



КАК Е ДЕЗИНФЕКЦИРАН САМОЛЕТЪТ ВИ?

"България Еър" въведе ултрамодерната технология Honeywell UV Cabin System II

Националният превозвач "България Еър" е първата авиокомпания на нашия пазар, която въведе наи-съвременната система за дезинфекция с ултравиолетови лъчи -Honeywell UV Cabin System II. Технологията доказано унищожава всички вируси и бактерии от гладките повърхности. От началото на ноември тя се използва преди всеки полет в допълнение към досегашната дезинфекция със сертифицирани препарати, за да осигури на пасажерите най-висока степен на защита и комфорт. Системата разполага с разтегателни UV рамена, които обработват седалките и повърхностите в салона. Труднодостъпните места също могат да бъдат дезинфекцирани благодарение на подвижна лампа. По този начин, след обработка с машината, пътниците се качват в изцяло стерилен салон.

"Приоритет на националния превозвач винаги е било да предлага на клиентите си сигурен и комфортен полет. Затова и от началото на пандемията полагаме изключителни грижи за дезинфекцията на борда на самолетите си. Въвеждането в експлоатация на новата машина е поредната стъпка в тази посока, като по този начин стремежьт ни е да предложим найвисока степен на сигурност на пасажерите ни", обясни изпълнителният директор на "България Еър" Христо Тодоров. Машината е въведена в експлоатация вече от световния превозвач Qatar Airways, а "България Еър" е единствената авиокомпания, изпълняваща полети на нашия пазар, която я използва.

Пожелаваме ви приятен полет

HOW IS YOUR PLANE DISINFECTED?

Bulgaria Air has introduced the Honeywell UV Cabin System II cutting-edge technology

The national carrier Bulgaria Air is the first airline on our market to introduce a brand new ultraviolet disinfection system - Honeywell UV Cabin System II. This technology has been proven to kill all viruses and bacteria from smooth surfaces. Since the beginning of November it has been used before each flight in addition to current disinfection procedures with certified preparations, to ensure passengers the highest level of protection and comfort. The system has extendable UV arms that handle the seats and surfaces in the cabin. Hard-toreach areas can also be disinfected with a movable lamp. Thus, after processing, passengers enter a completely sterile cabin. "The priority of the national carrier has always been to offer its passengers a safe and comfortable flight. That is why, since the beginning of the pandemic, we have taken great care to disinfect our fleet. The commissioning of the new machine is another step in this direction, and our aim is to offer the highest level of safety to our passengers," Hristo Todorov, CEO

The machine has already been introduced by the Qatar Airways global carrier, and Bulgaria Air is the only Bulgarian airline that uses it

We wish you a pleasant flight

of Bulgaria Air, explains.





ПОЛЕТ

ЕМОЦИИ

11 | BUSINESS **ECONOMY**



20 | Доказахме, че можем да предпазим mypucmume

Марияна Николова, вицепремиер и министър на туризма

26 | We Didn't Let a Single **Tourist Get Covid-19**

- 12 | Числа и лица Figures&Faces
- 14 | Кога ще пътуваме отново?
- 17 I When Can We Travel Again?
- 32 | Скритата цена на електрическите коли
- 36 | The Hidden Cost of Electric Cars
- 40 | Електрически балони 44 | Electric Bubbles

47 | ANALYSIS **POLITICS**



54 | Истина от последна инстанция

Борбата с фалшивите новини може да крие цензура, каквато светът още не е виждал

56 | Truth of Las Resort

- 48 | Зелените паспорти се задават **Green Passports** Are Coming
- 50 | Вяра и шум
- 52 | Faith and Noise
- 60 I Висшисти и боклукчии
- 62 | Graduates and Garbage Collectors

63 | SCIENCE **TECHNOLOGY**



86 | Първите седем

іХЗ, вторият електрически модел на BMW, идва 7 години след първия - и му прилича само по име

89 | The First Seven

- Пешеходците и кучетата ще носят сензори Pedestrians and Dogs to Wear Sensors
- 66 | Големите бягства
- 69 | Great Escapes
- 68 | Цветен свят Colourful World
- 72 | 2020 в снимки 2020 in Pictures
- 80 | Удивителният живот на Джани Аниели
- 84 | he Amazing Life of Gianni Agnelli

91 | TRAVEL



94 | Непознатият Солун

Трудно ще намерите българин, който не е бил в този град. Но и трудно ще намерите такъв, който да го е опознал добре

94 | Thessaloniki the Unknown

- 92 | Aфuw
 - Poster
- 104 | Земя като половин човешка длан The Half-Palm Land
- 108 Ароматни приятелства
- 110 | Fragrant Friendships
- 112| Вкусът на изгубения paū
- 116 | The Taste of Paradise Lost



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

Методи Йорданов Радослав Генчев Global Club

ПРЕВОЛАЧИ

АВТОРИ

Бойко Василев
Вероника Денизова
Емил Иванов
Ивайло Петров
Калин Ангелов
Калин Николов
Маргарита Спасова

ДИЗАЙН



ИЗДАТЕ

ИНВЕСТОР МЕДИА ГРУП

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
Виктория Mumko8a

ТЪРГОВСКИ ДИРЕКТОР

Леа Бакалова

Ibakalova@bulgariaonair.bg

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС 1540 София, бул. Брюксел 1 office@bulgariaonair.bg men.: 02 448 40 70 www.bgonair.bg **EDITOR-IN-CHIEF**

Konstantin Tomov

ktomov@bulgariaonair.bg

TRANSLATORS

Metodi Yordanov Radoslav Genchev Global Club

CONTRIBUTORS

Boyko Vassilev Veronika Denizova Emil Ivanov Ivaylo Petrov Kalin Nikolov Kalin Angelov Margarita Spasova

DESIGN

33VID NEW 18

PUBLISHEF

INVESTOR MEDIA GROUP

CEO

Victoria Mitkova

MARKETING DIRECTOR

Lea Bakalova

lbakalova@bulgariaonair.bg

EDITORIAL ADDRESS

1540 Sofia, 1 Brussels Blvd. office@bulgariaonair.bg phone: (+359) 2 448 40 70 www.bgonair.bg

БАНКОВА СМЕТКА

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03 BIC: CECBBGSF Банка "ЦКБ" АД – клон Варна ISSN 1314-2216

Съгласно чл.7а, ал.1 от Закона за задължителното депозиране 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 ABTOPU



БОЙКО ВАСИЛЕВ е един от най-уважаваните телевизионни журналисти в България, водещ и продуцент на "Панорама" по БНТ. Доктор по социология, възпитаник на Софийския университет, специализирал е в Хайделберг, Германия. Автор е на десетки документални филми, включително "Децата на бащите", за който получи Голямата награда "Робер Шуман" за 2007 година.

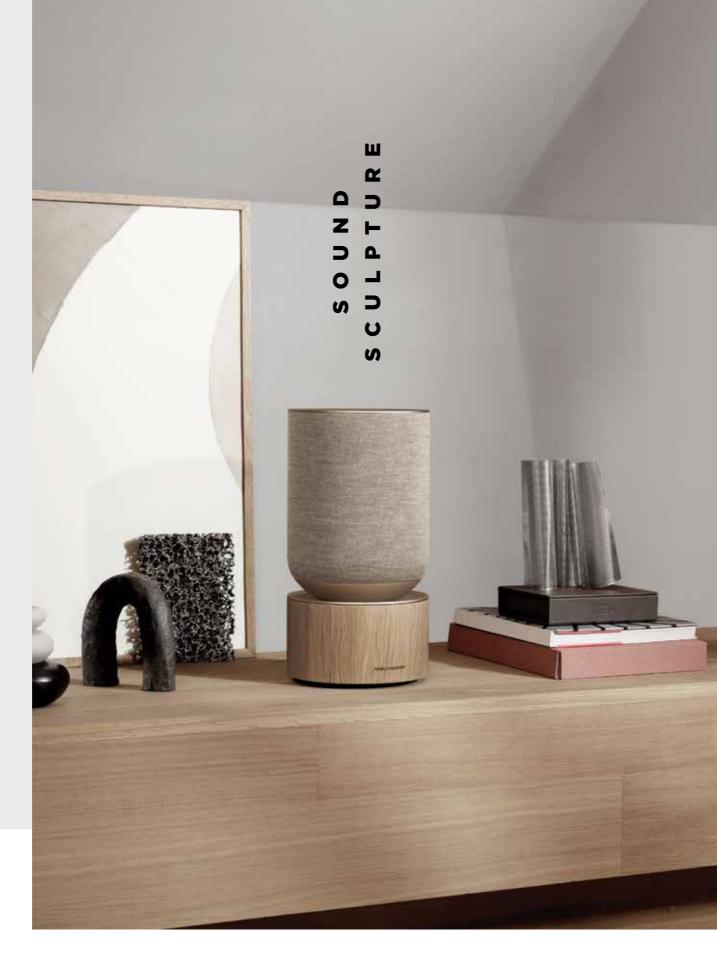
BOYKO VASSILEV is one of Bulgaria's most renowned television journalists, and the host and producer of the talk show Panorama (broadcast on the National Bulgarian Television). He holds a Ph.D. in sociology, is a Sofia University alumnus, and has specialized in Heidelberg, Germany. He has authored dozens of documentaries, including The Children of the Fathers, for which he received Bulgaria's 2007 Robert Schuman Journalism Award.



ВЕРОНИКА ДЕНИЗОВА е икономически журналист с дългогодишен опит, водещ и съавтор на предаването "В развитие" по Bloomberg TV Bulgaria. Тя е доктор по икономика от УНСС с научни интереси в областта на туризма и управлението на туристическите дестинации.

VERONIKA DENIZOVA is an experienced economic journalist, host and co-author of the show "In development" at Bloomberg TV Bulgaria. She has a PhD in Economics from the University of National and World Economy with research interests in the fields of tourism and management of tourist destinations.

B_&



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

Beosound Balance.
Powerful sound. Distinct design.



СПЕСТЯВАШ, ДОКАТО ПЪТУВАШ

BЗЕМИ СВОЯТА VISA CCB-BULGARIA AIR ОТ ЦКБ СЪС СПЕЦИАЛНИ УСЛОВИЯ

- Дълъг гратисен период при пазаруване и теглене на пари в брой
- Безплатна застраховка при пътуване в чужбина
- Отстъпка от пълната стойност на самолетния билет при заплащането му с карта Visa "CCB-Bulgaria Air" в България или на www.air.bg:
- 5% отстъпка при плащане с Visa Gold "CCB-Bulgaria Air"
- 3% отстъпка при плащане с Visa Classic "CCB-Bulgaria Air"
- 5% отстъпка при покупка на стоки с картата на борда на самолетите
- Безплатен превоз на два багажа, всеки с тегло до 23 кг.

Допълнителна информация за кредитни карти Visa "CCB-Bulgaria Air" можеш да получиш на тел.: •5050 или 02 9266 500 www.ccbenk.bg





DUBAI: THE SUN IS GUARANTEED

Изкуствени острови, смайващи небостъргачи, фантастични възможности за пазаруване и, не на последно място, целогодишно гарантиран плаж: дори и при нормални обстоятелствата второто по големина от Обединените арабски емирства е достатъчно съблазнително за туристите. А сега към това се прибавя и доста либералният режим за посетителите във време, когато много други традиционни дестинации са блокирани от мерките срещу Ковид-19. Спокойно можете да планирате една екскурзия до Дубай за майските празници. Само се погрижете да си запазите предварително онлайн билети за наблюдателната площадка на Бурж Калифа, най-високата сграда в света, откъдето в ясен ден можете да видите отвъд Персийския залив до бреговете на Иран (самата сграда е 829 метра висока, но площадката е на 555 метра над земята). Очарователните улички на стария квартал Бур Дубай предлагат много възможности за шопинг, а накрая ви очакват и плажовете на Джумейра, където през май средната дневна температура рядко е под 30 градуса. Струва ни се, че след 2020 напълно сме заслужили лятото на 2021 ga е колкото е възможно по-дълго. ■

Artificial islands, stunning skyscrapers, fantastic shopping opportunities and, last but not least, a year-round guaranteed beach time: even under normal circumstances, the second largest of the United Arab Emirates is tempting enough for tourists.

And now to that is added the rather liberal regime for visitors at a time when many other traditional destinations are blocked by measures against Kovid-19. Feel free to plan a trip to Dubai for the May holidays. Just make sure to book in advance online tickets for the observation deck of Burj Khalifa, world's tallest building.

From there on a clear day you can see across the Persian Gulf to the coast of Iran (Burj Khalifa itself is 829 meters tall, but the observations deck stands at 550 meter above the ground).

The charming streets of the old quarter of Bur Dubai offer many shopping opportunities, and finally we come to the beaches of Jumeirah, where in May the average daily temperature is rarely below 30 degrees. It seems to us that after 2020 we fully deserve to make the summer of 2021 as long as possible.

"България Еър" предлага три ексклузивни полета за Великденските и майските празници (30 anpuл, 5 май, 10 май), koemo позволява пет нощувки и шест пълни дни в Дубай. Научете повече на air.bg.

Bulgaria Air offers three exclusive flights for the Easter and May holidays (April 30, May 5, May 10), which allow five nights and six full days in Dubai. Learn more at air.bg.





СТАРТИРА INVESTOR MEDIA PRO

Това е първата по рода си стрийминг платформа с професионален фокус в България

Една от най-големите медийни компании в България – Investor Media Group, продължава да развива портфолиото си със създаването на дигитална стрийминг платформа за събития с професионален фокус - Investor Media PRO (investormediapro.bg).

На нея всеки ще има възможност да проследи на живо бизнес събитията, конференциите и специализираните дискусии, които медиите от Investor Media Group организират. Ежегодно те събират найголемите имена в икономиката, финансите и бизнеса от България и света.

Инвестицията в създаване на стрийминг платформа за събития до момента няма аналог на българския пазар. "С новата дигитална платформа ще предложим възможност на всички професионални общности да следят на живо дискусиите, които ги интересуват", коментира изпълнителният директор на Investor Media Group Виктория Миткова. "Паралелно с това ще имаме привилегията да сме медийната компания с най-голямото специализирано бизнес видеосъдържание на българския пазар".

Освен събития на живо, Investor Media PRO предлага и архив от най-големите бизнес конференции и guckycuu на Investor.bg през последните 10 години – Knowledge city, Tech of Tomorrow и "Предприемачи на бъдещето", както и от Investor Finance Forum.
Първото събитие на живо на Investor Media PRO е предстоящото издание на Knowledge city (15 и 22 март, 14:15 часа). Конференцията е посветена на умния град и развитието на градската среда. ■

INVESTOR MEDIA PRO LAUNCHES

This is the first streaming platform of its kind in Bulgaria

Investor Media Group, one of the largest media companies in Bulgaria, continues to develop its portfolio with the creation of a digital streaming platform for professional events - Investor Media PRO (investormediapro.bg).

At the platform, everyone will have the opportunity to follow live business events, conferences and specialized discussions organized by the Investor Media Group. Every year they gather the most important names in the economy, finance and business from Bulgaria and abroad. For the time being, such platform has no analogue on the Bulgarian market. "With the new digital platform, we will offer the opportunity to all professional communities to follow live the discussions that interest them." commented the executive director of Investor Media Group Victoria Mitkova. "At the same time, we have the privilege of being the media company with the largest specialized business video content on the Bulgarian market."

In addition to live events, Investor Media PRO also offers a rich archive of the largest business conferences and discussions of Investor. bg in the last 10 years - Knowledge city, Tech of Tomorrow and "Entrepreneurs of the Future", as well as the Investor Finance Forum. The first event to be broadcast live on Investor Media PRO is the upcoming edition of Knowledge city (March 15 and 22, 14:15). The conference is dedicated to the smart city and urban development.



AN ICONIC LANDMARK OF SOFIA



In the heart of the Bulgarian capital, within a walking distance from its business and commercial districts and the Government Offices, Sofia Hotel Balkan, a Luxury Collection Hotel, is recognized as the city's grand hotel.

It features 240 beautifully appointed, soundproofed guest rooms, luxurious brand new rooms and magnificent suites with stunning views over the city.

Sofia Hotel Balkan offers emblematic meeting rooms for largescale conferences, majestic weddings, gala dinners and special events. The 1,419 sq. m total banqueting space in the hotel consists of 3 ballrooms and small meeting rooms with a total capacity of 1400 guests. The Royal Ballroom is a glittering space enhanced by natural light and glistening chandeliers. Enjoy the stunning panoramic view over Rotunda St. George, with the biggest capacity up to 650 guests for major conferences and sophisticated gala dinners. The twin ballrooms Serdica and Sredetz are naturally lit venues which add a sense of elegance to meetings and celebrations. Each hall has 230 sq. m. of space, with their high ceilings creating a refined atmosphere. The two ballrooms are complimented by a

stylish pre-function space, where guests can indulge in moments of delight with cocktails and coffee breaks.

The fully renovated ostentatious Restaurant "Labels" offers the best ingredients for an exceptional dining experience, a fine mixture between Continental cuisine and the renowned Bulgarian tradition in hospitality and smart service.

The new Lobby Bar "Basilica" with its art deco elements is an elegant and tempting venue where you can relish your morning coffee, midday lunch, after-work drink or have your business meetings.

Sofia Hotel Balkan is part of Marriott International and it belongs to The Luxury Collection brand, a curated ensemble of the world's most iconic hotels. As such it participates in the Marriott Loyalty Program with which every quest or event organizer, if a member, can earn and redeem points, enjoy elevated Elite benefits and consistent Elite status recognition across all Marriott brands.

Feel the authentic spirit of Bulgaria and create beautiful memories in this emblematic hotel.

5 Sveta Nedelya Square, 1000 Sofia, Bulgaria T +359 2 937 8787 E reservation@sofiabalkan.net, www.sofiabalkan.com



Bceku фakm e akmuß

BUSINESS ECONOMY





20 | ИНТЕРВЮ: МАРИЯНА НИКОЛОВА **INTERVIEW: MARIYANA NIKOLOVA**



14 | КОГА ЩЕ ПЪТУВАМЕ ОТНОВО? WHEN CAN WE TRAVEL AGAIN?



ЧИСЛА И ЛИЦА FIGURES & FACES

милиона ваксини срещу Covid-19 на Pfizer-BioNTech ще бъдат доставени ускорено в ЕС през второто тримесечие на годината, обяви Европейската комисия. С това допълнително договорено количество общите доставки от ваксината ще са 200 милиона. В световен мащаб се очаква Pfizer-BioNTech да произведе около 2 млрд. дози ваксини срещу коронавируса. Българският премиер Бойко Борисов поиска ваксините да се разпределят на квотен принцип между държавите в ЕС според броя на населението им.

Million Pfizer-BioNTech vaccines against Covid-19 will be delivered via accelerated procedure during the second quarter of the year, the European Commission announces. These additionally negotiated quantities will bring the total supplies to 200 million. Globally Pfizer-BioNTech is expected to manufacture around 200 billion doses of the vaccine against the coronavirus. Bulgaria's prime-minister Boyko Borissov insisted that the vaccines should be distributed between the member states according to their population.

