

- Ловни пушки и патрони – комплект до 15 кг: макс 50 евро в посока;
- Ловни пушки и патрони – при общо тегло над 15 кг: макс 70 евро в посока;
- Късо огнестрелно оръжие (пистолет): макс 20 евро в посока.

Ловната пушка и патроните се считат за едно парче регистриран багаж и се таксуват с еднократна такса за обслужване. Този вид багаж не се включва в безплатната норма и максата се прилага независимо от това дали пътникът има друг чекиран багаж.

**ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В ПЪТНИЧЕСКАТА КАБИНА /PETC/**

- Максимално тегло на животното и клетката – до 8 кг\*;
- Максимални размери на клетката – 48 x 35 x 22 см;
- Не се включва в безплатната норма багаж и се заплаща такса от 60 евро в посока.

**ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В БАГАЖНИКА /AVIH/**

- Без ограничение в теглото на животното;
- Максимални размери на клетката – 110 x 65 x 70 см;
- Не се включва в безплатната норма багаж, заплаща се такса: при тегло на животното и контейнера до 32 кг - 100 евро в посока при тегло на животното и контейнера над 32 кг - 140 евро в посока\*\*

**Важни уточнения за превоза на домашни любимци:**

- Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията. За потвърждение е необходимо да се свържете с Центъра ни за обслужване на клиенти на телефон: +359 2 402 0400 или по e-mail [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg);
- Приемат се за превоз само кучета и котки;
- „България Еър“ не приема за превоз животни до и от Великобритания;
- Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго (напр. Американски питбул териер, Стафордширски бултериер, Американски стафордширски териер, Бултериер, Американски булдог, Дого Аржентино, Кангал (Анатолийска овчарка), Кавказка овчарка, Ротвайлер, Родезийски риджбек, Доберман, Кане Корсо и др.)

\*за полети FB1431/1432 до и от Париж, където опериращ превозвач е Air France, максималното тегло за превоз на PETC е 6 кг.

\*\* Животни с тегло с контейнера над 32 кг не се приемат за превоз до/от Брюксел.

\* За смесени превози с участието на „България Еър“ и други партньорски авиокомпани в маршрута могат да бъдат прилагани други условия за багаж

Possession of card CCB Club, Visa Platinum CCB, co-branded card from CCB and Bulgaria Air, and Gold Card FLY MORE does not entitle the additional free checked baggage on tariff without luggage.

\*\*\* In order to take advantage of our conditions for the transportation of seamen, the ticket must be issued at a special seaman fare. For more information and reservations, please contact the Customer Service Center at +359 2 4020 400 or e-mail [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), any of the Bulgaria Air offices or through the travel agent network.

**THE PASSENGER MAY CARRY MORE THAN THE FREE BAGGAGE ALLOWANCE AT ADDITIONAL COST \***

**Excess baggage fees**

**INTERNATIONAL FLIGHTS**

Baggage weight between 23 kg and 32 kg\* – EUR 50;  
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 70;  
Extra piece – second bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 50;  
Extra piece – third bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 100.

For travel from London the indicated fares are respectively 50/70/100 GBP, from Zurich 50/70/100 CHF, from Tel Aviv 50/70/100 USD

**DOMESTIC FLIGHTS**

Baggage weight between 23 kg and 32 kg\* – EUR 20;  
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 30;  
Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 20;  
Extra piece – third bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 50;  
\* Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.

**Special categories of baggage**

**SPORT EQUIPMENT**

Transportation of sport equipment is not included in the quota of checked baggage. It is charged as an extra piece of checked baggage – EUR 50 in direction.

The equipment must be of maximum weight and total dimensions 23 kg and 203 cm.

**Exception:** for all flights operated by Bulgaria Air:

- Free carriage of 1 piece of ski / snowboard equipment.

**BICYCLES**

Accepted for carriage in special packaging (cardboard or a special case). Maximum size of package 160 x 90 x 25 cm. This service requires pre-confirmation in the reservation.

**International flights:** EUR 70 per direction. **Domestic flights:** EUR 30 per direction.

**FIREARMS**

Carriage of firearms and ammunition is carried out according to the requirements of the International Air Transport Association /IATA/. It is not confirmed on codeshare flights of Bulgaria Air. Carriage of firearms and ammunition other than sport weapons and ammunition is prohibited. In some cases, carriage of firearms and ammunition for hunting and sporting purposes may be permitted. The passenger should contact Bulgaria Air and provide information on the type of weapon, its serial number and the ammunition, which will be entered into the reservation system. All firearms and ammunition will be accepted only as baggage and must be transported in the luggage compartment of the airplane and under no circumstances in the passenger cabin. They must be suitably packed separately and the weight of the ammunition should not exceed 5 kg. The passenger should have all documents required by law and regulations applicable to carriage for the particular state. Bulgaria Air reserves the right to deny carriage of firearms and ammunition.