е спадът на средствата, изпратени в България от работещи в чужбина българи през 2020 година, показват данни на БНБ. Общо са изпратени 339.4 млн. евро. Вероятно и през 2021 тези потоци няма да се възстановят до нивата отпреди кризата. Световната банка прогнозира близо 20% спад в преводите към държави с ниски и средни доходи.

Is the decline experienced by the remittances, which Bulgarians abroad have sent back to their homeland in 2020, data released by the Bulgarian National Bank shows. They amount to 339.4 million Euro. It is unlikely that these inflow will recover in 2021 to the pre-pandemic levels. The World Bank forecasts close to 20% decline in the remittances to lower and middle income countries.

лева на хектар обработваема площ ще получат земеделските стопани в България по Схемата за единно плащане на площ (СЕПП), определи със заповед ресорният министър Десислава Танева. Почти 2.9 милиарда лева са предвидени за подкрепа на земеделците през 2021 година.



Leva per hectare of arable land will be received by the farmers in Bulgaria under the Single Area Payment Scheme, in line with minister Desislava Taneva's order. Almost BGN 2.9 billion are allocated to support farmers in 2021. ■



лева ще инвестира държавният газов оператор "Булгартрансгаз" в следващите две години, пише в инвестиционната му програма. Основните проекти са за разширяване на националната газопреносна мрежа, доизграждане на междусистемните връзки с Гърция и Сърбия, разширението на газохранилището в Чирен, както и завършването на терминала за втечнен газ край Александропулис (Гърция), в който "Булгартрансгаз" участва с дял от 20 на сто.

Leva will be invested by the state-owned gas company "Bulgartransgas" in the next 2 years, according to the investment programme of the company. The key projects include expansion of the gas transmission network, completing the interconnectors with Greece and Serbia, expansion of the gas storage in Chiren, as well as finalizing the liquefied gas terminal near Alexandroupolis (Greece), in which Bulgaria has a 20% share.

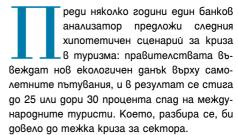


Пенсионно осигуряване Животозастраховане Общо и здравно застраховане









2020 ГОДИНА ПРЕДЛОЖИ ДАЛЕЧ ПО-ДРАСТИЧЕН - и съвсем не хипотетичен сценарий. Покрай мерките срещу Covid-19 международните туристически пристигания са се сринали със 74% на годишна база (по данни на Световната организация по туризъм, UNWTO). Дестинациите по света са посрещнали с 1 милиард души по-малко, отколкото през 2019. За сравнение в пика на финансовата криза, през 2009, спадът на международните туристически пристигания е едва 4%. Крахът на международния туризъм през миналата година е довел до загуби в размер на 1.3 трилиона долара.

Началото на 2021 също е несигурно и предизвикателно. Всяка трета туристическа дестинация по света е напълно затворена за международните туристи, показва проучване на UNWTO, проведено в началото на февруари. От изследваните 217 дестинации 69 изобщо не приемат чуждестранни туристи. Най-много затворени дестинации има в Азия, Техоокеанския регион и Европа. Малко над половината от тези места са затворени от поне 40 седмици.

В ПРЕДСТОЯЩИЯ ПРОЦЕС НА ПЛАВНО ОТВАРЯНЕ на границите държавите могат да предприемат различни мерки за ограничаване на риска от разпространение на Covid-19 - PCR mecmoße, карантини, ваксионационни сертификати. Д-р Талеб Рифай, бивш генерален секретар на Световната организация по туризъм, смята, че в момента РСВ тестовете са много по-ефективна мярка, отколкото карантината. На този етап ваксинацията също не е достатьчно ефективен инструмент, защото отнема много време, докато този процес gage резултати. "Дестинациите трябва да се фокусират върху тестването, то трябва да е по-точно, по-достъпно и по-евтино", коментира д-р Рифай в интервю за Bloomberg TV Bulgaria. Подобно мнение споделя и Дейвид Скоусил - бивш президент на Световния съвет за пътувания и туризъм. В коментар за Bloomberg TV Bulgaria moù nocoчва, че ключовият фактор за насърчаването на пътуванията в Европа е тестването. В накои случаи ще се ▶



▶ изисква то да се случи единствено преди пътуването, а в други на място в дестинацията също ще бъдат провеждани тестове. "Очаквам този режим да се запази за много месеци напред и да остане, докато повечето страни в Европа ваксинират около 80% от населението си", коментира Дейвид Скоусил.

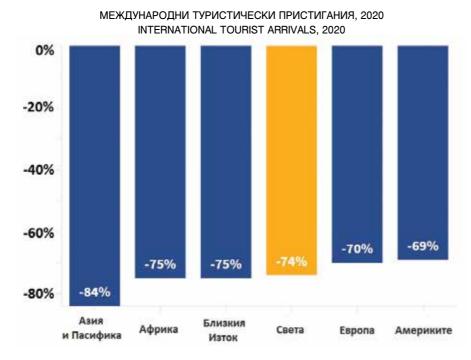
ДВАМАТА ЕКСПЕРТИ СА КАТЕГОРИЧНИ, че правителствата трябва да бъдат двигатели на възстановяването на глобалния туризъм. То ще се случи само тогава, когато правителствата започнат да работят заедно и да си сътрудничат. "Засега обаче виждаме, че повечето страни работят сами. Дори ЕС не е предприел единни мерки. Туризмът е международна система и са необходими координирани мерки и съвместни решения. В противен случай възстановяването ще бъде много бавно", предупреждава g-р Рифай. Дейвид Скоусил смята, че найдобрият начин правителствата да определят момента на рестартиране на туризма е чрез анализ на данните за разпространението на вируса, режими за тестване на влизащите в страната и програми за постепенно облекчаване на ограниченията.

ЗАСЕГА ПРОГНОЗИТЕ ЗА ВЪЗСТАНОВЯВА-НЕТО СА ПРЕДПАЗЛИВИ, но светлината в края на тунела вече започва да се вижда по-ясно. Последните проучвания сред експертите на UNWTO сочат, че почти половината (45%) от анкетираните виждат по-добри перспективи за глобалния туризъм през 2021 г. Очакванията обаче сочат, че настоящата година няма да успее напълно да изправи туристическата индустрия на крака. Мненията за възстановяването са разединени. 50% от експертите прогнозират, че то ще започне през 2021, но останалата половина предвижда това да се случи през 2022. Повечето анализатори не очакват връщането към предпандемичните нива на международните туристически пътувания да се случи в следващите две години. 43% от анкетираните от UNWTO посочват 2023. докато 41% прогнозират. че предпандемичната туристическа активност ще бъде достигната през 2024 или покъсно. "Оптимист съм, че туристическата индустрия ще се възстанови, но това ще е арура и пропеста и пручномо врзсмановаване те се случи около 2024 или 2025", прогнозира Дейвид Скоусил.

КОГАТО ТУРИСТИЧЕСКИТЕ ПЪТУВАНИЯ СЕ ВЪЗОБНОВЯТ, първоначалният фокус ще бъде насочен към дейностите на открито и сред природата. Известно време туристите ще се придържат към вътрешния туризъм или ще предпочетат по-близки дестинации. В краткосрочен до средносрочен план вътрешните пътувания ще продължават да се увеличават, но паралелно с това ще видим плавно възстановяване на международния туризъм, смята Скоусил, и допълва, че по-малките градове, планинските курорти и местата на открито привличат туристите в момента. Там трябва да попадне и фокусът на туристическите бизнеси засега. Според д-р Талеб Рифай вътрешният туризъм става все по-значим. Това е добра възможност и туристическият бизнес трябва да се възползва от нея. "Дълго време пренебрегвахме вътрешния туризъм. за туристи се приемаха само чужденците, на които беше предоставяно най-добро обслужване, но местните общества нямат полза от това. Трябва да се обърне внимание на местните туристи, това е една от големите промени, които пандемията ни донесе", казва д-р Рифай.

ВТОРАТА ГОЛЯМА ПРОМЯНА е. че вече няма огромни тъпли от туристи. Концепцията за свръхтуризма ще изчезне, прогнозира бившият ръководител на UNWTO. Групите вече ще са по-малки, а ваканциите ще са ориентирани към семействата. Друг много важен аспект са дигиталните номади, които имат потенциала да променят глобалния туризъм. Това са хората, които работят дистанционно и могат да го правят от всяка точка на света. "За да се подготвят дестинациите за този вид туристи, трябва да се промени визовата система, да се одобряват визи за по-дълги периоди, данъчните режими да се приспособят, хотелите да предлагат по-дългосрочно обслужване", препоръчва g-р Рифай. Добрата новина за България e, че имаме предпоставки да се възползваме от тези тенденции. "България е прекрасна дестинация, богата на туристически активи. Културният туризъм, особено този на открито, е голямо предимство за страната. Туристите ще искат да са на открито, на природа, ще търсят семейни преживявания, ще са по-активни. България има отлични възможности да се възползва от това", казва експертът.

ТОЙ Е И ЕДИН ОТ МНОЗИНАТА, koumo смятат, че всички дестинации и цялата туристическа индустрия ще излязат посилни от кризата. Вече няма да има свръхтуризъм, няма да има неустойчиви туристически практики, туристите ще са по-осъзнати и ще се стремят да не вредят на природата, показват водещите прогнози. Дори авиолиниите в момента изоставят по-старите модели и се насочват към самолети, които оказват по-малко влияние върху околната среда. "Много от големите традиционни авиокомпании приземиха някои от по-старите самолети и ще възстановят полетите по по-устойчив и екологичен начин", коментира Дейвид Скоусил. Обръщането на погледа към устоичивите практики в хода на възстановяването е основата, върху която трябва да се гради новата реалност в туристическата индустрия. Според повечето анализатори тези процеси са необратими, а пандемията само е засилила темповете на тяхното на тяхното развитие.



Данни/Data: UNWTO World Tourism Barometer



There is already a light at the end of the tunnel for tourism – but it will not be tourism as we know it

By VERONIKA DENIZOVA / Photography SHUTTERSTOCK

few years ago, a bank analyst proposed the following hypothetical for a crisis in tourism: governments introduce a new environment tax on flights, and as a result, we have a 25% or even 30% drop in international tourists. Which, of course, would lead to a severe crisis in the sector.

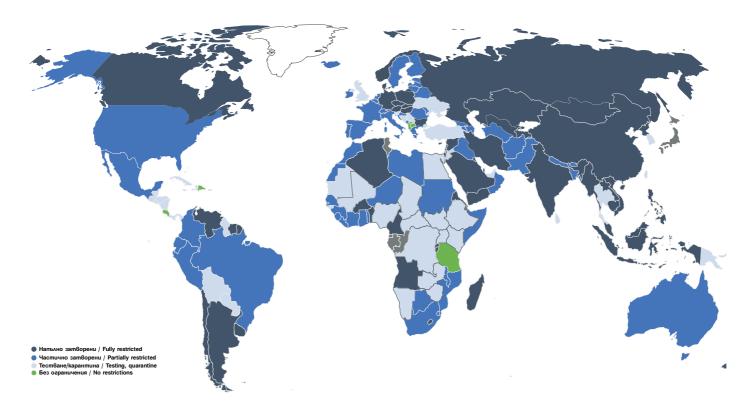
THE YEAR 2020 OFFERED A MUCH MORE DRASTIC - and far from hypothetical - scenario. Due to the measures against Covid-19, international tourist arrivals have gone down by 74% on an annual basis (according to data of the World Tourism Organisation, UNWTO). Global destinations welcomed 1 billion people less than in 2019. In comparison, during the peak of the financial crisis in 2009, the decline in international tourist flights was a mere 4%. The plunge of international tourism last

year led to losses in the amount of 1.3 trillion

2021 WAS ALSO off to an uncertain and challenging start. One in three tourist destinations across the globe is completely closed to international tourists, as shown by a study of the UNWTO conducted at the start of Februarv. Of the 217 destinations studied, 69 are accepting no foreign tourists whatsoever. The largest number of closed destinations are found in Asia, the Pacific region and Europe. A little over half of these venues have been closed for at least 40 weeks.

During the forthcoming process of gradual reopening of borders, countries may undertake different measures for limiting the risk of spreading Covid-19 - PCR tests, quarantines, vaccination certificates. Dr. Taleb Rifai, former General Secretary of the UNWTO, believes that PCR tests are a much more effective measure at the moment than quarantines. At this stage, vaccination is also an insufficiently effective tool, as it takes too long for the process to yield results. "Destinations must focus on testing, but it needs to be more accurate, more accessible and more inexpensive", commented Dr. Rifai in an interview for Bloomberg TV Bulgaria, David Scowsill, former President of the UNWTO, shares this opinion. In a comment for Bloomberg TV Bulgaria he states that the key factor in stimulating travel in Europe is testing. Some cases would require it to happen only before travelling, whereas in others testing would also need to be done on site at the destination. "We expect this process to stick around for many months ahead and to remain until most European countries vaccinate around 80% of their population", commented David Scowsill.

ОГРАНИЧЕНИЯ ЗА ПЪТУВАНЕ, ФЕВРУАРИ 2021 TRAVEL RESTRICTIONS, FEBRUARY 2021



▶ TWO EXPERTS ARE adamant that governments need to be the drivers of recovery in global tourism. This can only happened when governments start to work together and to cooperate. "So far, we are seeing most countries work on their own. Even the EU has not taken uniform measures. Tourism is an international system and it requires coordinated measures and joint solutions. Otherwise, recovery will move at a much slower pace", warned Dr. Rifai. David Scowsill believes the best way for governments to time the restart of tourism is via analysis of the data on the spread of Covid-19, testing regimes for inbound passengers and programmes to gradually relax measures.

FOR NOW, PREDICTIONS ABOUT RECOV-ERY ARE CAUTIOUS, but the light at the end of the tunnel is becoming stronger. The latest studies by UNWTO experts indicate that nearly half (45%) of those surveyed have an improved outlook regarding global tourism in 2021. However, expectations indicate that this vear alone will not manage to completely get the tourism industry back on its feet. Opinions on recovery are divided. 50% of experts are predicting that it will start in 2021, but the other half see this happening in 2022. Most analysts do not expect the return of international tourist travel to pre-pandemic levels to happen in the following two years. 43% of those surveyed by the UNWTO say 2023, while 41% predict that a pre-pandemic level of tourism can e achieved in 2024 at the earliest. "I am optimistic that the tourism industry will recover, but it will be a long process, and full recovery will take place around 2024 or 2025", predicts David Scowsill.

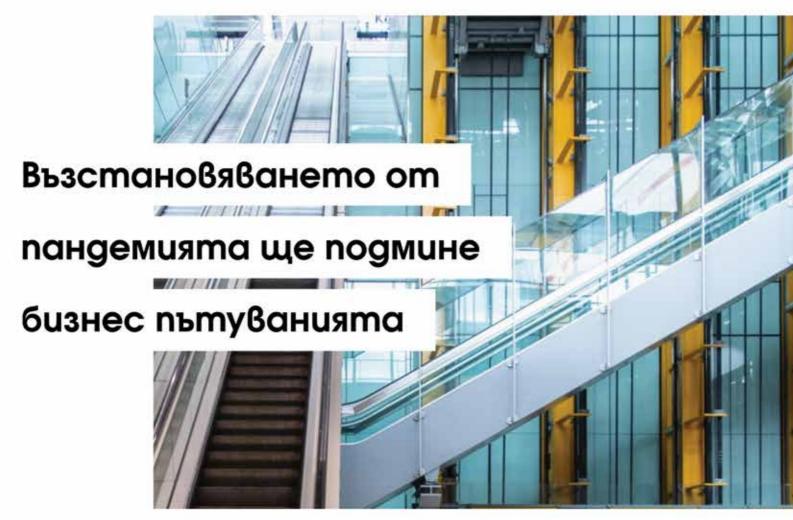
WHEN TOURIST TRAVEL RESUMES, the initial focus will be on outdoor and nature activities. For a while, tourists will stick to domestic tourism and prefer destinations closer to home. In the short- to mid-term, domestic travel will continue to increase, however, in the meanwhile we will see a gradual recovery of international tourism, Scowsill believes and he adds that smaller towns, mountain resorts and outdoor regions are very attractive to tourists at the moment. That is where we need the focus of tourist businesses at the moment.

According to Dr. Taleb Rifai, domestic tourism is becoming increasingly significant. This is a good opportunity and the tourism industry needs to take advantage of it. "We have ignored domestic tourism for a long time and we only considered foreigners receiving better service as tourists, but local societies don't have much use for this. We need to be more attentive to local tourists, this is one of the biggest changes the pandemic has brought us", says Dr. Rifai.

THE OTHER BIG CHANGE is the end of huge tourist crowds. The concept of overtourism will fade, predicts the former UNWTO head. Groups will decrease in size, and vacations will focus more on family. Another significant aspect are digital nomads, who have the potential to change global tourism. These are people who work remotely and can therefore

do it from any point on the globe. "In order for destinations to prepare for this type of tourists, the visa system needs to change, visas need to be approved for longer periods, tax systems need to adapt, hotels need to start offering more long-term service", recommends Dr. Rifai. The good news for Bulgaria is that we have the prerequisites to take advantage of these trends. "Bulgaria is a wonderful destination with abundant tourist assets. Cultural tourism, especially outdoor cultural tourism, is a significant challenge for the country. Tourists want to be outside, in nature, they will be looking for family experiences and more activity. Bulgaria already has great opportunities to take advantage of this", said the expert.

HE IS ONE OF THE MANY WHO believe that all destinations and the tourism industry as a whole will come out of the crisis stronger. We won't see more overtourism, unsustainable tourist practices, tourists will be more aware and environmentally conscious, indicate leading predictions. Even airlines are abandoning old models and redirecting towards airplanes will a smaller environmental footprint. "Many large traditional airlines have retired some of their older planes and intend to resume flights in a more sustainable and ecological manner", commented David Scowsill. Turning our attention to sustainable practices during recovery is the foundation upon which the new reality in the tourism industry needs to be built. According to most analysts, these processes are irreversible, and the pandemic has only increased their rate of development.



Корпоративните ръководители отбелязват ефективността на инструментите за видеоконферентна връзка и спестените пари. Много от тях се ангажираха и с намаляването на въглеродните емисии. Глобалната асоциация за бизнес пътувания (GBTA) изчислява, че разходите за търговски пътувания в световен мащаб няма да се възстановят до своя предпандемичен връх от 1,4 трлн. долара до 2025 г. В САЩ последното проучване на Бюрото за преброяване на малкия бизнес установи, че само 27% от компаниите очакват да харчат пари за пътувания през следващите 6 месеца.