- Hunting rifles and cartridges – total weight up to 15 kg: fee EUR 50 per direction;
- Hunting rifles and cartridges – total weight over 15 kg: fee EUR 70 per direction;
- Short-barrel firearms (pistol): fee EUR 20 per direction.

Hunting rifles and cartridges are regarded as one piece of registered baggage and are charged with one-time fee for service. This type of baggage is not included in the free allowance and the fee is applied regardless of whether the passenger has other checked-in baggage.

**PETS IN THE PASSENGER CABIN /PETC/**

- Maximum weight of the animal and the cage – up to 8 kg\*;
- Maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and a fee of EUR 60 per direction applies.

**PETS IN THE HOLD /AVIH/**

- No limitation in the weight of the animal;
- Maximum dimensions of the container – 110 x 65 x 70 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and the following fees apply:

At the weight of the animal and container up to 32 kg – EUR 100 per direction;  
At the weight of the animal and container over 32 kg – EUR 140 per direction.

**Important information for live animal transportation:**

- Pets transportation (both PETC and AVIH) is a subject to compulsory confirmation from the Airline. For confirmation please contact our Customer Service Centre at +359 2 402 0400 or by e-mail: [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg);
- Only dogs and cats are accepted for transport;
- Bulgaria Air does not accept animals to and from Great Britain;
- Fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo (example: American Pit Bull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bull Terrier, Bull Terrier, American Bulldog, Dogo Argentino, Karabash (Kangal), Anatolian Shepherd Dog, Caucasian Ovcharka (Caucasian Shepherd Dog), Rottweiler, Rhodesian Ridgeback, Doberman, Cane Corso, etc.).

\* For flights FB1431/1432 to and from Paris where operating carrier is Air France, the maximum weight of PETC is 6 kg.

\*\* Animals weighing over 32 kg together with the container are not accepted for carriage to / from Brussels.

\* For partner flights involving Bulgaria Air and other partner airlines, other luggage conditions may apply.

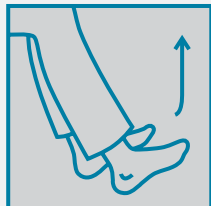


## ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

Предлагаме ви няколко полезни съвета за това как да се чувствате добре по време на полета и след него. Изпълнявайте упражненията бавно и дишайте равномерно.

## FIT TO FLY

These handy exercises enable you to stay in top form – both during and after the flight. Perform each move with steady, even breathing.



### ХОДИЛА

10 пъти

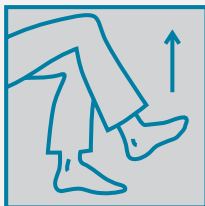
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



### ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

Правете кръгови движения първо с единия крак, а после с другия.



### КОЛЕНЕ

30 пъти

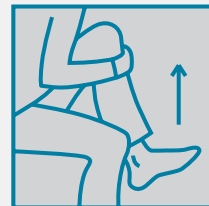
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



### РАМЕНЕ

5 пъти

Поставете ръцете на бедрата и започнете да описвате кръгови движения с раменете.



### КРАКА

10 пъти

Наведете се леко напред. Обгърнете с ръце коленете и ги повдигнете на нивото на гърдите. Задръжте така 15 секунди.



### ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

Поставете и двете стъпала на пода и стегнете корема. Навеждайте се напред, докато ръцете Ви не опрат пръстите на краката.

### FEET

10 times

Placing your heels on the floor, stretch your toes upwards. Then, keeping your toes on the floor, raise your heels upwards.

### ANKLES

15 times

Rotate your foot – first in one direction and then the other.

### KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

### SHOULDERS

5 times

With your hands on your thighs, rotate your shoulders in a circular motion.

### LEGS

10 times

Bend forward slightly. Wrap your hands around one knee and raise it to your chest. Hold for 15 seconds. Repeat with the other knee.

### BACK AND ARMS

15 times

Place both feet flat to the floor and hold your stomach in. Bend forward, moving your hands down your legs.

## ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

Статистиката сочи, че летенето със самолет е далеч по-безопасно от много други дейности. Екипажът на Вашия самолет е висококвалифициран и с богат опит. Самолетите на „България Еър“ са с безупречна поддръжка и могат да устоят на всякаква турбуленция.

Опитайте да се отпуснете – вдишвайте дълбоко през носа и задръжте въздуха няколко секунди, преди да го издишате.

## RELAX!

Statistics show that flying is much safer than many situations in daily lives. The crew in control of the plane is highly trained and experienced. Bulgaria Air aircrafts are thoroughly maintained and designed to withstand various forms of turbulence

Try to relax – breathe in deeply through your nose, hold for three seconds before exhaling slowly.

## ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

Усещате болка в ушите? Запушете носа, затворете устата и започнете да преглъщате или да се опитвате да изкарате въздуха, без да отваряте уста. Дъвченето на дъвка също помага.

Стимулирайте кръвообращението си, като се разходите по пътеката в самолета. Избягвайте да седите с кръстосани крака, защото това може да ограничи кръвообращението. Може да се почувствате по-удобно, ако свалите обувките. Пийте повече вода и по-малко алкохол, чай или кафе.

## DURING THE FLIGHT

Ear pain? Pinch your nose shut, close your mouth and swallow or blow out against your closed mouth. Alternatively, chew some gum.

Stimulate your circulation by walking around the cabin and stretching. Avoid sitting with your legs crossed as this restricts circulation. Removing your shoes may provide you with more comfort. Drink plenty of water and not too much alcohol, tea or coffee.

## КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

Опитайте се да настроите биологичния си часовник към времевата зона на бъдещата Ви дестинация, като вечерта преди полета си легнете един час по-рано или по-късно.

Не прекалявайте с тежката храна и не пийте твърде много алкохол или кафе вечерта преди полета. Яжте богати на протеин храна в подходящи за новата часова зона отрязъци от нощието.

Когато пристигнете на избраната от Вас дестинация, направете си кратка разходка. Прекарайте поне 30 минути на дневна светлина.

## REDUCING JETLAG

Begin adjusting your body clock to the time zone of your destination the night before departure by going to bed earlier or later.

Don't consume too much food the night before you leave, or drink too much coffee or alcohol. Eat protein-rich meals at times that are normal for your new time zone.

At your destination, take light exercise – such as a walk. Spend at least 30 minutes in daylight.



# УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

„България Ер“ Ви желае безопасен и удобен полет. Висококвалифицираните ни летци, стюардеси и стюарди са обучени да осигурят безопасността Ви. Ето някои основни моменти от безопасността, с които може да се запознаете, докато почивате и се наслаждавате на полета с „България Ер“.

## ВАШЕТО ЗДРАВЕ

Ако имате притеснения за здравето си, свързани с пътуването, и особено ако страдате от дихателни или сърдечно-съдови заболявания, посетете лекаря си преди заминаване. Аптеките могат да Ви предложат лекар- ства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар кои са най-подходящи за Вас

## ВАШИЯТ БАГАЖ

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в креслото уморен и изтощен, означава да започнеш пътуването си зле. В ръчния багаж носете само основното, което ще Ви трябва по време на полета.

## СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

Опитайте се да пристигнете на летището рано. Оставете си достатъчно време за формалности, пазаруване и отвеждане към самолета. Времето за регистриране на пътниците е различно на различните летища и може да варира според дестинацията. Добре е да се информирате предварително за часа, в който трябва да сте на летището.

## ВАШАТА СИГУРНОСТ

Запознайте се с изискванията за сигурност и ги спазвайте. Не се съгласявайте да пренасяте чужд багаж. Не оставайте багажа си без надзор. Слагайте ножове, ножици и остри предмети в куфара, който предавате за транспортиране в багажника на самолета. Ако са в ръчния Ви багаж, летищните служби за сигурност ще Ви забранят да ги качите в самолета.

## ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

Сложете тежките предмети под седалката пред Вас, а леките – в багажните отделения над седалките. Не блокирайте с багаж пътя към аварийните изходи и пътеките между креслата. Отваряйте багажниците над седалките внимателно – ако съдържанието им е разместено по време на полета, при отваряне от тях може да паднат предмети.

## ПУШЕНЕТО

Пушенето в самолета е опасно. Забранено е на всички полети на „България Ер“. На кабинния екипаж е наредено да следи за изпълнението на забраната. Не пушете в тоалетните, които са оборудвани с датчици за дим.

## УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Преди заминаване и пристигане кабинният състав на „България Ер“ ще Ви запознае с правилата за безопасност в самолета. Упътването включва сведения за предпазните колани, кислородните маски, изходите, аварийното напускане на самолета, спасителните жилетки. Молим за Вашето внимание по време на демонстрацията. Разгледайте инструкцията за безопасност в самолета, която е в джоба на седалката пред Вас.

## КАБИНЕН ЕКИПАЖ

Кабинният екипаж на „България Ер“ се грижи да Ви обслужва отлично и да осигурява безопасността по всяко време. Не се притеснявайте да повикате стюардесите и стюардите, като използвате разположения над креслото Ви бутон, да споделяте коментарите си с тях и да ги уведомявате за потребностите си.

## ПРИ ПРИСТИГАНЕ

Пазете багажите си купони, за да намерите лесно багажа си. Отделете малко време, за да се аклиматизирате след пристигането си.

# YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

Bulgaria Air wishes you a safe and comfortable journey. Our highly trained flight deck and cabin crews are here to take care of your safety. While relaxing and enjoying Bulgaria Air's inflight service, you may consider the basic points that follow.

## YOUR HEALTH

If you have any medical concerns about making a journey, or if you suffer from a respiratory or heart condition, see your doctor before traveling. There are over-the-counter medicines available, but we recommended always to consult a doctor to determine which are suitable for you.

## YOUR LUGGAGE

Try to travel light. Carrying heavy bags can cause considerable stress you may not be used to. Arriving at your sit exhausted and perspiring is not a good start to your journey. In your hand luggage, carry only essential items which you will genuinely need during the flight.

## YOUR CHECK IN DEADLINE

Arrive early at the airport. Give yourself plenty of time to check-in, shop and board. Check-in times vary from airport to airport and from destination to destination. Please, inform yourself well in advance to avoid delays/cancellations.

## YOUR SECURITY

Do read and follow the security requirements. Do not agree to carry other people's items with you. Never leave your luggage unattended. Store personal knives, scissors and other sharp objects safely inside your suitcase or hold luggage. If you do not, airport security staff will stop you taking them aboard in your cabin luggage.

## YOUR HAND LUGGAGE

Please store heavy items underneath the seat in front of you. Stow lighter items in the overhead luggage racks. Please ensure you do not block access to the emergency exits, and do not block the aisle. Please open the overhead lockers with caution: items there may have become disturbed and may fall onto the seats below.

## SMOKING

Smoking onboard is dangerous. All Bulgaria Air flights are non-smoking and cabin crew are under strict instructions to monitor observance. Please do not smoke in the lavatories; they are equipped with smoke sensors.

## THE SAFETY BRIEFING

Before departure and on approach, Bulgaria Air cabin crew will demonstrate the rules of safety on board our aircraft. The briefing includes information on your seatbelt, how to use your oxygen mask, how to locate exits, how to leave the aircraft in an emergency, and how to use your lifejacket. Please spare a moment to watch their demonstration. Please also consult the illustrated Safety on Board leaflet in the seat pocket in front of you.

## YOUR CABIN CREW

The Bulgaria Air flight attendants are on board to provide you with top class inflight service and ensure your safety at all times. Please do not hesitate to use the overhead attendant call button and share comments or request service from your flight attendant.

## AT THE DESTINATION AIRPORT

Have your luggage identification tags ready to help you find your luggage. Give yourself some time for initial acclimatisation with the weather and environment of your destination.

От 6 ноември 2006 г. в Европейския съюз са в сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са в самостоятелни опаковки до 100 мл всяка и общо до 1 л, поставени в самозапечатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, сиропи, кремове, кремовете, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, лъна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.

**Списъкът посочва някои от забранените за пренос предмети, без да бъде изчерпателен. Моля, консултирайте се с летищния персонал за по-пълна информация.**

### Уважаеми пътници,

В съответствие с директива на Европейската комисия 68/2004 от 15 януари 2004 г., в охраняемите зони на летищата и в ръчния багаж не бива да се слагат предмети, с които е възможно или изглежда да възможност да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брагви, секири, сатъри, томахапки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кнки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тояги / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

From November 6, 2006 the European Union adopted new security rules that restrict the amount of liquids you can take through security checkpoints, in addition to other prohibited articles. These liquids must be in individual containers with a maximum capacity of 100 ml each, packed in one transparent, resealable plastic bag (with a capacity of no more than one litre). The restrictions apply to liquids such as water, drinks, soups, syrups, make-up, creams, lotions, gels, perfumes, deodorants, sprays, tooth paste and shaving foam. Liquid foods for babies and any medication a passenger may need during a flight are exempt from the above restrictions but must be presented at security checkpoints.