Следете бизнес трендовете онлайн:

bloombergtv.bg facebook.com/BloombergTVBG



ДОКАЗАХМЕ, ЧЕ МОЖЕМ ДА ПРЕДПАЗИМ ТУРИСТИТЕ

Марияна Николова, вицепремиер и министър на туризма, пред Bulgaria ON AIR

Текст ЕМИЛ ИВАНОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

-жо Николова, според някои оценки само преките щети за международния туризъм от Ковид-19 през миналата година са надхвърлили 1 трилион долара. Имате ли вече представа какво е загубил българският туризъм покрай предпазните мерки срещу епидемията?

Прогнозите за спада в международния туризъм варират между 1 и 3 трилиона долара, но още е рано да се даде окончателно оценка. За съжаление и към днешна дата туризмът остава единственият сектор, който не е възстановил своята дейност в познатите обеми. По информация на БНБ през миналата година приходите от входящ туризъм са били над 1.3 млрд. евро, докато през 2019 те са били над 3.7 млрд. евро.

Независимо от тези много сериозни загуби голяма част от работните места в сектора бяха запазени. През последното тримесечие на 2020 в хотелиерство и ресторантьорство са били заети около 130 000 души - с около 40 000 по-малко от същия период на 2019. Отварянето на заведенията за хранене в България от 1 март несъмнено ще окаже положителен ефект върху заетостта и приходите в туризма.

В навечерието на зимния туристически сезон заявихте, че всичко под 70% спад ще е успех при конкретните обстоятелства. Как изглеждат нещата малко преди края на сезона?

Изминалата година не бива да бъде сравнявана с никоя предишна, защото такъв срив не е имало никога, откакто съществуват съвременните форми на туризъм. България беше единствената страна в Европейския съюз, която отвори своите зимни курорти, но при спазването на много строги ограничения по отношение на туристите и персонала. С моя заповед още от 21 октомври 2020 бяха въведени изисквания за спазване на единни противоепидемични мерки в зимните курорти, така че да гарантираме на първо място живота и здравето на хората. Хотелите и къщите за гости инвестираха огромен ресурс за изпълнение на правилата – системи за пречистване и дезинфекция на въздуха, препарати от висок клас, неколокократно на ден дезинфектиране на лифтове и кабинки, ограничаване броя на хората в ски-училищата, изхранването.

Това ни даде увереност, че можем да разрешим на любителите на зимните спортове да практикуват своето хоби. Мотото ни тази зима беше: "Зимните спортове укрепват Вашето здраве". В планината се упражняват индивидуални спортове, които са с индивидуални предпазни средства. В допълнение към това е чистият въздух, който спомага за повишаване на имунитета.

Водени от тези разбирания, България може да отчете някакъв сезон, но той не е равностоен на предходните. От 1 декември до средата на февруарив местата за настаняване в България са преношували над 550 000 туристи по неокончателни данни. От тях българските са над 480 000. От началото на сезона спадът при туристите се движи около 54%.

Какви са очакванията ви за летния сезон?

Очакваме по-добър сезон от миналия. След равносметката и научените уроци от лято 2020, отрано започнахме подготовката на лято 2021. И за него ще въведем единни противоепидемични правила. Още в януари поисках здравните власти да осигурят приоритетно ▶



ваксиниране на заетите в туризма, което е важно и за работещите в бранша, и за туристите, които ще дойдат на почивка в България. Към днешна дата започна реализацията на този план, но само за хората, които желаят доброволно да се ваксинират. Знаете, че е общоевропейски проблемът със забавените доставки на договорените количества ваксини, но аз вярвам, че имаме време до началото на сезона и всичко ще се подреди по най-добрия начин. Решени сме да насърчим бизнеса, за да може максимален брой хотели и места да развлечение да работят и да приемат гости при напълно безопасни условия.

Министерството на туризма проведе обществена поръчка за интегрирани комуникационни кампании на 22 целеви и перспективни пазара. Те стартираха през юли 2020 и ще продължат до юли 2021. В условия на криза дори успяхме да открием отново, след 30 години прекъсване, туристическо представителство на България в Полша, което ще обхваща и други държави от Централна Европа. Пазари като Чехия, Унгария, Словакия отново преоткриват страната ни, при това вече не само за традиционния летен туризъм, но и за почивки в планината, за културно-исторически турове, балео- и СПА, здравен, винен, голф, селски и други типове туризъм. Вероятно знаете, че България има подписан договор със здравната каса на Германия за реализиране на здравен туризъм в страната ни от страна на германски граждани.

Основната ни цел е да затвърдим доверието на туристите след началото на пандемията и да разкрием положителния имидж на България като безопасна и сигурна дестинация с висококачествен продукт през четирите сезона. България бе отличена с Печата за безопасност и хигиена на Световния съвет за пътувания и туризъм и ние стриктно контролираме спазването му.

Напомням, че миналото лято и до момента през зимния сезон не допуснахме нито един турист да се разболее от Ko8ug 19.

На туристи от kou страни разчитаме през това лято?

Прогнозите на gвете морски летища са за пет хиляди кацания във Варна между май и октомври, и за седем хиляди в Бургас - спад от съответно 6 и 21 на сто спрямо 2019 годин.

Традиционно силен летен пазар е Германия. Засега броят на планираните пристигащи полети от Федералната република на летище Варна е над 1500, а на Летище Бургас - близо 1000, което е почти колкото в предкризисната 2019. Надяваме се да няма голям брой отменени полети. Вярвам, че България скоро ще бъде изва-



дена от списъка с рискови държави и ще посрещне своите германски гости. Тази позиция изразих и в скорошната ми среща с посланика на Германия.

Предвид високите темпове на ваксинация възстановяването на потока от Израел също може да се почувства още това лято. Към момента планираните пристигащи полети от тази страна са около 450.

Полша също е важен пазар за България. Дори през кризисната 2020 сме посрещнали над 85 000 туристи отмам. Имаме заявен интерес и от други държави от Източна

Европа — Чехия, Словакия, Румъния, Сърбия. Украйна и Молдова също са сред перспективните пазари за България. Разчитаме това лято руските туристи да се завърнат в България, тъй като имаме много засилен интерес. Но това ще зависи от възстановяване на въздушните коридори между двете страни, както и от премахване на други ограничения за пътуване.

Полагаме огромни усилия да възстановим и британския пазар, но в момента там са в сила стриктни ограничения за влизане и излизане от страната. В допълнение от Ве-



ликобритания вече не е член на ЕС и това може да затрудни туристопотока. Провеждам обаче активни разговори на дипломатическо ниво. При последната ми среща с новия посланик на Обединеното кралство в София подчертах, че е от изключително значение да премахнем ограниченията за туристически пътувания между държавите ни.

От направените до този момент заявки виждаме, че отново много популярен ще бъде и СПА туризмът. Петте най-посещавани общини с балнеотуризъм са Велинград, Хисаря, Сандански, Разлог и Троян.

KakBa vacm om mypucmuveckume ofekmu може изобщо да не отворят това лято?

Оптимисти сме, че ни чака по-добър сезон от миналогодишния, но на този етап не бихме могли да се ангажираме с точна прогноза заради променливата епидемична обстановка. Същевременно трябва да кажа, че през Лято 2020 ситуацията не беше лоша, включително и при местата за настаняване с по-голям капацитет. В по-малки общини, по Южното Черноморие например, бяха постигнати дори двуцифрени ръстове, каквито досега не бе имало. Това дължим на българските туристи, които преоткриха красотите на страната ни. Затова и продължаваме с усилията си за насърчаване на вътрешния туризъм.

По данни на НСИ през юли 2020 са работили над 2700 места за настаняване с 10 и повече легла, а през август вече са били близо 2900. За сравнение през август 2019, когато нямаше пандемия, това число е било οκολο 3400.

Някои експерти очакват да има ефект на трескаво наваксване в туристическите пътувания след края на ограниченията и създаването на бързи зелени коридори за ваксинирани и хора, които вече са преодолели Koßug-19. Същевременно настояваме да не се ограничават пътуванията на останалите туристи. Това беше и моята позиция на проведения в началото на март съвет на министрите на туризма в рамките на Португалското председателство. Около тази идея се обединихме с министрите на туризма на Австрия, Гърция, Малта, Словакия и Испания.

Сред гражданите и бизнеса нараства нетърпението за бързо прилагане на решения, които улесняват мобилността, като същевременно осигуряват максимална сигурност. Бързото създаване на цифрови инструменти - maka наречените здравни паспорти - ще бъде от ключово значение, за да се улесни безопасното пътуване.

Конкуренцията между европейските летни дестинации ще е по-ожесточена от всякога тази година. Според вас какъв баланс между безопасност и бързо разхлабване на мерките би дал предимства на България в такава надпревара?

Винаги сме търсили диалог и баланс при решаване на проблемите в туризма. В никакъв случай обаче не можем да правим компромис със живота и здравето на хората.

Да, конкуренцията е важна, но сега тя трябва да е много по-отговорна в името на безопасността. Според мен е настъпил моментът да се разработи цялостна европейска стратегия за развитие на туристическия сектор в съответствие с член 195 от Договора за функционирането на ЕС. Същевременно конкретните дейности за насърчаване на благоприятната за възстановяване на туризма среда следва да бъдат подкрепени със специални финансови

"През 2020 в по-малки общини, по Южното Черноморие например, бяха постигнати дори двуцифрени ръстове, каквито досега не бе имало"

nokpaū Ковид-19. Други прогнозират дъльг период на повишена предпазливост, преди пътуванията да се възстановят на нивата от 2019. Кой сценарий е повероятен според вас?

Както винаги, истината е някъде по средата. Все още е трудно да се каже кога ще приключи пандемията. Данните са много динамични и се движат на приливи и отливи. Засега резултатите на България в противодействието на вируса са стабилни и затова мерките са най-меки. Ние категорично nogkpenяме ваксинирането kamo доброволен, но най-ефективен акт, както ресурси, включително от европейски фонд за туризъм.

Ние поставяме акцент и върху специализираните балнео- и СПА услуги, насочени към рекреация и активна почивка - те само биха подпомогнали здравето на хората. В това виждам голямата мисия на туристическата индустрия. А това са услуги, които ние предлагаме целогодишно и затова страната ни трябва а се рекламира като четирисезонна дестинация.

Kak8o е моментното състояние при туponepamopume - eguн cekmop, koūmo беше

доста затруднен още преди появата на KoBug-19?

Единият от научените уроци от пандемията е, че секторът трябва да бъде гъвкав и да се адаптира към новите реалности. Туристите на първо място вече гледат здравната сигурност и как съответната държава се е справила и справя с пандемияma. Te uckam ga имат непрекъсната връзка със своите туроператори и турагенти. които в случай на нужда да им окажат пълно съдействие.

Безспорно са трудни месеците и за туроператорите и турагентите и затова българското правителство и Министерството на туризма ги подкрепяме с директна финансова помощ, която е процент от декларирания пред данъчните служби оборот за изминалата година.

10 милиона лева бяха осигурени по Оперативна програма "Иновации и конкурентоспособност" и разпределени между 720 ком-

В момента е в ход програма от 51 млн. лева със средства от националния бюджет. За подкрепа може да се кандидатства до 31 май 2021. До момента 580 туроператори и турагенти са заявили ресурс от 30 млн. лева, на разположение са още 20 милиона. Като цяло подкрепата, която правителството е осигурило за запазване на работните места и в помощ на бизнеса в България, възлиза на близо 2 милиарда лева.

Ako обобщим мерките, предприети om правителството за подпомагане на туризма, кои се радваха на най-голям интерес и кои според вас не бяха използвани пълноценно?

Общо 24 575 работни места в компании от секторите "Туризъм", "Хотелиерство и ресторантьорство" и "Транспорт" са били запазени с мярката за краткосрочна заетост на Агенцията по заетостта през 2020. Програмата е насочена и към самоосигуряващите се, като до средата на декември общо 1700 фирми и самонаети лица са се възползвали от нея. Платените средства са 20.7 милиона лева.

Сработиха мерките Мярка 60/40, която за туризма се трансформира в 80/20, "Заетост за теб", Мярка "290 лева" и "Запази ме". Няколко пъти те бяха подобрявани по искане на бизнеса и неслучайно бяха едни от най-търсените. За тях имаме насочен финансов ресурс от над 205.5 милиона лева. Като министерство предприехме важни стъпки за осигуряване на заетост и за някои от най-ощетените професии в отрасъла - в частност екскурзоводи и планински водачи, по европейски проект на стойност близо 3 милиона лева.

По мерките за предоставяне на безвъзмездна помощ на микро-, малкия и средния**▶** ▶ бизнес, проведени съвместно с Министерството на икономиката, към предприятия от сектора са насочени над 38.2 млн. лева по Оперативна програма "Иновации и конкурентоспособност".

Една от първите антикризисни мерки бе намалението на ДДС за ресторантьорската и кетъринговата дейност до 9%, което по признанието на бранша е предотвратило поне 70 на сто от потенциалните фалити. Държавата осигури 55 млн. лева в подкрепа на чартърните програми, като субсидията е 35 евро на седалка. Тя е за туроператори, които използват въздушни превозвачи с валиден оперативен лиценз за изпълнение на чартърни полети до България с цел туризъм.

Започна и изплащането на средства по ОПИК към средни предприятия за преодоляване на икономическите последствия от пандемията. От постъпилите по процедурата 1 932 проекти предложения успешно преминаха оценката 1 703. Общият бюджет на заявената безвъзмездна финансова помощ е над 233.6 млн. лева.

Сред най-потърпевшите от пандемията сектори бе гражданската авиация. Мно-го авиокомпании са на ръба на фалита, чешкият национален превозвач преди седмица започна да освобождава всичките си служители. Кои превозвачи са ключови за българския туристически сектор и доколко застрашени са те?

Туристическите услуги са взаимно свързани и зависими. Криза в една част от тази Верига - авиация или туроператорска дейност - има големи последствия за добавената стоиност в целия сектор. Международната асоциация за въздушен транспорт (ІАТА) докладва, че авиокомпаниите продължават да работят под критичната точка на покритие за фиксираните разходи. Скоростта на възстановяване се забавя и поради повторното затваряне на някои икономики. По тази причина прогнозата на ІАТА е за спад от 66% във въздушния транспорт на годишна база. Като цяло несигурността в краткосрочен период затруднява всякакви прогнози

Пандемията доведе до сериозни загуби и за българската авиационна индустрия, която включва авиокомпании, дружества за техническо обслужване и наземни оператори. Добрата новина към днешна дата е, че на летище Бургас има значително увеличение на чартърите спрямо 2020 година.

По отношение на автобусните превозвачи в сектора бих могла да кажа, че голяма част от тях имат възможност да получат безвъзмездно финансиране по процедура на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. "България вече е в списъка от държави, в които германските здравноосигурителни kacu могат ga изпращат свои клиенти за балнеоu СПА процедури. Tosu yenex gokas8a безспорното израстване в реномето й. В медицинския туризъм страната ни е направила истински пробив"

По мярката 580 фирми ще получат общо 30 милиона лева.

България вече влезе в механизъм за близко сътрудничество с ЕЦБ и теоретично би могла да приеме еврото след две години. Какви ефекти би имало това върху туризма - позитивни и негативни?

Присъединяването на България към банковия съюз и валутно-курсовия механизъм ЕЯМ II повиши допълнително доверието на инвеститорите към страната. То е резултат от успешното изпълнение на предварително поетите и спазването на последващите ангажименти за задълбочаване на интеграцията ни с ЕС, и даде силен тласък за сериозната трансформация на икономиката ни, затвърди устойчивостта и жизнеността на банковата ни система и небанковите финансови институции.

Това ще има положителен ефект не само за бизнеса, но и за самите туристи. За чуждестранните ще се спестят време и неудобства, свързани с обмена на валута. За туристическия бизнес приемането на еврото би имал позитивен ефект, защото по-удобно ще работи със западноевропей-

ските партньори, ползващи евро, без непрекъснатите преизчисления за туристическите пакети.

От години непрекъснато се говори как България трябва да преосмисли подхода си в туризма, да скъса с репутацията на достъпна дестинация и да се опитва да създаде продукт с по-висока добавена стойност. Докъде е стигнал този процес днес, и какво още може да се направи?

България вече е в списъка от държави, в които германските здравноосигурителни каси могат да изпращат свои клиенти за балнео- и СПА процедури. Този успех доказва безспорното израстване в реномето ѝ. В скъпия и висококвалифициран сегмент на медицинския туризъм страната ни е направила истински пробив в предлагането на продукт с безкомпромисно качество. Заедно с културно-историческия и зимния, здравният туризъм е сред най-търсените у нас. За него са нужни не само много инвестиции, но и обучени кадри.

Построиха се не само модерни места за отдих и развлечения по световни стандарти, но и голф комплекси с международен престиж и авторитетни отличия. Туризмът вече не е само плажен и снежен, това откриха и милиони българи през миналата година.

Секторът се превърна в структуроопределящ за икономиката с 12% принос за БВП и 11 на сто дял от заетостта. Тези тенденции са отразени в стратегическите ни документи. Ние като институция заедно с бизнеса и браншовите организации правим всичко възможно да надграждаме тези проекти за динамичното развитие на отрасъла.

Кой сегмент на туризма у нас ще претърпи най-сериозно развитие в следващите години според вас?

Категорично това ще бъде балнео- и СПА туризмът, защото Ковид-19 тотално преобърна представите ни за сектора и за пътуванията. Занапред туризмът ще е още по-здравословен, екологичен, природосъобразен.

За радост България притежава всички основни ресурси, за да развива здравен туризъм. Имаме близо 600 находища на минерални води с 1600 извора, а също медицинска кал, лечебен торф – втори сме по тези природни ресурси след Исландия. Най-горещият гейзер на континента се намира в нашия планинския курорт Сапарева баня.

Ковид кризата принуди хората да мислят повече за своето здраве, за превенция от заболявания, за активна почивка. Това според мен ще остане траен и положителен навик дори след отминаване на заразата.



WE DIDN'T LET A SINGLE TOURIST GET COVID-19

Mariyana Nikolova, Deputy Prime Minister and Minister of Tourism, for Bulgaria ON AIR

By EMIL IVANOV / Photography IVAYLO PETROV

rs. Nikolova, some estimates put the direct damages caused by COVID-19 to international tourism during the past year over one trillion dollars. Do you already have a sense of what Bulgarian tourism has lost from the precautions against the pandemic?

The estimates of the decline in international tourism vary between one and three trillion dollars, but it is still early for anything concrete. Unfortunately, today tourism remains the only sector that has not resumed operation in its usual volume. According to data by the Bulgarian National Bank, income from inbound tourism during 2020 was over EUR 1.3 billion, compared to over EUR 3.7 billion in 2019.

Regardless of this serious loss, the sector has managed to keep a lot of jobs. During the last quarter of 2020, around 130,000 people were employed in the restaurant business – 40,000 less than the same period in 2019. The opening of food businesses in Bulgaria from 1 March will undoubtedly have a positive effect on employment and income in the tourism sector.

On the eve of the winter tourist season, you declared that anything below a 70% decline would be a success under the circumstances. How are things looking shortly before the end of the season?

We mustn't compare last year to any year before it, as we have never seen a collapse such as this one in contemporary tourism. Bulgaria was the only country in the EU to open its winter resorts, but with strict restrictions for both visitors and the staff. By my order, requirements were introduced as early as 21 October 2020 for compliance with uniform epidemiological meas-

ures in winter resorts, so that we can first and foremost protect people's lives and health. Hotels and guest houses invested huge resources in compliance – air purification and disinfection systems, high-class detergents, multiple daily disinfections of ski lifts, restriction of the number of people in ski classes and catering.

This made us confident that we can allow winter sport fans to take part in their hobby. Our motto this season was: "Winter sports are good for your health". The mountain is where individual sports are practised with individual personal protection equipment. In addition, fresh air helps to boost the immune system.

With these things in mind, Bulgaria can still make a season of it, even if it is nowhere near seasons past. From 1 December to mid-February, the number of people accommodated in Bulgaria was 550,000, according to interim data. Of those, over 480,000 were Bulgarian. Since the start of the season, the decline in tourism has stuck around the 54-percent mark.

What are your expectations for the summer season?

We are expecting a better season than the previous one. After we took stock of summer 2020, we began the preparation for summer 2021 early. We are going to introduce uniform anti-epidemiological rules for that season as well. Back in January I asked the health authorities to ensure priority vaccination for tourism employees, which is essential both for those working in tourism and for the tourists coming to Bulgaria. Today marks the start of this plan, but only for those willing to be vaccinated. As you know, there is a pan-European problem with delays in the delivery of agreed vaccine quantities, but I believe we have

time until the start of the season and that everything will come together in the best way. We are determined to stimulate business, so that the largest number possible of hotels and entertainment venues can operate and receive guests in a completely safe environment.

The Ministry of Tourism held a public procurement procedure for integrated communication campaigns in 22 target and prospective markets. They began in July 2020 and will continue until July 2021. In this crisis we even managed to reopen Bulgaria's tourist representation in Poland after a 30-year pause, and it will encompass other Central European countries as well. Markets such as the Czech Republic, Hungary and Slovakia are once again rediscovering our country, and not only in terms of traditional summer tourism, but also for mountain vacations, cultural/historic tours, balneotherapy and SPA, medical, wine, golf, rural and other types of tourism. You probably know that Bulgaria has signed a contract with the German Health Fund for implementation of medical tourism in our country by German citizens.

Our main goal is to reinforce trust among tourists following the start of the pandemic and to show a positive image of Bulgaria as a safe and secure destination offering a high-quality product throughout the year. Bulgaria was awarded the special safety and hygiene mark by the World Travel and Tourism Council and we monitor compliance with it very strictly.

I would like to remind everyone that last summer and during the winter season we did not let a single tourist contract Covid-19.

Which countries are we counting on tourists from this summer? ▶



Estimates for the two coastal airports are five thousand landings in Varna between May and October, and seven thousand in Burgas. This marks a decline of respectively 6% and 21% as compared to 2019. Traditionally, Germany has been a very strong market for us in the summer. Currently, the number of planned incoming flights from the Federal Republic at the Varna airport is over 1,500, and at the Burgas airport it is nearly a thousand, which is almost as much as 2019, pre-Covid. We are hoping the number of cancelled flights will not be significant. I believe Bulgaria will soon be taken out of the list of risk countries and able to welcome its German guests. I also expressed this opinion in my meeting with the German ambassador.

Considering the high rates of vaccination, recovery of the tourist flow from Israel may also be prominent as early as this summer. At the moment, there are about 450 planned inbound flights from the country. Poland is also a significant market for Bulgaria. Even during the crisis of 2020, we received over 85,000 tourists from the country. We have also had interest from other Eastern European countries – the Czech Republic, Slovakia, Romania and Serbia.

The Ukraine and Moldova are also prospective markets for Bulgaria. We are counting on Russian tourists coming back

to Bulgaria, as we have been seeing substantial interest. But this would depend on reopening air corridors between the two countries, as well as the removal of other travel restrictions.

We are making every effort to restore the British market as well, but currently there are tough restrictions on entering and leaving the country. In addition, Great Britain is no longer a member of the EU and this could potentially impede the tourist flow. However, I have been having active conversations with diplomacy. During my last meeting with the new ambassador of the UK in Sofia, I reiterated how vital it is that we lift restrictions on tourist travels between our two countries.

From inquiries made so far we see that SPA tourism will once again be very popular. The five most visited municipalities with balneotourism are Velingrad, Hisarya, Sandanski, Razlog and Troyan.

What portion of tourist sites might not open at all this summer?

We are optimistic in our expectations for a better season than last year, but at this time, we cannot give a specific estimate due to the highly changeable epidemiologic situation. Also, I must say that in the summer season of 2020, the situation was not bad, including in accommodation venues with large capacities. In smaller municipalities, for instance along the Southern Black



Sea coast, the rates of growth were in unprecedented double digits. We owe this to Bulgarian tourists who have been rediscovering the beautiful sites our country has to offer. So we continue to stimulate domestic tourism.

According to data of the National Statistic Institute, over 2,700 accommodation sites with ten beds or more were operational in 2020, and that number rose to nearly 2,900 in August. In comparison, in August 2019, before the pandemic, this number was about 3,400.

Some experts expect to see a scrambling to catch up on tourist travel after the restrictions for Covid-19 are lifted. Others are predicting a long period of increased caution before travel is resumed to the levels from 2019. Which scenario do you think is more likely?

As always, the truth is somewhere in the middle. It is still difficult to estimate when the pandemic will be over. The data is very dynamic and there are significant fluctuations. So far, results of the counteraction against the spread in Bulgaria have been tangible and that is why our measures are more relaxed. But we absolutely support vaccination as a voluntary, yet most effective solution, as well as the organisation of speedy green corridors for vaccinated people and people who have recovered from Covid-19. However, we still insist that travel is not restricted for the other tourists. This was my position during the meeting of Ministers of Tourism at the beginning of March within the Portugal presidency. The Ministers of Tourism of Austria, Greece, Malta, Slovakia and Spain and I support this concept very strongly.

Citizens and businesses are becoming increasingly impatient for the quick implementation of solutions that facilitate mobility and also ensure maximum safety. The swift implementation of digital tools – the so called health passports, will be vital for ensuring safe travels.

The competition between summer destinations in Europe will be fiercer than ever. What balance between safety and a rapid loosening of measures do you think would grant Bulgaria the advantage in this race?

We have always sought a dialogue and balance when it comes to resolving problems in tourism. But we have to put people's lives and people's health first.

Yes, competition is important, but right now it needs to be a lot more responsible in the name of safety. I believe the time has come for a comprehensive European strategy for developing the tourism sector in compliance with Article 195 of the Treaty on the Functioning of the European Union. Meanwhile, specific effort to stimulate an environment that favours a recov-

ery for tourism needs to be backed by special financial resources, including a European tourism fund.

We are also focusing on specialised balneotherapy and SPA services aimed at recreation and active rest – these could only help people healthwise. This is what I see as the mission of the tourism industry. These are services that we offer year-round, so our country should be advertised as a four-season destination.

What is the current situation of tour operators – a sector that saw difficulty even before the rise of Covid-19?

One of the lessons we learned from the pandemic is that the sector needs to be flexible and able to adapt to a new reality. Tourists now value safety first and foremost, as well as the manner in which the country has dealt and is dealing with the pandemic. They want to have constant contact with their tour operators and agents, and to see their full cooperation if required.

There is no question these have been tough months for tour operators and travel agents and that is why the Bulgarian government and the Ministry of Tourism are providing support with direct financial aid, which consists of a portion of the turnover declared by businesses before the tax authorities for the previous year.

Ten million BGN was provided under the Operational programme "Innovation and competitive-



ness" and distributed among 720 companies. There is currently a programme in the amount of BGN 51 million from the national budget. Companies can apply for aid by 31 May 2021. So far 581 tour operators and travel agents have requested a resource of BGN 30 million, with 20 more available. In general, the support provided by the government for retaining jobs and for assisting businesses in Bulgaria adds up to nearly BGN 2 billion.

When it comes to the measures taken by the government to support tourism, which ones were the most welcome and which ones do you think did not reach their full potential?

A total of 24,575 jobs in companies operating in the tourism, hospitality and transport sectors have been retained thanks to the measure for short-term employment of the Employment Agency in 2020. The programme is also intended for self-insured persons and another 1,700 companies had taken part in it by mid-December. BGN 20.7 million was paid out in total.

The measure 60/40 was also successful, which for tourism turned to 80/20, as well as "Employment for you", "BGN 290" and "Keep me". These measures were improved several times at the request of the business sector and they were understandably the most sough-after ones. We have allocated a fund of over BGN 205.5 million for them.

As a ministry, we took significant steps to ensure employment even for some of the most suffering professions in the industry, particularly tour guides and mountain guides, under a European project for nearly BGN 3 million.

For grants to microbusinesses, small and medium-size enterprises, provided jointly with the Ministry of Economics, over BGN 38.2 were allocated to companies from the sector under the Operational programme "Innovation and competitiveness".

One of the first anti-crisis measures was reducing VAT for restaurant and catering businesses to 9%, which prevented at least 70% of potential bankruptcies, as recognised by the sector.

The government provided BGN 55 million in support of charter programs, with the grants being EUR 35 per seat. This support was meant for tour operators using air carriers with a valid operational license for performing charter flights to Bulgaria for tourism purposes.

Funds have also started going out to medium-sized enterprises under the operational programme for overcoming the economic consequences of the pandemic. From the 1,932 propositions received under this procedure, 1,703 passed the assessment successfully. The total budget of requested grants is over BGN 233.6 million.

One of the sectors hit the hardest by the pandemic was civil aviation. Many airlines are on the brink of bankruptcy, and the Czech national airline began dismissing all of its employees a week ago. Which airlines are

vital for the Bulgarian tourism sector and how much danger are they facing?

Tourist services are interrelated and interdependent. A crisis in one part of this chain - be it aviation or tour operator businesses, can have substantial repercussions for the added value of the entire sector. The International Air Transport Association reports that airlines continue to operate under the critical point of coverage for fixed costs. The speed of recovery is delayed due to the secondary closure of some economies. Due to this, IATA estimates a decline of 66% in air transport on an annual basis. On the whole, uncertainty regarding the short term is making any type of estimate very difficult.

"Fortunately, Bulgaria has all the resources necessary for developing health tourism. We have over 600 mineral water sources with over 1,600 springs"

The pandemic has led to serious losses for the Bulgarian aviation industry as well, which includes airline companies, technical maintenance enterprises and ground-handings operators. The good news at this time is that the Burgas airport is seeing a significant increase in charters as compared to 2020.

When it comes to bus operators in the sector, I can say that a lot of them are eligible for financial grants from the Ministry of Transport, Information Technology and Communications. 580 companies are going to receive a total of BGN 30 million under this measure.

Bulgaria has already entered into a cooperation mechanism with the European Central Bank and it could theoretically adopt the Euro in two years. Would this have positive or negative effects on tourism - positive or negative?

Bulgaria joining the Banking Union and the Exchange Rate Mechanism (ERM II) has boosted trust in the country by investors. This is a result of the successful implementation of the commitments made in advance and those undertaken subsequently for expanding our integration with the EU, and it was a big step towards a significant transformation of our economy, it reinforced the sustainability and vitality of our banking system and of non-banking institutions.

This will have a positive effect not only for busi-

nesses, but for tourists themselves as well. For foreign tourists this will save time and the inconvenience related to currency exchanges. For tourism, adopting the Euro would have a positive impact, as it would be more convenient to work with partners from West Europe using the Euro without the constant recalculations for travel packages.

People have been saying for years that Bulgaria should rethink its approach to tourism, break its reputation of being an accessible destination and try to create a product with more added value. How far has this process come and what has yet to be achieved?

Bulgaria is already on the list of countries where German health insurers can send their customers for balneotherapy and SPA procedures. This success is unquestionable proof of how much our reputation has improved. Our country has made a real breakthrough in the expensive, highqualified segment of medical tourism by offering a product of uncompromising quality. Along with cultural/historical and winter tourism, medical tourism is the most popular type in Bulgaria. It requires not only huge investments, but also qualified staff.

It was not just a lot of modern recreation and entertainment venues that were built according to global standards, but also golf courses of international repute and recognition. During the past year, millions of Bulgarians discovered that tourism is not just about sand and snow.

The sector has gained structural significance for the economy with a 12% contribution to GDP and an 11% share of employment. These trends are reflected in our strategic documents. As an institution, we are doing everything we can alongside businesses and branch organisations in order to build on these projects and to stimulate the dynamic development of the industry.

Which tourist segment do you think will undergo the biggest development over the next few years in Bulgaria?

Without a question, it will be balneotherapy and SPA tourism, as Covid-19 has completely transformed our idea of the sector and of travel in general. In the future, tourism will be even more environmentally friendly, protective of nature and a lot healthier.

Fortunately, Bulgaria has all the main resources necessary for developing health tourism. We have over 600 mineral water sources with over 1,600 springs, as well as medicinal clay and peat - with regard to such resources, Bulgaria comes second only to Iceland. The hottest geyser on the continent is located in our mountain resort Separeva banva.

The Covid crisis has made people think more carefully about their health, about illness prevention and active rest. I believe this will remain a constant positive habit even after this disease has disappeared.

Spring Specials 2021





Великденски и майски празници в хотел Astor Garden.

Направи директна резервация на сайта

BOOK NOW

www.astorgardenhotel.com

Минимум 2 нощувки в хотел Приморски с 15% отстъпка за резервации с **промокод EGGS21**

BOOK NOW

www.hotelprimorski.com

City Dreamers Offer

Включва вечеря в ресторанта на хотела и достъп до AQUAHOUSE с промокод CITY21

BOOK NOW

www.graffithotel.com





КРИОТЕРАПИЯ - ВЪЛШЕБНАТА СИЛА НА СТУДА

Криотерапията е специален вид нискотемпературно лечение, използвано в спортната рехабилитация за бързо възстановяване след наранявания, намаляване на възпалението и болезнените ефекти, а всяка процедура гори до 600 калории. Оптималната ефективност на процедурите се постига чрез поставяне на тялото при температури до -120 -170°C за 1-3 минути, което понижава температурата на повърхността на кожата. Криотерапията провокира производството на колаген, засилва имунитета, помага при кожни и ревматични заболявания.

Погрижете се за здравето и красотата си с криотерапия в AQUAHOUSE Thermal & Beach, к. к. Св. св. Константин и Елена.

www.aquahouse.bg

Научете повече:







ИЗБЕРИ ПОАД "ЦКБ-СИЛА":

ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.

КЪМ 31.12.2020 Г. – С 417 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1,5 МЛРД. ЛЕВА УПРАВЛЯВАНИ НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: 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.

С грижа за Вас!







емператури от порядъка на 14 градуса под нулата не са нещо, което да ни шокира в България. Но в американския щат Тексас, където нормално през февруари термометърът показва 10-15 над нулата, необичайните студове миналия месец предизвикаха истинско бедствние. И тежко претоварване за енергийната система, с множество принудителни прекъсвания на тока. И понеже в Тексас пазарът на електричество е напълно либерализиран, в някои части на щата това доведе до поскъпване на тока от нормалните 25 долара за мегаватчас до над 9000 долара. Което бе болезнено почувствано от собствениците на електромобили: вместо обичайните 15-18 долара, едно зареждане на Tesla Model S излезе на собственика ѝ цели 900 долара. Щатът изпита недостиг на електроенергия от порядъка на 10 гигавата - колкото за захранването на пет милиона домакинства или за осем пътувания с машината на времето от "Завръщане в бъдещето", както се пошегува в Twitter Алекс Епстийн.

ТОВА ЛИ НИ ОЧАКВА В БЛИЗКО БЪДЕ-

ЩЕ, когато към днешните натоварвания на електрическите мрежи се добавят и милиони електромобили? Ето може би най-ключовия въпрос в наши дни, на който никой не се наема да даде категоричен отговор.

Разбира се, условията в Тексас бяха всичко друго, но не и обичайни. Но не са чак толкова необичайни, че да не бъдат повторени. Миналото лято недостиг на енергия и принудителни прекъсвания на тока имаше и в Калифорния - не заради студа, а заради извънредните жеги. Щатските власти взеха мерки да осигурят допълнителни резервни мощности за това лято - но те струват пари, и то немалко.

И това, както споменахме, е ефектът върху мрежите днес, когато електромобилите все още са рядкост по пътищата. Какво ще стане след 10 години, когато и Европа, и САЩ очакват делът на колите на ток драстично да нарастне? ▶

▶ ПРОИЗВОДИТЕЛИТЕ НА ЕЛЕКТРОМОБИ-

ЛИ и различните стартъпи предпочитат оптимистичния тон и настояват, че никак-Ви по-особени сътресения няма да има. "Ако приемем, че в Европа ще има 10 милиона електромобила по улиците, те са едва okoло 1 процент от достъпното електричество. Тоест производството на енергия няма ga се повлияе от елекромобилите", обясни наскоро Жил Норман, вицепрезидентът по електромобилите на Renault Group, пред Automedia.bg. "Имаме уникалната възможност да скъсаме с традиционния модел, при който автомобилът еднопосочно получава енергия от бензиностанцията. Toù не би могъл да я върне. Докато електромобилът може. Работим върху обратими зарядни, които ще позволяват да се връща енергия към мрежата.

В днешната 50-киловатова батерия на Zoe има енергия да захранва един нормален дом за 6-7 дни. Включително отоплението".

Това звучи чудесно, но има някои сериозни въпросителни. Първата се отнася до броя на електромобилите. Европейската комисия работи върху т. нар. Сценарий ЕUCO30, който предвижда електрическата флотилия да набъбне от по-малко от 1 милион през 2018 до над 35 милиона през 2030 година, и около 190 милиона през 2050. Към средата на века до 34% от всички енергийни нужди ще идват от електричество, а това ще означава допълнително потребление от 356 тераватчаса - близо 11 пъти цялата годишна консумация на България в момента.

"РАЗВИТИЕТО НА ЕЛЕКТРОМОБИЛИТЕ ЩЕ промени мрежите. От една страна, ще ни трябват мощности да ги зареждаме. Но от друга, електромобилите могат и да отдават енергия към мрежата, когато има нужда", обясни Карел Крал, регионален мениджър на енергийната компания СЕЗ за България, пред Bulgaria ON AIR. "Това значи цялата мрежа да се дигитализира. Днес нашият диспечер знае откъде да прекрати захранването, когато се налага ремонт в някоя подстанция или някъде по мрежата. Но ако в този район има фотоволтации с акумулаторни батерии, или електромобили, които връщат енергия в мрежата, ние трябва да го знаем. Това ще изисква много големи инвестиции".