**This is not an exhaustive list. If in doubt, please, consult the airport staff who will be happy to provide you with more detailed information.**

### Dear passengers,

In keeping with European Commission Regulation № 68/2004 of 15 January 2004, any object capable, or appearing capable of causing injury should not be carried into the security restricted areas of the airports and into the aircraft's cabins. These include, but are not limited to:

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatchets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.





## ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ FLYING WITH PETS

### Защото знаем, че те са част от Вашето семейство – възползвайте се от услугата ни за превоз на домашни любимци!

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг,

а размерите на клетката 48 x 35 x 22 cm. За услугата се заплаща такса от 60 евро в посока.

При превоз на домашни любимци в багажното отделение /AVIH/ няма ограничение в теглото на животното, а максималните размери на клетката са 110 x 65 x 70 cm. При общо тегло до 32 kg се заплаща такса 100 евро, а над 32 kg – 140 евро в посока.

Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго.

### Because we know they are part of your family – take advantage of our service for animal transportation!

When transporting pets in the luggage compartment /AVIH/ there are no limitations in the weight of the animal. The maximum dimensions of the container are 110 x 65 x 70 cm.

When transporting pets in the passenger cabin /PETC/ the maximum weight of the animal and the cage is up to 8 kg and the maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm. A fee of EUR 60 per direction applies.

Only dogs and cats are accepted for transport. Animal transportation to and from Great Britain is not allowed.

Pets' transportation is a subject to compulsory confirmation from the Airline.

Only dogs and cats are accepted for transport. Animal transportation to and from Great Britain is not allowed.

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo.



## UPGRADE TO BUSINESS CLASS UPGRADE DO BIZNES KLASA

### Upgrade до бизнес класа, за да е перфектно

„България Еър“ Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade до бизнес класа.

Upgrade може да бъде закупен от 24 часа до 40 минути преди излитане, при наличие на свободни места. Освен удобство и комфорт, услугата Ви носи още редица предимства

като приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на програма FLY MORE, печелите и повече точки.

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спазва разрешението за превоз на багаж и на другия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

всичките предимства. Таксата за услугата Upgrade е 50 евро\* в посока по вътрешни линии и 100 евро\* в посока по международни линии.

Може да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

\*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

### Upgrade to business class to be perfect

Bulgaria Air gives you the opportunity to increase the comfort of your trip with the Upgrade to the business class service.

The Upgrade may be purchased from 24 hours to 40 minutes before scheduled departure in case of availability.

By choosing it you get not only comfort and convenience, but also

priority check-in and boarding in the airplane, additional baggage, access to airport business lounges and business class catering. If you are a member of our frequent flyer program FLY MORE, you earn more points as well.

Please note that in case of a connecting flight, the luggage permit of the other carrier must be checked and observed with.

We also advise you to request UPGRADE at least 2 hours before the departure from Sofia in order

to enjoy catering as part of all the benefits of the service. The Upgrade fee is EUR 50 in direction for domestic flights and EUR 100 in direction for all international flights.

Upgrade can be purchased at our Customer Service Center: +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callFB@air.bg, and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.



## ПОВЕЧЕ КОМФОРТ MORE COMFORT

### Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Седалките с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и аварийен изход, а тези на 4

ред можете да резервирате като предпочитани, поради близостта им до изхода и възможността бързо да се отправите към крайната точка или трансферния си пункт.

Може да заявите и заплатите своето място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си

гарантирате налично място и да спестите време на летището. Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат настанивани на аварийни изходи, например хора с физически, психически и служебни увреждания, възрастни хора, деца и бебета (със или без придружител) и пътници с наднормено тегло.

**\* За Тел АвиВ таксата е в щатски долара, за Лондон в паунда, за Цюрих в швейцарски франка.**

### Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort! How? Just book your seat with extra space and more comfort for 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit for 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by Bulgaria Air. Seats with extra space are located on the 3rd row and emergency exit, while those at 4th row can be booked as a

preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point. You can request and prepay your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior to the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat

for you and to save time at the airport.

It should be considered that here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

**\* For Tel Aviv the fee is in USD, for London in GBP, for Zurich in CHF**



## ПРЕВОЗ НА НЕПРИБРУЖЕНО ДЕТЕ UNACCOMPANIED MINOR

### Пътуване на деца без придружител

Доверете се на услугата на „България Еър“ за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

• За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

от еднопосочната тарифа в М класа и двупосочни летищни такси за стюарда-придружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс UM такса в размер на 50 евро на отсечка за международни полети и 30 евро за вътрешни полети. За София – Лондон таксата е 60 евро, а за Лондон – София е 60 паунда.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата

срещу заплащане на UM таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да се възползват от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на callfb@air.bg.