КАКВИ ТОЧНО ИНВЕСТИЦИИ ЩЕ ИЗИСКВА

адаптирането на мрежите към електромобили, никой не може да каже с точност. В Германия след няколко пилотни проекта експерти, начело с Мартин Браун от института Fraunhofer, заявиха, че при "много от местните разпределителни мрежи няма да са нужни корекции" (в разговор с Deutsche Welle). Оливер Брюкл, директор на проекта пеоs, оценява нужните корекции в



мрежата на около 20 go 25 милиарда евро за цяла Германия

според него това не е "неразумно много". Брюкл пресмята, че цената ще е около 1 евро месечно допълнително за всеки клиент.

Но това е в Германия, която вече направи доста по оптимизацията на електропреносната си мрежа. В САЩ уважаваната Возтоп Сопsulting Group пресмята, че едно средно електроразпределително дружество (с 2-3 милиона клиенти), ще трябва да инвестира между 1700 и 5800 долара за електромобил до 2030 година. При очакваните 40 милиона електромобила на пътя дотогава това означава между 68 и 232 милиарда долара инвестиции за цялата страна. Предвидените за момента инвестиции в мрежата обаче са едва за около 2.6 милиарда долара, според Edison Electric Institute.

В БЪЛГАРИЯ ПОЛОЖЕНИЕТО НЕ Е ПО-ОП-ТИМИСТИЧНО. "Дали мрежата е подготвена за бъдещето? Отговорът е - не", казва Карел Крал. "Но България не е единствена в това отношение. На всички оператори в Европа им предстои да инвестират много в дигитализация. В момента мрежата се състои от стотици елементи и се управлява от хора-диспечери. В бъдеще елементите ще станат милиони. Без съответен софтуер с изкуствен интелект във всеки елемент, такава мрежа не може да се управлява. Това е част от нашите програми за бъдещето... Става дума за нещо, по което ще се работи в следващото десетилетие. Но работата трябва да се започне сега, защото след пет години ще бъде късно".

Пригаждането на мрежите е само едното

тиг в системата. Но истината е, че самите институции, които се опитват да наложат електрическия преход, не са чак толкова уверени. Още през 2018 Европейската комисия поръча един доклад за ефектите на електромобилността върху енергийните системи,

съществено перо. Другото засяга капацитета за производство на електричество.

Някои експерти посочват, че в момента

доста страни в ЕС генерират повече ток,

отколкото потребяват, и съответно електромобилите не биха предизвикали недос-

ръча един доклад за ефектите на електромобилността върху енергийните системи, изготвен от Аника Клетке и Алберт Мозер от Аахенския университет, и експерти на компанията за обработка на данни Artelys. Този доклад предупреждава, недвусмислено, че при масовото въвеждане на електромобилите от огромно значение ще е потребителското поведение. Дали наистина ще има някакъв ред в зареждането им, и използване на моментите в денонощието с найниско потребление, или всеки ще зарежда, когато му потрябва?

"АКО ЕЛЕКТРОМОБИЛИТЕ СЕ ЗАРЕЖДАТ БЕЗ ВСЯКАКВА СТРАТЕГИЯ, това може да доведе до повишен недостии на енергия или до нуждата от допълнителни генерационни мощности за пиковите натоварвания. В същото време една оптимизирана стратели за зареждане може да даде допълнителна гъвкавост на енергийната система и да улесни интегрирането в нея на различни енергоизточници, понижавайки цената на производство на електричеството", отбелязват авторите на доклада, който впрочем се отнася само до леките автомобили, без да охваща автобусите и камионите.



Ако няма такива инструменти за насочване на потребителското поведение, масовото въвеждане на електрически коли ще доведе до пикове в зареждането, които ще съвпадат с пиковете в общото потребление на ток: най-вече сутрин и вечер. Което вещае сериозни проблеми за мрежите.

КАК ОБАЧЕ ДА СЕ НАЛОЖИ ПОДОБНА "ОПТИМИЗИРАНА СТРАТЕГИЯ" за зареждане? Опитът дори на страни с висока обществена qucuunлuнupaност kamo Huдерландия и Норвегия показва, че хората са склонни да следват най-вече собственото си удобство. Начинът да бъдат "оптимизирани" е само един: да бъдат принудени да плащат повече.

Клетке и Мозер препоръчват два варианта, които да се прилагат поотделно или заедно. Единият е въвеждане на тарифи за ток според периода от денонощието: нещо като познатата ни по-евтина ставка за нощния ток в България, но много по-сложна и диференцирана, така че да обхване всички пикове и спадове в потреблението през денонощието.

Вторият вариант е "цени в реално време", при които плащате според текущото търсене - точно това, което са изпитали на гърба си нещастните жители на западен Tekcac.

Въвеждането на поне единия модел е задължително, настояват авторите на доклада, "за да може системата да се справи, когато започне масовото въвеждане на електромобили".

В САЩ също от години имат електрически излишъци, но ще трябва да инсталират доста нови мощности, за да посрещнат новата армада от електромобили, обещана

от президента Байдън. "Електрификацията на транспортния сектор ще хване повечето електрически компании в крачка", казва Бен Кроповски, директорът на инженерния център към Националната лаборатория за възобновяема енергия (NREL), npeg Reuters. Cnopeg NREL go 2050 САЩ ще трябва ga удвоят производствения си капацитет, за да отговорят на нарасналото търсене на електричество.

И новите мощности, и реконструирането на електропреносната инфраструктура ще струват огромни пари. Кой ще ги плати? Не енергийните компании, разбира се. Както винаги, ще ги платят клиентите. Калифорнийският енергиен регулатор вече предупреди в един доклад, че очаква сериозно повишаване на сметките за електричество. На някои места цената на новата инфраструктура може да бъде поета частично от правителствата, но това означава в крайна сметка отново от крайните потребители чрез техните данъци. Светът бездруго е навлязъл в спиралата на рекордна задлъжнялост след десетилетието ниски лихви и печатане на пари, неизбежният изход om koemo ще е no-високи данъци.

ИМА И ДРУГ ВАЖЕН ВЪПРОС: ВСИЧКИ ЛИ ЩЕ ПЛАЩАТ ЕДНАКВО? Всъщност не. Производителите постоянно подчертават, че инвестицията в електромобила, в домашни батерии и в соларни плочи на покрива на гаража всъщност може да намали разходите на клиента, като му позволи да продава електричество към мрежите. Но това важи за онези клиенти, които могат да си позволят високата първоначална цена на електромобила, батериите и фотоволтаиците. Останалите ще плащат по-високите цени на тока, без да ползват никакви преки облаги от електрификацията, отбелязват Никола Груум и Тина Белън в анализ за Reuters. Остава и проблемът със зарядната инфраструктура. Никой не желае да плати огромната цена за изграждането й, преди да са налице клиентите, които да върнат инвестицията. А клиентите няма да се появят, докато не съществува инфраструктурата. Нещо като въпроса за кокошката и яйцето.

Решението на доста европейски правителства, а и на новата администрация на Байдън, е да подпомогнат инфраструктурата с държавни дотации. Но това още веднъж значи, че за електромобилите плащат всички, а не само онези, които ще ги ползват.

ВЪПРЕКИ КАЗАНОТО ДОТУК НИЕ НЕ ТВЪР-ДИМ, че електромобилите са грешка. Ако бъдат въведени интелигентно и предпазливо, те могат наистина да направят обществата ни доста по-чисти и по-ефективни в енергийно отношение, и да премахнат главното ограничение пред енергията от възобновяеми източници. Но за целта всички трябва да са наясно и с потенциалните негативи, които те носят, и с цената, която ще трябва да платим за тях. Заглушаването на тези въпроси днес, към което са склонни да прибягват застъпниците им, само ще доведе до допълнително недоволство и съпротива срещу технологията утре. В крайна сметка да не забравяме, че правителствата веднъж вече се опитаха да ни наложат визията си за ефективното и екологично бъдеще, като масово насърчаваха дизеловите двигатели преди петнайсетина години. Добре помним докъде довеge moßa.

WHO WILL BE PAYING FOR THE **ELECTRIC CARS?**

Despite the energetic assurances of the contrary, the electric transition will cost all of us a lot. It will only be worth it if done transparently

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

emperatures in the vicinity of minus 14C are nothing unusual for Bulgaria. In the US state of Texas, where February temperatures revolve around 10C-15C, one such unusual cold spell caused a true disaster last month. It led to a serious overload of the electricity system, accompanied by a series of power outages. Since the electricity market in Texas is fully liberalized, the electricity prices went up in some regions from the typical USD 25/MWh to over USD 9000. This was painfully felt by the electric vehicle owners, as the typical USD 15-18 charge of a Tesla Model S cost one owner a whopping USD 900. The state suffered electricity shortages in the amount of around 10 GW, which, as Alex Epstein joked on Twitter, is "the amount of electricity needed to power 5 million homes or 8 time-traveling DeLoreans," referring to the time machine from the "Back to the Future" film.

IS THIS WHAT LIES AHEAD IN THE NEAR FUTURE, when the current power grid load will be increased and burdened by millions of electric vehicles? This is likely the most important question of today, to which nobody dares give a straightforward answer.

What happened in Texas was not usual, but not unusual to the point where it couldn't happen again. There were energy shortages and power outages in California last summer, not because of the cold, but because of the immense heat. The state authorities took measures to ensure additional electricity supply during that summer, which cost quite a lot.

This is the impact on the power grid nowadays,

when electric cars are still a relatively rare occurrence. What will happen ten years down the road, when the share of electric vehicles is expected to increase significantly both in Europe and the US?

ELECTRIC CAR MANUFACTURERS and the various start-ups prefer the optimistic tone and insist that there won't be any serious commotions. "If we accept that there are 10 million EVs in Europe, they would take up just around 1 per cent of the available electricity, meaning that they would not change much in terms of electricity production in Europe," Gilles Normand, Groupe Renault Senior Vice President, told Au-

"We have the unique opportunity to go beyond what is "traditional" in the car business, where an





internal combustion car just takes petrol from the petrol station and this transfer of energy is one way only. We are working on reversible charging technologies that will allow to return electricity to the grid when it's needed. The 50 KW battery of the current Zoe generation holds energy sufficient to power an average household for several days, including heating," he said.

This sounds wonderful, but there are some serious questions. The first one pertains to the number of electric cars. The European Commission is working on the so-called EUCO30 scenario, which expects for the electric vehicles fleet to increase from less than a million units in 2018 to over 35 million by 2030 and to around 190 million by 2050. Electricity is expected to meet up to 34% of all energy needs by the middle of this century, which would translate into an increase in consumption of 356 TWh, or close to eleven times Bulgaria's current annual consumption.

"THE DEVELOPMENT OF ELECTRIC CARS WILL CHANGE THE GRID. On one hand, we would need power to charge them, but on the other, the electric vehicles could release energy into the system when needed," CEZ Bulgaria Regional Manager Karel Kral told Bulgaria ON AIR. "This means digitalizing the whole grid. Nowadays, our dispatcher knows where to cut the power off when repairs need to be made in an electrical substation or somewhere along the grid. But we must know if that area has photovoltaics with batteries or electric vehicles that feed electricity back to the grid. This will require huge investments".

THE PRECISE INVESTMENTS THAT WILL BE NEEDED to adapt the grids to electric vehicles is a question no one can give a clear answer to. After a few pilot projects in Germany, experts led by Martin Braun of the Fraunhofer Institute, told Deutsche Welle that many of the local distribution grids will require no corrections. Director of the neos project, Oliver Bruckl, assesses the necessary corrections to the grid at around EUR 20-25 billion for the whole of Germany, which he believes is "not an unreasonable amount of money". According to Bruckl, this would add up to around EUR 1 per month per resident in additional costs.

That is Germany, however, which has already done quite a few upgrades to its electricity transmission grid. In the US, the reputable Boston Consulting Group calculates that the average ▶

▶ electricity distribution company (with 2-3 million customers) would have to invest between USD 1,700 and USD 5,800 per electric vehicle until 2030. Given that 40 million electric cars are expected to be on the road by then, this would translate into investments of USD 68 billion to USD 232 billion across the country. According to the Edison Electric Institute, the currently planned investments in the grid are just around USD 2.6 billion.

THE SITUATION IN BULGARIA IS NOT MORE OPTIMISTIC. "Is the grid prepared for the future? The answer is "no"," Karel Kral said. Bulgaria is not alone in this regard. All operators in Europe are yet to invest much in digitalization. Currently, the grid consists of hundreds of elements and is managed by human dispatchers. In the future, the elements will become millions. Without the relevant software, with Al in each element, such a grid would be unmanageable, he said, adding that this is part of his company's programs for the future. This is something that will be worked on in the next decade, but work needs to start now, because it will be too late in five years, Kral explained.

UPGRADING THE GRID IS JUST one of the substantial costs. The other one concerns the electricity production capacity. Some experts believe that many EU countries are currently producing more electricity than they are consuming, meaning that electric vehicles would not cause power shortages in the system. The truth is that the very institutions trying to introduce the electric transition are not very convinced. Back in 2018, the European Commission ordered a report on the impact of electric mobility on the energy system, drafted by Annika Klettke and Albert Moser of Aachen University, together with experts from the Artelys data processing company. The report warns unambiguously that consumer behavior will be a huge factor during the large-scale introduction of electric vehicles. Whether there they will be charged in an orderly fashion during the low-consumption periods of the day, or everyone will charge them up as needed.

IF ELECTRIC CARS ARE CHARGED WITHOUT

A STRATEGY, it could lead to increased energy shortages or the need for additional production capacity for peak loads. Meanwhile, an optimized charging strategy could give the energy system additional flexibility and facilitate the integration of various energy sources into it, lowering the electricity production costs, said the authors of the report, which by the way, includes only electric cars, without buses or trucks.

If there are no such instruments for directing consumer behavior, the large-scale introduction of electric cars will lead to peak charging times, which will coincide with peak general The new capacity building and the rebuilding of the electricity transmission infrastructure will both cost a lot of money. Who will pay? Not the utilities, of course. As always, the customers will cover the costs

electricity consumption, mostly in the morning and evening hours. That could pose a serious problem for the grid.

HOW WILL SUCH AN "OPTIMIZED CHARGING STRATEGY" COME ABOUT? Even the experience of countries known for high discipline among the general public, such as the Netherlands and Norway, shows that people are inclined to be led by their own convenience, above all. There is only one way to "optimize" them, and that is to make them pay more.

Klettke and Moser propose two options that could be applied separately or together. The first one is to introduce daytime and nighttime electricity consumption rates, similar to the cheaper nighttime rate in Bulgaria, but much more complex and differentiated, so it would cover all peaks and drops in electricity consumption throughout the day. The second option is real-time rates, which would be based on current consumption, and that is exactly what the poor West Texans had to go through. The introduction of at least one model is mandatory, according to the report's authors, so that the system can cope with the widespread electric vehicle charging.

The US has had electricity surplus for years now, but will have to install quite a few new generation capacities before it can handle the new armada of electric cars, promised by US President Biden. "The electrification of the transportation sector will catch most utilities a little bit off guard," Ben Kroposki, director of the Power Systems Engineering Center at the National Renewable Energy Laboratory (NREL), told Reuters. According to NREL, by 2050, the

electrification of transportation and other sectors will require a doubling of US generation capacity.

The new capacity building and the rebuilding of the electricity transmission infrastructure will both cost a lot of money. Who will pay? Not the utilities, of course. As always, the customers will cover the costs. California's utility regulator has already warned in a report about an expected serious increase of electricity bills.

The cost of the new infrastructure could be partially covered by governments in some places, but that would ultimately mean taxpayers, who are once again the end consumers. The world has already entered the spiral of record-high indebtedness following the decade of low interest rates and money printing, the inevitable result of which will be higher taxes.

ANOTHER IMPORTANT QUESTION: WILL EVERYONE PAY THE SAME? The answer is "no". Producers are constantly saying that investing in an electric vehicle, home batteries and solar roof panels could actually reduce customers' costs by allowing them to sell electricity back to the grid. This, however, is true for those customers who can afford the high initial costs associated with purchasing an electric car, the batteries and the photovoltaics. The rest will be paying higher electricity prices, without benefiting directly from the electrification, the Reuters analysis says.

The problem with the charging infrastructure remains. Nobody wants to pay the huge costs associated with building it before there are customers who will return the investments. The customers will not emerge before the infrastructure is ready. This leads to something like a chicken-and-egg situation. The solution offered by many European governments, as well as Biden's new administration, is to help build the infrastructure with state subsidies. This, however, would once again mean that everyone will be paying for the electric vehicles and not just the people who use them.

DESPITE EVERYTHING SAID SO FAR, WE DO

NOT CLAIM that electric cars are a mistake. If introduced intelligently and cautiously, they could truly make our societies much cleaner, more energy efficient and remove the main obstacle to renewable energy sources. This would require that everyone be aware of the possible cons that would come along and the associated costs that will have to be paid. Attenuating these issues today, which is something supporters of these technologies are prone to do, will lead to additional discontent and resistance against them tomorrow. Ultimately, we must not forget that governments have already tried to impose their vision about an efficient and environmentally friendly future by encouraging diesel engines some 15 years ago. We all know how that panned out.

Dnes.bg@

Вече знаеш

СВЯТ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ НОВИН КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ



Електрически балони

Стартъпите в областта на електромобилите заличиха 730 милиарда долара пазарна стойност само за седмици

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

ече малцина изпитват съмнения: близкото бъдеще в автомобилния сектор принадлежи на електромобилите с батерии. Доскоро Европа бе единственият бастион на тази технология, но сега усилено ги налага и китайското правителство, а и новата власт в Белия дом определи електрификацията като главния приоритет в мандата на Джо Байдън. Добавете към това дългите години на ниски и отрицателни лихви, и на усилено печатане на пари, и ще разберете защо в последната година кьораво и сакато се бе засилило да инвестира в компании от сектора на електромобилите. Големият въпрос е обаче дали наистина пазарният им потенциал отговаря на огромните им те-

Последната година бе период на смайващ ръст в цените на акциите на всеки, който прави автомобили, компоненти за електромобили или поне е показал рисунка на електрическа кола, която смята да произвежда някъде в бъдещето. Тезіа бе най-очевадният пример, но зад нейния гръб огромни ръ-

стове реализираха десетки други компании, доскоро слабо или напълно неизвестни.

Напразно множество експерти предупреждаваха, че това е балон и че абсурдно начинаещи компании без готови продукти и без никакви приходи да струват повече от гиганти kamo General Motors или Volkswgen. Сега вече е късно за предупреждения: балонът изпуска въздух. Дори Tesla загуби над 33% от цената на акциите си, а при по-малките участници в сегмента има и драстично по-тежки сривове. Анализатори на The Financial Times събраха данните на всички по-значими производители на електрически превозни средства за последните 12 месеца и установиха поголовен спад, който се отнася също до производителите на батерии и създателите на инфраструктура за зареждане.