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт.

Една стюаргеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една UM такса.

### Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior the flight at callfb@air.bg

Your child must carry a valid passport with him/her. One flight attendant can accompany two children from the same family – brothers and sisters who travel together. For them is paid a single UM fee.



THE FACE OF

**Bulgaria Air**

National Carrier **www.air.bg**



**Airbus A320-214**



**Airbus A319-112**



**Boeing 737-300**



**Embraer 190-100**



## CODESHARE PARTNERS

Codeshare partnerships are an integral part of Bulgaria Air route portfolio. They enable the airline to provide its customers more frequencies to a particular destination as well as to widen its destinations list at facilitated booking procedure.



SOFIA – MOSCOW  
VARNA / BURGAS – MOSCOW



SOFIA – PARIS / VARNA  
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX



SOFIA – ROME / MILAN / VARNA / BURGAS  
ROME – MILAN / TURIN / FLORENCE / GENOA / NAPLES  
/ PIZA / VENICE / BOLOGNA / TRIEST / VERONA /  
CATANIA / BARI / PALERMO / LAMECIA TERME /  
BRINDISI / REGGIO CALABRIA / MADRID / BARCELONA /  
AMSTERDAM / LONDON / PARIS / BRUSSELS / PRAGUE /  
GENEVA / MALTA



SOFIA – MADRID  
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



SOFIA – AMSTERDAM



SOFIA – PRAGUE  
PRAGUE – BUDAPEST / COPENHAGEN / DUSSELDORF /  
HAMBURG / GÖTEBORG / REYKJAVIK



SOFIA – ATHENS / LARNACA / VARNA / BURGAS  
ATHENS – BEIRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI  
LARNACA – TEL AVIV



SOFIA – LARNACA / PRAGUE / ZÜRICH / VARNA /  
BURGAS  
LARNACA – BEIRUT / TEL AVIV



SOFIA – BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNA  
BELGRADE – KIEV / NICE / HELSINKI



SOFIA – BUCHAREST



SOFIA – DOHA / VARNA / BURGAS



SOFIA – KIEV / VARNA



# Дестинации Destinations



## CODESHARE PARTNERS

Code share партньорството позволява на авиокомпаниите да предлагат на своите пътници повече полети до дадената дестинация при облекчена процедура за резервация, както на собствените полети, така и на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.



## SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговарят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.



## INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



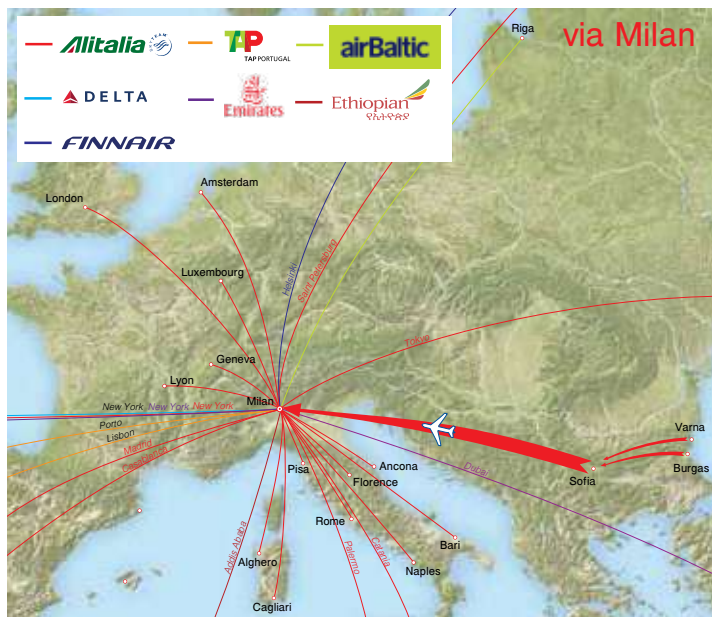
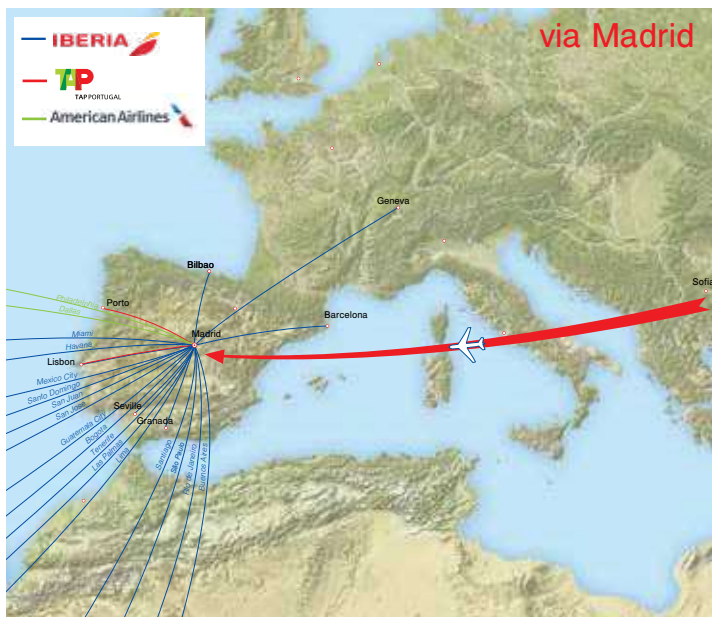
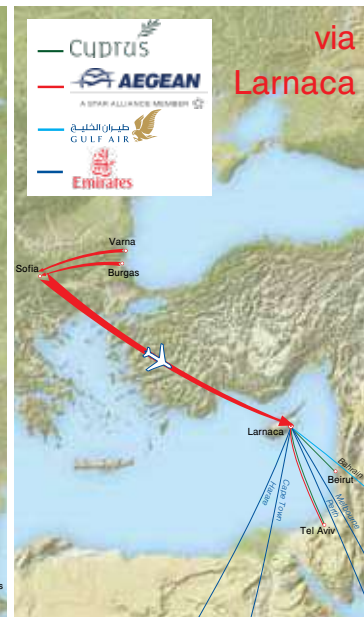
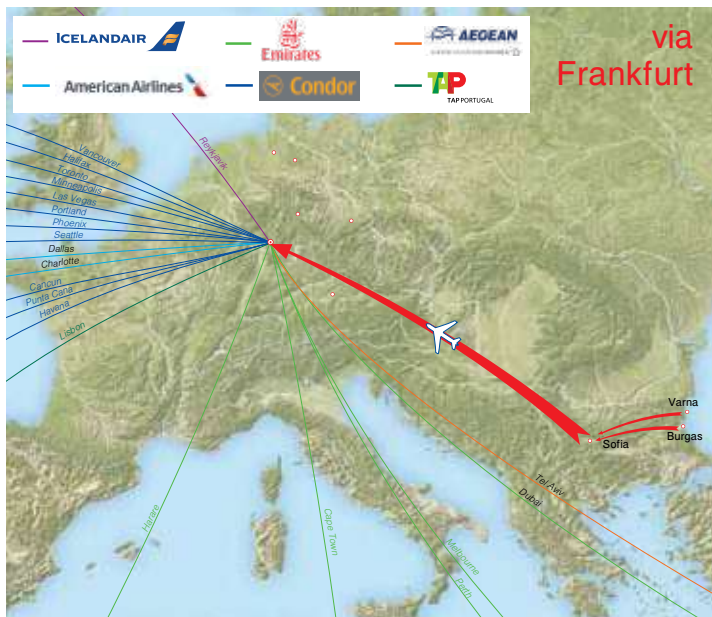


Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.  
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