Само за месец този сектор от пазара загуби пазарна капитализация на стойност умопомрачителните 730 милиарда долара. Сега единственият въпрос, както пише FT, е къде е дъното. Вероятно е още далеч, ако се има предвид, че капитализацията на традиционните (и печеливши) производители на автомобили е средно 0.6 пъти годишните им приходи. Докато дори след голямото орязване през февруари при електрическите стартъпи този показател все още е 14.4 пъти годишните приходи. Не е трудно да се досетим, че предстоят още доста корекции.

От друга страна, самите мащаби на инвестираното са такива, че вложителите няма лесно да загубят вярата си. Всяка позитивна новина от сектора дава нов тласък нагоре - в средата на март например книжата на Тезіа отново поскъпнаха с 20% и повлякоха след себе си и доста от по-малките компании. Но все още са далеч под пиковите си стойности. Нека видим кой производител на електромобили колко загуби от пазарна капитализация в седмиците до 7 март.

TESLA - 291 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Дори и след спада през февруари флагманът на електрическата революция си остава най-високо оценената автомобилна компания в света. Тепърва обаче Илон Мъск тряб-



ва да постигне печалба от продажбата на автомобилите си. Единственият до момента положителен годишен резултат на компанията се дължеше на продадени квоти за емисии на конкуренти производители.

Текуща цена на акциите: 598 долара Най-висока цена на акциите: 900 долара Разлика между сегашната и най-високата:

Общо акции: 959.9 милиона

Пазарна капитализация: 573.9 милиарда долара

Нетен дълг: 7.69 милиарда долара

Приходи за последните 12 месеца: 31.5 милиарда долара

Оперативна печалба (преди данъци и лихви): 3.04 милиарда долара

NIO - 55 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Китайски производител на електромобили, основан от милиардера Уилям Ли и базиран в Шанхай. Nio има вече четири готови модела и подготвя още четири.

Текуща цена на акциите: 38 долара Най-висока цена на акциите: 67 долара Разлика между сегашната и най-високата:

Общо акции: 1.572 милиарда

Пазарна капитализация: 59.93 милиарда долара

Нетен дълг: 1.89 милиарда долара

Приходи за последните 12 месеца: 1.92 милиарда долара

Оперативна печалба: -836 милиона долара (загуба)

NIKOLA - 30 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Американският конкурент на Tesla при товарните автомобили понесе доста тежки удари, след като експерти публично се усъмниха, че разполага с готови технологии за водородни горивни клетки, а стратегическият партньор GM оттегли nogkpenama cu. Текуща цена на акциите: 14.9 долара Най-висока цена на акциите: 94 долара Разлика между сегашната и най-високата: -84%

Общо акции: 384 милиона

Пазарна капитализация: 5.72 милиарда долара

Нетен дълг: 903 милиона долара

Приходи за последните 12 месеца: 0.1 милиона долара

Оперативна печалба: -256 милиона долара (загуба)

XPENG - 36 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Още една китайска компания, базирана в Гуанджоу и подкрепена финансово от бившия шеф на Alibaba Xu Ксяопън (чието име на практика носи) и от основателя на Хіаоті Лей Джун. Миналата година фирмата пусна на пазара първите си два модела, и се готви да започне износ и за Eßpona.

Текуща цена на акциите: 28 долара Най-висока цена на акциите: 74.5 долара Разлика между сегашната и най-високата: - 62%

Общо акции: 789.9 милиона

Пазарна капитализация: 22.14 милиарда долара

Нетен дълг: 2.41 милиарда долара

Приходи за последните 12 месеца: 561 милиона долара ▶

▶ Оперативна печалба: -620 милиона долара (загуба)

ARRIVAL - 11.2 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Основана от Денис Свердлов, бившия шеф на руския мобилен onepamop Yota, masu компания е базирана в Лондон и Ню Йорк, и твърди, че нейните електромобили ще са първите, които ще са равни по цени на бензиновите и дизеловите машини. Компанията работи по автобус, ван, камион и малък градски автомобил. Привлече финансиране om Hyundai и американския фонд BlackRock. Логистичният гигант UPS и поръча 10 000

Текуща цена на акциите: 18.6 долара Най-висока цена на акциите: 37.2 долара Разлика между сегашната и най-високата: -50%

Общо акции: 606 милиона

Пазарна капитализация: 11.27 милиарда до-

Нетен дълг: 669 милиона долара Приходи за последните 12 месеца: 0 Оперативна печалба: 0

ARCIMOTO - 0.75 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Американска компания от щата Орегон, основана от инженера Марк Фронмайер. Тя планира да произвежда по цял свят двуместни електромобилчета от калибъра на Renault Twizy.

Текуща цена на акциите: 15 долара Най-висока цена на акциите: 36.8 долара Разлика между сегашната и най-високата: -59%

Общо акции: 34.2 милиона

Пазарна капитализация: 515 милиона долара Нетен дълг: 14 милиона долара

Приходи за последните 12 месеца: 3 милиона долара

Оперативна печалба: -15 милиона долара (загуба)

LI AUTO - 22.8 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Китайска компания, основана в Пекин от Ли Шян и финансирана от собственика на TikTok. За разлика от повечето си конкуренти, разработва хибридни модели, които могат да се движат и само на ток, и само на бензин. Вече продаде около 10 000 бройки om първия си модел Li Xiang One.

Текуща цена на акциите: 22.5 долара Наи-висока цена на акциите: 47.7 долара Разлика между сегашната и най-високата:

Общо акции: 897 милиона

Пазарна капитализация: 20.16 милиарда до-

Нетен дълг: 2.54 милиарда долара

Приходи за последните 12 месеца: 863 милиона долара

Оперативна печалба: - 266 милиона долара (загуба)

Самите машаби на инвестираното ca makuва. че вложителите няма лесно да загубят вярата си. Всяка позитивна новина дава нов тласък нагоре

CANOO - 2.9 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Доскоро известна kamo Evelozcity, masu компания е базирана в Калифорния, но е основана от германци - Щефан Краузе, бивш шеф в Deutsche Bank, и Улрих Кранц, бивш висш мениджър в ВМW. Целта ѝ е да предложи достъпни електрически миниванове. За ръководител на компанията бе привлечен бившият шеф на Ореl Карл-Томас Нойман, но той напусна през 2019.

Текуща цена на акциите: 11 долара Най-висока цена на акциите: 22.4 долара Разлика между сегашната и наи-високата:

Общо акции: 235.7 милиона

Пазарна капитализация: 2.63 милиарда долара

Нетен дълг: -

Приходи за последните 12 месеца: 3 милиона долара

Оперативна печалба: -103 милиона долара (загуба)

FISKER - 2.8 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Това е новата компания на именития автомобилен guзaüнер Хенрик Фискер (създател на BMW Z8, Aston Martin DB9, Fisker Karma), след като първото му бизнес начинание фалира заради злощастно стечение на обстоятелства. Първият му масов модел, Fisker Ocean, бе представен още миналия януари, но производството бе отложено заpagu Koßug 19.

Текуща цена на акциите: 21.3 долара Най-висока цена на акциите: 32 долара Разлика между сегашната и най-високата: -33%

Общо акции: 277 милиона

Пазарна капитализация: 5.9 милиарда дола-

Нетен дълг: 23 милиона долара Приходи за последните 12 месеца: 0 Оперативна печалба: -36 милиона долара

LORDSTOWN - 2.47 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Американска компания от щата Охайо, соб-

ственост на Workhorse Group (виж следващата снимка). Лордстаун е бивш завод на General Motors, преоборудван сега за производство на електрически пикапи. Първият модел, наречен Endurance, бе nokaзaн npeg публика, но още не е на пазара.

Текуща цена на акциите: 16.8 долара Най-висока цена на акциите: 31.8 долара Разлика между сегашната и най-високата:

Общо акции: 165 милиона

Пазарна капитализация: 2.77 милиарда до-

лара

Нетен дълг: 0

Приходи за последните 12 месеца: 0

Оперативна печалба: 0

WORKHORSE GROUP - 3.52 МИЛИАРДА ДО-ΛΔΡΔ

Компанията-майка на Lordstown навремето е основана, за да продължи производството на стари модели на GM, спрени от гиганта, но все още търсени от фенове. Сега компанията се пренасочва към електрически модели - и наземни, и летящи, като показания на снимката okmokonmep SureFly.

Текуща цена на акциите: 13.7 долара Най-висока цена на акциите: 43 долара Разлика между сегашната и най-високата:

Общо акции: 120.5 милиона

Пазарна капитализация: 1.65 милиарда долара

Нетен дълг: -

Приходи за последните 12 месеца: 1 милион долара

Оперативна печалба: -22 милиона долара (загуба)

ELECTRAMECCANICA - 0.84 МИЛИАРДА ДО-

Канадска компания от Ванкувър, основана от Хенри Рейзнър. Неговият брат, Франк Рейзнър, е създател на компанията Intermeccanica, която от десетилетия прави спортни модели по лиценз в малки серии. Electrameccanica предлага триколесното електромобилче Solo, и се готви да пусне електрически роудстър, наречен Tofino.

Текуща цена на акциите: 5.1 долара Най-висока цена на акциите: 13.6 долара Разлика между сегашната и най-високата:

Общо акции: 98.6 милиона

Пазарна капитализация: 498 милиона долара

Нетен дълг: 78 милиона долара

Приходи за последните 12 месеца: 1 милион

Оперативна печалба: -23 милиона долара

(загуба)

LIGHTNING EMOTORS - 0.51 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Американска компания, която не трябва да



се бърка с фалиралия британски произвоgumeл на спортни коли Lightning Cars. LeM произвежда електрически ванове и камиони, ползвайки платформи от Ford и други големи производители, и наскоро спечели два големи договора на обща стоиност 70 милиона долара.

Текуща цена на акциите: 11 долара Най-висока цена на акциите: 17.4 долара Разлика между сегашната и най-високата: -36%

Общо акции: 82 милиона

Пазарна капитализация: 915 милиона долара

Нетен дълг: 173 милиона долара

Приходи за последните 12 месеца: 9 мили-

она долара

Оперативна печалба: - 11 милиона долара

(загуба)

-65%

KANDI TECHNOLOGIES - 0.93 МИЛИАРДА ДОЛАРА Китайски производител на компактни елек-

тромобили, дългогодишен партньор на гиганта Geely. От миналата година изнася два от малките си градски модели и в САЩ. Текуща цена на акциите: 6.1 долара Най-висока цена на акциите: 17.5 долара Разлика между сегашната и най-високата:

Общо акции: 81.8 милиона

Пазарна капитализация: 499 милиона долара Нетен дълг: -

Приходи за последните 12 месеца: 106 милиона долара

Оперативна печалба: 3 милиона долара

GREENPOWER MOTOR - 0.44 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Канадски производител на електрически автобуси и ванове, базиран във Ванкувър, който разполага вече с шест модела в гамата си.

Текуща цена на акциите: 28.3 долара Най-висока цена на акциите: 43.6 долара Разлика между сегашната и най-високата: -35%

Общо акции: 20.6 милиона

Пазарна капитализация: 461 милиона долара

Нетен дълг: 20 милиона долара

Приходи за последните 12 месеца: 6 милиона долара

Оперативна печалба: -4 милиона долара (загуба)

BYD CO - 42 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Китайски производител на електромобили (абревиатурата ugва om Build Your Dream построй мечтата си). Компанията нашумя преди години, като привлече солидна инвестиция от "оракула от Омаха" Уорън Бъфет. Днес разполага с над дузина електрически модели.

Текуща цена на акциите: 49.9 долара



Най-висока цена на акциите: 72.9 долара Разлика между сегашната и най-високата: -31.5%

Общо акции: 1.81 милиарда

Пазарна капитализация: 90.49 милиарда до-

лара

Нетен дълг: -

Приходи за последните 12 месеца: 21.47 милиарда долара

Оперативна печалба: 2.99 милиарда долара

FARADAY FUTURE - 2.98 МИЛИАРДА ДОЛА-

Най-гръмко стартиралият производител на електромобили още през 2016 обяви, че започва да строи завод за 1 милиард долара в северен Лас Вегас, и че през 2017 ще пусне на пазара "убиеца на Tesla". Пет години покъсно все още няма готов автомобил, строежьт выв Вегас бе зарязан и вместо това бе нает малък стар завод в Калифорния, а основателят Дзя Юетън nogage gokyменти за личен фалит и се оттегли. Сега се очаква сключването на партньорство с Geely.

Текуща цена на акциите: 11.9 долара Най-висока цена на акциите: 20.8 долара Разлика между сегашната и най-високата:

Общо акции: 337 милиона

Пазарна капитализация: 4.01 милиарда до-

лара

Нетен дълг: 748 милиона долара Приходи за последните 12 месеца: 0

Оперативна печалба: 0

LUCID MOTORS - 64 МИЛИАРДА ДОЛАРА

Базирана в Калифорния компания, ръковоgeнa om бившия главен инженер на Tesla Питър Роулинсън. След дълго очакване дебютният модел Lucid Air e почти готов за пазара, като обещава 830 км пробег с едно зареждане, висока автономност и възможност за зареждане при 350 киловата.

Текуща цена на акциите: 24.4 долара Най-висока цена на акциите: 64.9 долара Разлика между сегашната и най-високата: -62%

Общо акции: 1.59 милиарда

Пазарна капитализация: 39 милиарда долара

Нетен дълг: 4.5 милиарда долара Приходи за последните 12 месеца: 0

Оперативна печалба: 0

СРИВОВЕ И ПРИ БАТЕРИИТЕ...

Драстични са спадовете и при другите компании, свързани с електрическата мобилност. Създателите на зарядна инфраструктура отчитат между 35% (Alfen) и 60% (Beam Global) поевтиняване на акциите спрямо най-високата им позиция за последните 12 месеца.

При производителите на батерии свиването е между 28% (FREYR) и 75% (Romeo Power).

И в двата сектора компаниите почти без изключения са на загуба за последните 12

... И РЯЗЪК КОНТРАСТ С ТРАДИЦИОННИТЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ

На този фон традиционните автомобилни производители изглеждат направо в текущо здраве. Най-големите спадове в цените на akuuume ca egßa okoло 10% (Stellantis, Toyota u Nissan), а при повечето - в рамките между половин и тпет процента.

На фона на електрическите си "конкуренти" традиционните производители се радват на завидни оперативни печалби за последните 12 месеца: от 561 милиона долара за Nissan, през 10.5 милиарда долара за BMW и 14 милиарда за VW, до цели 32.6 милиарда за Toyota.



ow, few people have any doubts on the matter: the foreseeable future of the automotive sector belongs to battery-operated vehicles. No long ago, Europe was the sole bastion of this technology, but now we are seeing the Chinese government put significant effort into popularising them, and the new White House administration has set electrification as a main priority of Biden's term.

In the context of the many years of low and negative interest and of increased money printing, it is not difficult to understand why during the past year, everyone was scrambling to invest in the electric car industry. But the real question is whether their market potential corresponds to their enormous current assessments.

The past year saw a jaw-dropping rise in stocks of any enterprise producing vehicles, electric car components or any company that has at the very least produced a sketch of an electric car they intend to produce at some point in the future. Tesla was the most obvious example, but behind its back, dozens of other companies that were completely unknown just a while ago were cashing in on huge growth rates.

Many experts warned in vein that a bubble was occurring and that it was ridiculous for beginner companies without any finished products or revenue to be worth more than behemoths such as General Motors or Volkswagen. Now, it is too late for warnings: the bubble is already leaking. Even Tesla lost over 33% of its share price, and for the smaller players, the decline was even more drastic. Analysts of The Financial Times collected the data of all substantial electric car manufacturers for the past twelve months and they found a massive drop that also affected battery manufacturers and the manufacturers of charging infrastructure. During this month alone, this market sector lost a market capitalisation of the unthinkable 730 billion dollars. Now the only question that remains, as per The Financial Times, is when we will hit the bottom. It is probably still far away, considering that fact that the capitalisation of traditional (and profitable) automotive manufacturers is on average 60% of their annual income. Even after the big cuts of February, for electric startups, this index is still over 14.4 times that of previous revenues. It is no stretch of the imagination that more adjustments await.

On the other hand, the scale of investment makes investors unlikely to lose faith quickly. Every positive piece of news from the sector is a new move upward – for instance, in the middle of March, the value of Tesla stock rose again by 20% and took a lot of smaller companies along with it. But they are still far from their peak values. Let us see how much each electric manufacturer has lost in the weeks leading up to 7 March.

TESLA - 291 BILLION DOLLARS

Even after the February decline, the flagman of the electric revolution is still the most highly valued automotive company in the world. But Elon Musk has yet to make a profit from selling cars. The only positive annual financial result of the company so far was due to the harmful emission quotas sold to competitive manufacturers.

Current share value: USD 598 Highest share value: USD 900

Difference between current and highest: -33.6%

Total shares: 959.9 million

Market capitalisation: USD 573.9 billion

Net liabilities: USD 7.60 billion

Revenue for the past twelve months: USD 31.5





hillion

Operating profit USD 3.04 billion

NIO - USD 55 BILLION

Chinese electric car manufacturer founded by the billionaire William Li and based in Shanghai Nio already has four models ready and is currently working on four more

Current share value: USD 38 Highest share value: USD 67

Difference between current and highest: -43%

Total shares: 1.572 billion

Market capitalisation: USD 59.93 billion

Net liabilities: USD 1.89 billion

Revenue for the past twelve months: USD 1.92

billion

Operating profit: USD -836 million (loss)

NIKOLA - USD 30 BILLION

Tesla's American competitor in freight vehicles suffered a heavy financial blow after experts cast public doubt that it has ready-to-use hydrogen fuel cell technology, and its strategic partner GM withdrew their support.

Current share value: USD 14.9

Highest share value: USD 94

Difference between current and highest: -84%

Total shares: 384 million

Market capitalisation: USD 5.72 billion

Net liabilities: USD 903 billion

Revenue for the past twelve months: USD 0.1 mil-

Operating profit: USD -256 million (loss)

XPENG - USD 36 BILLION

Another company based in Guangzhou and financially backed by the former head of Alibaba Hee Xiaoping (whom it was practically named after) and by the Xiaomi founder Lei Jun. Last year, the company launched its first two models and is now in preparation for commencing export to Europe as well

Current share value: USD 28 Highest share value: USD 74.5

Difference between current and highest: -62%

Total shares: USD 789.9 million Market capitalisation: USD 22.14 billion Net liabilities: USD 2.41 billion

Revenue for the past twelve months: USD 561 mil-

Operating profit: USD -620 million (loss)

ARRIVAL - USD 11.2 BILLION

Founded by Denis Sverdlov, the former head of the Russian mobile operator Yota, this company is based in London and New York, and it claims it will produce the first electric cars that rival the prices of gasoline and diesel engines. The company is working on a bus, a van and a small urban automobile. It has attracted funding from Hyundai and the American fund BlackRock. The logistics giant UPS has already ordered 10,000 buses from the company.

Current share value: USD 18.6 Highest share value: USD 37.2

Difference between current and highest: -50%

Total shares: 606 million

Market capitalisation: USD 11.27 billion

Net liabilities: USD 669 billion

Revenue for the past twelve months: 0

Operating profit: 0

ARCIMOTO - USD 0.75 BILLION

The American company from the state of Oregon was founded by the engineer Mark Frohnmayer. It intends to manufacture two-seat electric cars similar to the Renault Twizy on a global scale.

Current share value: USD 15 Highest share value: USD 36.8

Difference between current and highest: -59%

Total shares: USD 34.2 million Market capitalisation: USD 515 million Net liabilities: USD 14 billion

Revenue for the past twelve months: USD 3 million

Operating profit: USD -15 million (loss)

LI AUTO - USD 22.8 BILLION

A Chinese company founded in Beijing by Li Xiang and funded by the owner of TikTok. In contrast to most of its competitors, it is developing hybrid models that can run on both gasoline and electricity. It has already sold about 10,000 pieces of its

first model Li Xiang One. Current share value: USD 22.5 Highest share value: USD 47.7

Difference between current and highest: -53%

Total shares: 897 million

Market capitalisation: USD 20.16 billion

Net liabilities: USD 2.54 billion

Revenue for the past twelve months: USD 863 mil-

Operating profit: USD -266 million (loss)

CANOO - USD 2.9 BILLION

Known as Evelozcity until recently, this company is based in California, but it was founded by Germans - Stefan Krause, former head at Deutsche Bank, and Ulrich Kranz, former senior manager at BMW. Its aim is to offer accessible electric minivans. The former Opel CEO Karl-Thomas Neumann was recruited to lead the company, but he left back in 2019.

Current share value: USD 11 Highest share value: USD 22.4

Difference between current and highest: -50%

Total shares: 235.7 million

Market capitalisation: USD 2.63 billion

Net liabilities: -

Revenue for the past twelve months: USD 3 million Operating profit: USD -103 million (loss)

FISKER - USD 2.8 BILLION

This is a new company by the renowned automotive designer Henrik Fisker (creator of BMW Z8, Aston Martin DB9, Fisker Karma), after his first business venture went bankrupt due to an unfortunate turn of events. His first mass model, Fisker Ocean, was presented back in January 2020, but production was delayed due to Covid-19.

Current share value: USD 21.3 Highest share value: USD 32

Difference between current and highest: -33%

Total shares: 277 million

Market capitalisation: USD 5.9 billion

Net liabilities: USD 23 billion

Revenue for the past twelve months: 0 Operating profit: USD -36 million (loss)

LORDSTOWN - USD 2.47 BILLION

This American company from the state of Ohaio is owned by Workhorse Group (see the image below). Lordstown is a former factory of General Motors, now re-equipped for the production of electric pick-up trucks. The first model called Endurance was demonstrated to the public, but is not widely available yet.

Current share value: USD 16.8 Highest share value: USD 31.8

Difference between current and highest: -47%

Total shares: 165 million

Market capitalisation: USD 2.77 billion

Net liabilities: 0

Revenue for the past twelve months: 0 ▶

▶ Operating profit: 0

WORKHOUSE GROUP - USD 3.52 BILLION

Lordstown's parent company was founded to continue the production of old GM models that were discontinued by the company but are still in demand by fans. Now the company is shifting towards electric models – both ground and aerial vehicles, such as the octocopter SureFly shown in the image.

Current share value: USD 13.7 Highest share value: USD 43

Difference between current and highest: -68%

Total shares: 120.5 million

Market capitalisation: USD 1.65 billion

Net liabilities:

Revenue for the past twelve months: USD 1 million Operating profit: USD -22 million (loss)

ELECTRAMECCANICA - USD 0.84 BILLION

A Canadian company based in Vancouver and founded by Henry Reisner. His brother, Frank Reisner, is the founder of the company Intermeccanica, which has been building limited-series licensed sports models for decades. Electrameccanica is offering the electric three-wheeler Solo, and it is preparing to launch an electric roadster called Tofino.

Current share value: USD 5.1 Highest share value: USD 13.6

Difference between current and highest: -63%

Total shares: 98.6 million

Market capitalisation: USD 498 million

Net liabilities: USD 78 billion

Revenue for the past twelve months: USD 1 million

Operating profit: USD -23 million (loss)

LIGHTNING EMOTORS - USD 0.51 BILLION

An American company not to be confused with the bankrupt British sports car manufacturer Lightning Cars. LeM manufactures electric vans and trucks using platforms by Ford and other large manufacturers, and it recently won two substantial contracts for the total amount of USD 70 million.

Current share value: USD 11 Highest share value: USD 17.4

Difference between current and highest: -36%

Total shares: 82 million

Market capitalisation: USD 915 million

Net liabilities: USD 173 billion

Revenue for the past twelve months: USD 9 million Operating profit: USD -11 million (loss)

KANDI TECHNOLOGIES - USD 0.93 BILLION

A Chinese manufacturer of company electric cars and long-time partner to the giant Geely. Since last year, it has been exporting two of its urban models to the US as well.

Current share value: USD 6.1 Highest share value: USD 17.5

Difference between current and highest: -65%

Total shares: 81.8 million

Market capitalisation: USD 499 million

Net liabilities: -

The capitalisation of traditional (and profitable) automotive manufacturers is on average 0.6% of their annual income. Even after the big cuts of February, for electric startups, this index is still over 14.4 times their revenues

Revenue for the past twelve months: USD 106 mil-

lion

Operating profit: USD 3 million

GREENPOWER MOTOR - USD 0.44 BILLION

A Canadian manufacturer of buses and vans based in Vancouver, which already has six models in its range.

Current share value: USD 28.3 Highest share value: USD 43.6

Difference between current and highest: -35%

Total shares: 20.6 million

Market capitalisation: USD 461 million

Net liabilities: USD 20 billion

Revenue for the past twelve months: USD 6 million

Operating profit: USD -4 million (loss)

BYD CO - USD 42 BILLION

A Chinese manufacturer of electric cars (abbreviated from Build Your Dream). The company gained some traction years ago by getting a substantial investment by the Oracle of Omaha Warren Buffett. Today, it has over a dozen electric models.

Current share value: USD 49.9 Highest share value: USD 72.9

Difference between current and highest: -31.5%

Total shares: 1.81 billion

Market capitalisation: USD 90. 49 billion

Net liabilities: -

Revenue for the past twelve months: USD 21. 47

billion

Operating profit: USD 2.99 billion

FARADAY FUTURE - USD 2.98 BILLION

The electric car manufacturer began operation with a bang back in 2016 and declared that it would be building a billion-dollar factory in Northern Las Vegas, as well as launching the "Tesla

killer" in 2017. Five years later, it still has yet to present a finished car, the Las Vegas construction was abandoned and instead a small old factory was rented in California, and the founder Jia Yueting has filed for personal bankruptcy and retired. Now, the conclusion of a partnership with Geely is anticipated.

Current share value: USD 11.9 Highest share value: USD 20.8

Difference between current and highest: -43%

Total shares: 337 million Market capitalisation: USD 4.01 billion Net liabilities: USD 748 billion

Revenue for the past twelve months: 0

Operating profit: 0

LUCID MOTORS - USD 64 BILLION

Based in California, the company is managed by the former Chief Engineer of Tesla, Peter Rawlinson. After a long period of anticipation, the début model Lucid Air is almost market-ready and it promises mileage of 830 km per charge, a high level of autonomy and the possibility of charging at 350 kW.

Current share value: USD 24.4 Highest share value: USD 64.9

Difference between current and highest: -62%

Total shares: 1.59 billion Market capitalisation: USD 39 billion Net liabilities: USD 4.5 billion

Revenue for the past twelve months: 0

Operating profit: 0

A DRASTIC DROP IN BATTERIES AND CHARGERS

We are also seeing stocks of other companies related to electricity and mobility take a sharp plunge. Charging infrastructure creators are reporting a drop in value of between 35% (Alfen) and 60% (Beam Global) as compared to their peak for the past twelve months.

For battery manufacturers, this decline is between 28% (FREYR) and 75% (Romeo Power).

In both sectors, the companies have been suffering losses for the past twelve months almost without exception.

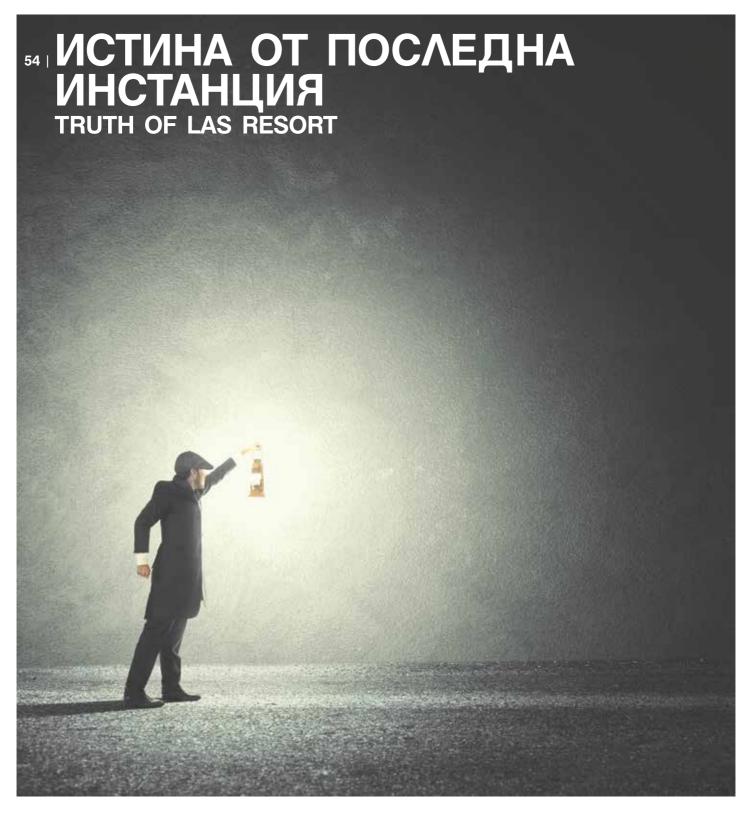
...AND A STARK CONTRAST TO TRADITIONAL MANUFACTURERS

Compared to this, traditional automotive manufacturers almost seem like they are in perfect health. The greatest declines in stock prices are only about 10% (Stellantis, Toyota and Nissan), and for most they range between half a percent and five percent.

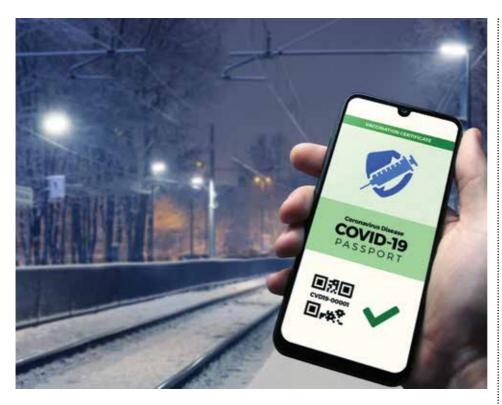
Compared to their electric competitors, traditional manufacturers have been enjoying enviable operating profits for the past twelve months: from USD 561 million for Nissan, through USD 10.5 billion for BMW and USD 14 billion for VM, to a whole USD 32.6 billion for Toyota.

ANALYSIS POLITICS









ЗЕЛЕНИТЕ ПАСПОРТИ ВЕЧЕ СЕ ЗАДАВАТ

Изглежда само въпрос на време всеки европеец да се сдобие с втори паспорт ваксинационен. Европейската комисия ще предложи издаването на единен сертификат за гражданите във връзка с Covid-19, съобщава The Financial Times. За мярката натискаха няколко държави, зависими силно от туризма, а възраженията срещу нея идват най-вече от Франция, според чиято позиция това ще е дискриминираща мярка. Европейската комисия предлага създаването на "дигитален зелен сертификат", който да позволи на гражданите да пътуват между държавите, без да бъдат принудени да изтърпяват карантина при пристигането си. Сертификатът ще се издава на хора с документ за ваксинация. с документ за прекаран Covid-19 или с отрицателен тест за вируса. Чиновниците от Брюксел настояват, че сертификатът няма да бъде паспорт, а обща система, която да улесни правителствата в координацията на предпазните мерки при пътуване. Много наблюдатели обаче отбелязват, че от него ще зависи дали хората ще могат да пътуват свободно - на практика основна функция на nacnopma.

Тепърва трябва да се изясни кои ваксини ще признава за надеждни бъдещият сертификат. Страни като Унгария прибегнаха до руски и китайски ваксини, преди те да бъдат одобрени от общоевропейския регулатор. От друга страна, ваксината на Astra-Zeneca бе одобрена от него, но впоследствие спряна или ограничена в повечето страни от съюза заради съмнения за силни странични ефекти.

Проектът предлага правителствата в ЕС да могат да сключват двустранни пътнически споразумения със страни извън общността, стига те предварително да бъдат одобрени от комисията. Междувременно шефът на ІАТА, браншовата организация на пътническата авиация, изрази съмнение, че държавите-членки ще успеят да координират отварянато на границите си навреме, за да спасят летния туристически сезон. "В Европа някои - нека от учтивост ги наречем слабости - при изпълнението на ваксинационната стратегия не усилиха особено увереността на отделните държави", коментира Александър де Жюниак. **■**

GREEN PASSPORTS AHEAD

It seems like it's a matter of time that each European will get a second passport – a vaccination one. The European Commission will propose issuing a common certificate related to Covid-19, Financial Times reported. That was an initiative by several member states, highly dependent on tourism. The objections, on the other hand, came from France, stating that this will be discrimination.

The Commission proposes the creation of "digital green certificate", which will allow citizens to travel in different countries, without having to be quarantined prior to their arrival. The certificate will be granted to individuals with documents that prove either vaccination, negative test or that the person already had the infection.

The officials in Brussels insist that the certificate won't be a passport, but rather a common system, which will make coordination of travel measures easier for governments. Many observers point out, however, that this certificate will determine that these people will be able to travel freely – essentially the main function of a passport.

It is yet to be clarified which vaccines will be reliable according to the future certificate. Countries like Hungary opted for Russian and Chinese vaccines before they were confirmed by the European regulatory institutions. On the other hand, the Astra-Zeneca vaccine was given green light exactly by the European authorities, but was later suspended or restricted by many member states due to concerns about the severe side effects.

The project envisages that national governments in the EU will be able to strike bilateral travel agreements with third countries, as long as they are first confirmed by the Commission in Brussels.

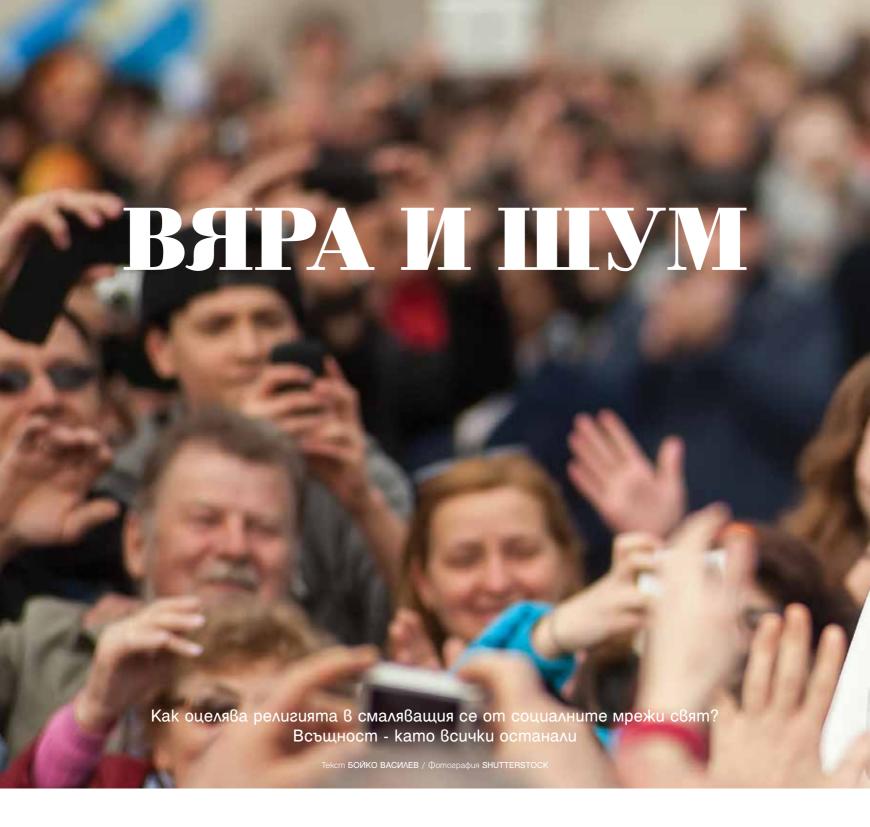
Meanwhile the head of International Air Transport Association (IATA), expressed doubt that the member states will manage to coordinate the opening of their borders early enough to save the summer tourist season. "In Europe some – let's politely call them weaknesses – in the implementation of the vaccination strategy did not increased much the confidence of the individual countries", said Alexandre de Juniac.





*ЛЮКСОВОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО *ДВУХ- И ТРЕХКОМНАТНЫЕ КВАРТИРЫ С ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ ПЛАНИРОВКОЙ *ОТЛИЧНАЯ ИНВЕСТИЦИЯ *ИНВЕСТИЦИОННО-СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ С БОЛЬШИМ ОПЫТОМ И ОТЛИЧНОЙ РЕПУТАЦИЕЙ

*LUXURY CONSTRUCTION *ONE - AND TWO - BEDROOM APARTMENTS WITH FUNCTIONAL DISPOSITION *EXCELLENT INVESTMENT *INVESTMENT CONSTRUCTION COMPANY WITH EXPERIENCE AND A GREAT REPUTATION



апата рязко смени маршрута и тръгна към аплодиращата група. "Виждам, че можете да вдигате шум", усмихна се той, докато един отец превеждаше на български. "Да живее папата!", извикаха младежите, но Франциск I вдигна ръка: "Но можете ли да пазите тишина в сърцето си?"

"В СЪРЦЕТО МОЖЕМ ДА НАМЕРИМ найблагородните чувства", продължи той. "Така че вдигайте шум! Но запазете тишината в сърцето си. И се молете за мен". Секунди по-късно скандиранията изригнаха с нова сила.

Това бе един от най-вълнуващите мигове

от папското посещение в България през пролетта на 2019. Запечатаха го със смартфони и го качиха във Фейсбук. Заслужава си да го припомним, когато говорим за вярата в ерата на социалните мрежи. Тази тема завихря противоположни стихии – шум и тишина, суета и скромност, църква и медии. Как да ги съберем?