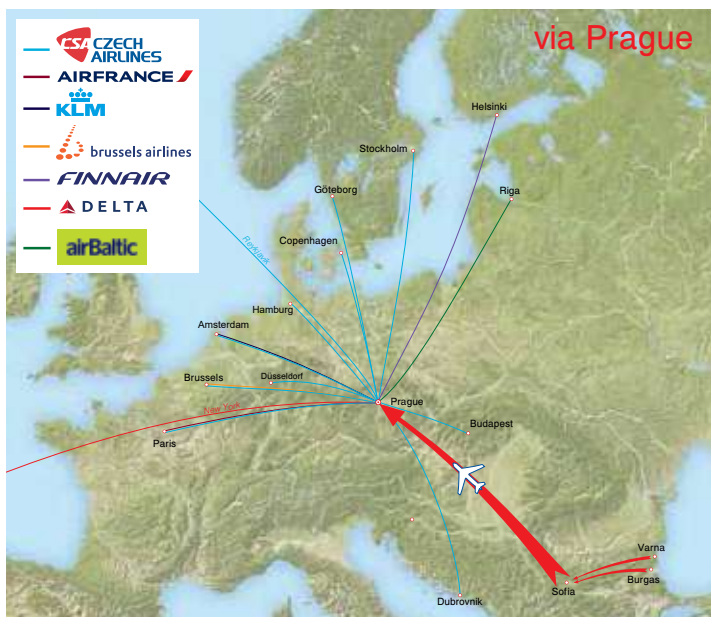
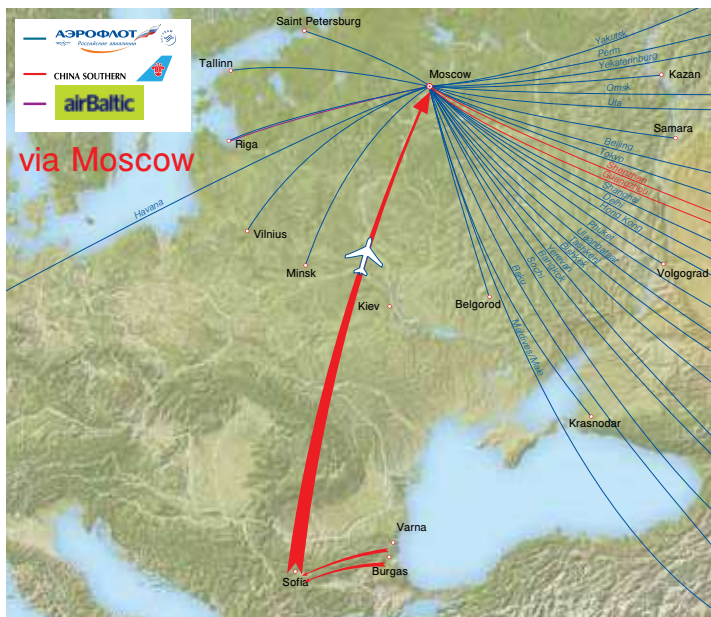


*Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.*







*Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.*



# БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде га ни намерите?

## BULGARIA AIR: Where to find us?

<p>SOF BOJ VAR</p> 	<p><b>Customer Service Center</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-22:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>Head office</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i></p>	<p>fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>Sofia City Office</b></p> <p>2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>9:00-12:00/12:30-17:30 Local Time</i></p>	<p>e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>FLY MORE Office</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working hours:</i> <i>Every day: 10:00 - 19:00</i> <i>Lunch time: 13:00 - 14:00 Local Time</i></p>	<p>phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>Varna Airport Office</b></p> <p>Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Monday - Friday and Sunday:</i> <i>07:00-21:00 Local Time</i> <i>Saturday:</i> <i>03:00-18:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>Varna City Office</b></p> <p>55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 09:00-20:00 Local Time</i> <i>Saturday 10:00-18:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg</p>
	<p><b>Bourgas Airport Office</b></p> <p>Bourgas airport, Terminal 2 Departures, floor 2 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>(between June and September)</i></p>	<p>phone: +359 56 900 155 fax: +359 56 870 132 e-mail: boj@air.bg www.air.bg</p>
<p>BRU</p> 	<p><b>Belgium, Brussels</b></p> <p><i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>10:00-19:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg</p>

<p>LCA</p> 	<p><b>Cyprus, Nicosia</b></p> <p>"Louis Aviation" - 11 Lemesos Avenue, 2112 Nicosia, P.O. Box 21301, 1506 Nicosia, Cyprus.</p>	<p>phone: +357 225 88 182 fax: +357 223 76 606 e-mail: bulgariaair@louisgroup.com www.air.bg</p>
<p>BER</p> 	<p><b>Germany, Berlin</b></p> <p>Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-18:00 Local Time</i></p>	<p>phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg</p>
<p>LON</p> 	<p><b>United Kingdom, London</b></p> <p>Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:30 - 17:30 Local Time</i></p>	<p>phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg</p>
<p>MOW</p> 	<p><b>Russia, Moscow</b></p> <p><b>City Office</b> 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and September)</i></p>	<p>phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> <i>Opens 2 hours before flight</i></p>	<p>e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg</p>
<p>TLV</p> 	<p><b>Israel - Tel Aviv</b></p> <p>Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> <i>Sunday - Thursday:</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg</p>
<p>USA</p> 	<p>Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 9am - 5pm,</i> <i>Saturday - Sunday 9am - 1pm (EST)</i></p>	<p>phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg</p>
<p>VIE</p> 	<p><b>Austria, Vienna</b></p> <p>Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Thursday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>Friday</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg</p>