Въпросът не е лесен. В първите десетилетия след Втората световна западните общества ставаха все по-светски, а религиозните организации – все по-медийни. С времето тези процеси станаха толкова банални, че мнозина броят социалните мрежи просто за поредния техен етап. Мисля, че бъркат. С Фейсбук, Гугъл и Амазон живеем в съвсем друг, различен свят.

СЪЗДАТЕЛИТЕ НА ТЕХНОЛОГИИ, ПЛАТ-ФОРМИ И МРЕЖИ бяха идеалисти и утописти. Но творенията им смесиха надежда с мрачни предчувствия. Да, те свързаха хората и дадоха глас на всички, безплатно и без цензура. Оказа се обаче, че в Мрежата омразата се движи по-бързо и по-ефективно от любовта. По-лесно е да загубиш доверие и привързаност, отколкото да ги изградиш. Хейтът ти носи повече "лайкове" от сърчицата, котенцата и къртичетата. Успяват параноиците, хейтърите, злото. Джейрън Лениър - технопионерът, който измисли термина "виртуална реал-





ност" - написа книга със заглавие "10 аргумента да изтриете веднага Вашия профил в социалните медии." В нея той използва теологичен език: трябва да "излезем от Фейсбук", за да "спасим душата си".

ДА ОТБЕЛЕЖИМ И ДРУГ ЕФЕКТ на социалните мрежи. Техните алгоритми формират ехо-балони, в които потребителят получава още от същото. Ако си вярващ, можеш да станеш още по-вярващ - или даже радикал, фанатик, фундаменталист. И обратното, ако си атеист, можеш да станеш войнстващ атеист. Събрани в интернет-общности, групите взаимно се надъхват, капсулират и радикализират.

Крайностите събират "лайкове" и нараcmßam.

Това не винаги е безобидно. Мрежата харесва бруталните послания, примерно екзекуции на живо. Т.н. "Ислямска държава" разчиташе на интернет и социалните мрежи за вербовка, организация и пропаганда.

В СМАЛЕНАТА ОТ МРЕЖИТЕ ПЛАНЕТА kyamoßeme npeckayam ucmopuyeckume cu граници. Още от 60-те Западът позна и прие дзен, йога и трансцендентална медитация. В Южна Корея християните са повече от другите религии. Евангелистите се умножават в католическа Бразилия,

президентът Болсонару събира привърженици тъкмо сред тях. Хиндуистът Шри Шри Рави Шанкар помирява венецуелци, колумбийци, иракчани.

И какво да прави религията в глобалния свят на лайкове, шум, суета, емоции и преливаща отвсякъде информация? Да бори ли омразата в мрежите? Или да ги използва? Въобще, как да вирее в тази какофония на суетата? Сериалите на Паоло Сорентино "Младият папа" и "Новият папа" дават парадоксална и може би опасна възможност за поява на нов религиозен лидер. Вижте го във филма - необикновен, ярък, на ръба на чудото. В него се блъскат крайности мощна вяра и раздиращо съмнение, сила и слабост, мода и консерватизъм, политика и отвъдност, демокрация и тирания. Прилича на звезда: красив като ангел, харизматичен като гуру и странен като капризно geme.

НО ОСТАВЕТЕ СЕРИАЛИТЕ. ДОРИ В РЕАЛ-НОСТТА новите религиозни лидери вече изглеждат по новому. Ето го папа Франциск, първият йезуит и първият, приел името на Св. Франциск от Асизи: мие краката на бедните, говори със случайни хора, публикува в Инстаграм, бори се за климата, посещава Ирак, говори с великия аятолах Али Систани. Едни го наричат "комунист", други - "светец", но всички са съгласни - такъв няма и май не е имало. Но не е само той. Следете новия сръбски патриарх Порфирий. Той вече заяви, че може да разбере гей двойките. Като митрополит в Хърватия разбираше католиците. Нарече покойния кмет на Загреб "свой приятел". Разговаря с хората не по-зле от Франциск. Да се чудиш и да се маеш накъде върви сръбското православие.

ЕДНА ЗАДАЧА ТОРМОЗИ ВСИЧКИ, решили да загърбят временното и да живеят с трайното. Постмодерният свят препуска бързо, като кадри в рапърски клип. Сменя новини, нагласи, постижения, технологии. Как да го спреш? "Че защо ни е да забавяме света?", ме попита Шри Шри Рави Шанкар, иронизирайки моя опит да търся всеобхватни обяснения. "По-добре да научим хората да не се уморяват".

Едва ли е толкова просто. Молитвата не бива да се бърка с медитацията. Религията не е да се отпуснем, да свалим напрежението или да натиснем паузата в света на всеобщия шум. Истинската вяра е много повече от това. И с технологии, и без тях, който я търси, ще я намери - като живот, смисъл и тишина в сърцето.





www.interlogistica.bg

By BOYKO VASSILEV / Photography SHUTTERSTOCK

he pope abruptly changed route and walked to the jubilant multitude. "I see that you can make noise", he smiled as a priest was translating into Bulgarian. "Long live the Pope!" the young people cheered, but Francis I raised his hand: "But can you keep silence in your heart?"

"WE CAN FIND THE NOBLEST FEELINGS IN THE HEART," he continued. "So, make some noise! But keep the silence in your heart. And pray for me." Seconds later the cheers erupted anew. This was one of the most exciting moments of the papal visit to Bulgaria in the spring of 2019. It was eternalised on smartphones and uploaded to Facebook. It is worth recalling it when we talk about faith in the era of social networks. This theme swirls opposing elements - noise and silence, vanity and modesty, church and media. How to unite them?

THE QUESTION IS NOT EASY. In the first decades after World War II, Western societies became more secular and religious organisations more media-like. Over time, these processes have become so banal that many count social networks just for their next stage. I think they are mistaken. With Facebook, Google and Amazon we live in a completely different, different world.

THE CREATORS OF TECHNOLOGIES, platforms and networks were idealists and utopians. But their creations mixed hope with gloomy forebodings. Yes, they connected the people and gave their voice to everyone, for free and without censorship. However, it turned out that on the Web, hatred moves faster and more effectively than love. It is easier to lose trust and affection than to build them. Hate brings you more 'likes' than hearts, kittens and moles. Paranoids, haters and evil succeed. Jaron Lanier - the tech pioneer who coined the term 'virtual reality'- wrote a book entitled Ten Arguments for Deleting Your Social Media Accounts Right Now. In it, he uses theological language: we have to "get out of Facebook" to "save our souls."

LET'S NOTE ANOTHER EFFECT of social networks. Their algorithms form echo balloons in which the user receives more of the same. If you are a believer, you can become more religious - or even a radical, a fanatic, or a fundamentalist. And conversely, if you're an atheist you can become a militant atheist. Gathered in online communities, the groups inspire, encapsulate and radicalise each other. Extremes collect the likes and grow.

THIS IS NOT ALWAYS HARMLESS. The Web likes the brutal messages, for example executions live. The Islamic State relied on the Internet and social networks for recruitment, organisation and propaganda.

ON A NETWORK-SHRUNKEN PLANET, the cults transcend their historical boundaries. Since the 1960s, the West has recognised and adopted Zen, yoga, and transcendental meditation. In South Korea, Christians are more than any other religion. As the Evangelists multiply in Catholic Brazil, President Bolsonaro gathers supporters among them. Hindu Sri Sri Ravi Shankar reconciles Venezuelans. Colombians, and Iragis.

AND WHAT IS RELIGION supposed to do in the global world of likes, noise, vanity, emotions and information swarming in from everywhere? Fighting hatred in the networks? Or using them? In general, how to grow in this cacophony of vanity? Paolo Sorrentino's series The Young Pope and The New Pope give a paradoxical and perhaps dangerous opportunity for the emergence of a new religious leader. See it in the movie - unusual, bright, on the verge of a miracle. Extremes collide in it - strong faith and divisive doubt, strength and weakness, fashion and conservatism, politics and the afterlife, democracy and tyranny. He looks like a star: beautiful as an angel, charismatic as a guru and strange as a capricious child.

BUT LEAVE THE SERIES OUT. Even in reality the new religious leaders now appear in a new way. Here is Pope Francis, the first Jesuit and the first to take the name of St Francis of Assisi: washes the feet of the poor, talks to random people, publishes in Instagram, fights climate, and visits Iraq to talk with Grand Ayatollah Ali al-Sistani. Some call him a 'communist', others - a 'saint', but everyone agrees that there has never been a pope like him. But it's not just him. See the new Serbian patriarch Porphyrios. He has already said he can understand gay couples. As bishop in Croatia he understood the Catholics. He called the late mayor of Zagreb a friend. He talks to people no worse than Francis. One may wonder where Serbian Orthodoxy is heading.

ONE PROBLEM BOTHERS everyone who decide to turn their backs on the temporary and live with the eternal. The postmodern world is racing fast, like footage in a rap video. Changing news, attitudes, achievements, technologies. How to halt it? "Why should we slow down the world?" Sri Sri Ravi Shankar asked me, ridiculing my attempt to seek comprehensive explanations. "We better teach people not to get tired."

IT IS NOT THAT SIMPLE. Prayer should not be confused with meditation. Religion is not meant to relax, to take off the pressure or click 'Pause' in the world of universal noise. True faith is much more than that. With technology or without it, he who looks for it will find it - like life, meaning and peace in the heart. ■

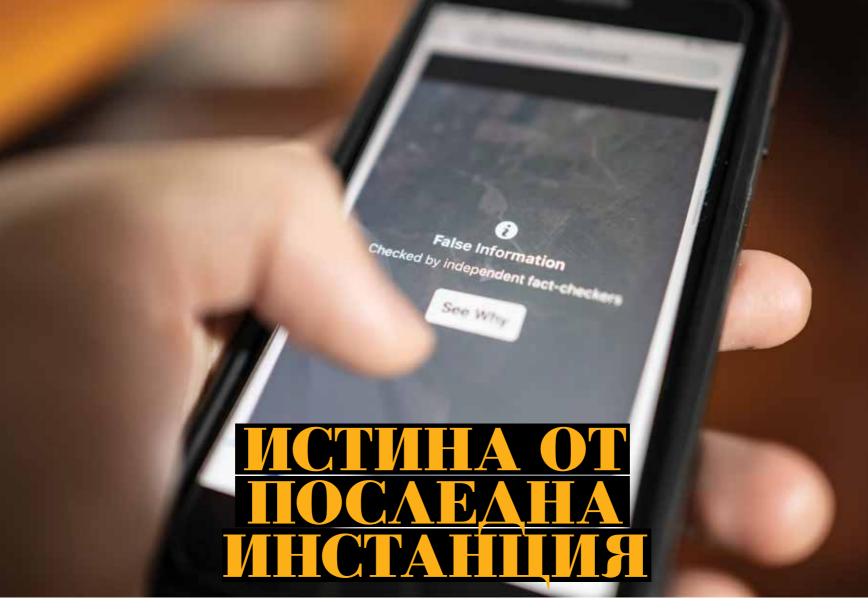


Надеждни куриерски услуги за страната и чужбина

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.





Може ли борбата с фалшивите новини всъщност да ни навлече най-страшната цензура в историята?

Tekcm KOHCTAHTИН TOMOB / Фотография SHUTTERSTOCK

сяка година анализаторите на gamckama Saxo Bank правят своите "скандални прогнози": сценарии за развитие, които са малко вероятни, но все пак напълно възможни, и които биха преобразили обществото. Една от тези прогнози за 2021 гласи, че Facebook, Google и останалите интернет гиганти ще намерят технологично средство да се справят с фалшивите новини - примерно чрез блокчейн технология, която да отсява истината от лъжата. "Компании като Twitter u Facebook инвестират мащабно в тази блокчейн технология... Алтернативни сайтове за новини, наблягащи на конспиративни теории kamo QAnon, дезинформация за коронавируса, фалшифицирани доказателства за избирателни измами и прочие изведнъж ще станат недостъпни на големите платформи. Реалността печели, залите с кривите огледала губят", пише Андерс Нюстейн, авторът на тази прогноза.

ЗА НЕГО ТОВА ЗВУЧИ като истински про-

бив, голяма крачка напред за обществото. Но за мнозина други такова развитие прилича повече на сценарий за апокалиптичен, антиутопичен филм. Който на всичкото отгоре постепенно започва да се сбъдва. В началото на тази година Гасевоок обяви един нов грандиозен поход срещу фалшивите новини, обещавайки не само да блокира разпространението им, но и да "прекъсне икономическите стимули" за появата им и да "помогне на хората да правят по-информирани решения". Социалната мрежа премахна над 12 милиона поста, включително и от дъщерната си Instagram, съдържащи "лъжи за Covid-19 и ваксините".

Претовареният с информация читател вероятно не би обърнал особено внимание на тази новина: в крайна сметка не искахме ли тькмо това от Facebook в последните години? През 2017 екипът на Андрю Гес от Принстънския университет направи мащабно изследване за фалшивите новини и установи, че именно от Facebook идва найголемият брой препратки към недостовер-

ни източници на новини - цели 15% (на фона на комичните 6% препратки към достоверни източници). Сега компанията най-после взема мерки - по-добре късно, отколкото никога, нали така?

ВСЪЩНОСТ НЕ Е СЪВСЕМ ТАКА. Алгоритми, които да разпознават фалшифицираните снимки и видеоклипове, несъмнено ще са необходими. Но какво дава на Facebook - а и на другите интернет гиганти - правото и авторитета да са блюстители на истината? Има ли Facebook познанияma ga определи kou mвърдения за Covid-19 са лъжливи, та да ги премахне? В крайна сметка дори организациите, които сме създали с тази цел, доста се пообъркаха покрай тази пандемия. Няма страшно, само си мийте ръцете; не, страшно е и трябват спешни мерки; няма нужда да се носят маски; трябва да се носят маски; най-добре даже да се носят по две; спазвайте метър и половина дистанция; спазвайте два метра дистанция, спазвайте шест



метра дистанция. Това са все съвети, дошли от Световната здравна организация. Как може една интернет компания, чиито кадрови състав е предимно от програмисти, да се ориентира кое тук е лъжа и кое - истина? Това е същият Facebook, който години наред е отговарял на сигналите ви за обиди на расова или полова основа, и даже за откровени заплахи с насилие, с влудяващото: разгледахме сигнала ви, не открихме нарушение на политиката ни, но все пак благодарим. А подпомагането на хората "да вземат информирани решения"? Видяхме го в действие миналата година: линк към интервю с шефа на катедрата по епидемиология в Станфордския университет. И строго предупреждение от FB, че сте на път да прочетете информация, съдържаща непроверени и недостоверни твърдения за Covid-19. От едната страна е учен с международна известност. От другата страна - алгоритъм, написан от някакъв тип със суичър и къси панталони в Калифорния.

НО ДА ОСТАВИМ КОНКРЕТНИТЕ ПРИМЕ-

РИ и да се замислим върху есенцията на проблема. Какво означава блокчейн технология за верифициране на фактите? Означава истината да се определя от мнозинството. Истината сама по себе си е понятие, много мъчно за определение. Но нито един от опитите да бъде определена не гласи "онова, което мислят повечето хора". Всъщност най-често истината е тъкмо обратното. Шопенхауер, може би най-пригодният за днешната епоха философ, казваше така: всяка истина преминава през три етапа. Първо ѝ се присмиват. После ожесточено ѝ се противопоставят. Накрая я приемат като очевидна. Седемнайсет столетия по-рано Тертулиан пише нещо подобно: "Първата реакция към истината е омраза". Ето и Ницше: "Не съществуват факти, а само интерпретации".

Целият напредък на човечеството от Просвещението насам се крепи именно на изказването на алтернативни мнения, на оспорването на общоприетото, на предлагането на хипотези, които първоначално шокират. Нима ще се omkaжем om най-ефективния инструмент на прогреса в полза на някакъв алгоритъм?

Традиционните медии - първо вестници, после и телевизии - си бяха изработили някакъв работещ метод за справяне с фалшивите новини. Принуждаваще ги отговорността към читателите и зрителите - ако ги лъжеш и заблуждаваш, ще спрат да те четат и гледат. Но каква отговорност има Facebook? Социалната мрежа винаги се е опитвала да се представи като невинен посредник, които благородно помага на новините да достигат по-лесно до хората. Посредникът не е отговорен за съдържанието, нали така? По същата логика компанията упорито отказваще дори да преговаря да плаща някакъв дял от рекламните си приходи на медиите, nokpaŭ чиито линкове ги изкарва. През февруари стигна дотам да блокира новинарските линкове за цяла Австралия, след като законодателите там я принудиха да плаща такива проценти. За пръв път в историята Facebook влезе в пряк конфликт с цяло правителство, и то от Г20. Този път не прецени силите си, и в крайна сметка трябваше да отстъпи. Но това е отстъпка само в една област, а и не всички правителства на планетата имат мощта и волята да постъпят като австралийското.

А АКО СЕ СЪМНЯВАТЕ В МОГЪЩЕСТВО-ТО НА FACEBOOK да се противопоставя на цели държави, ето само един факт, подчертан от Стивън Бейли в новата му книга "Стойност: какво парите не могат ga ви kynят" (Value: What Money Can't Виу). Навремето Щази, зловещата тайна полиция на ГДР, имаше досиета за 5.6 милиона gywu. Днес Facebook има gocuema за 2.6 милиарда. При това досиетата на Facebook са несравнимо по-пълни: социалната мрежа знае кой сте, какво работите, къде се намирате по всяко време, какви снимки пращате на гаджето в 2 часа през нощта. Знае и какво си говорите, въпреки че срещу това се вдига шум от години. Направете експеримент: отворете FB на телефона си, докато разговаряте с някого, и после включете в разговора някоя търговска марка, която никога преди не сте споменавали. И после обърнете внимание какви насочени реклами ще ви покаже со-

Целият напредък на човечеството от Просвещението насам се kpenu именно на изказването на алтернативни мнения, на оспорването на общоприетото, на предлагането на xunomesu, koumo първоначално wokupam

циалната мрежа.

Това малко ни отклони от темата за фалшивите новини. Но истината е, че задачата за справянето с тях по никакъв начин не би трябвало да е на Facebook, Google или друга технологична компания. И не би трябвало да включва заглушаване, изтриване, блокиране. Има само един-единствен начин за справяне с фалшивите новини, и той съществува от столетия. Този начин се нарича "образование". При него не се налага някой да ни казва кое е истина и кое - лъжа. Можем да го преценим сами за себе си.

НО ТОЗИ НАЧИН Е ВСЕ ПО-ПРОБЛЕМЕН В наши дни. Броят на образованите хора е рекордно висок - но качеството на образованието не расте успоредно с това. В много страни то става все по-недостъпно като цена (виж стр. 77). И освен това е все по-специализирано.

Нивото на обща култура при образованите хора постоянно спада. Робърт Проктър, професор по история в Станфорд, нарича това "златната ера на невежеството". Според него живеем в епоха, която е огледална противоположност на Просветлението - и би трябвало да се нарича "Затъмненцето".

Вината за това е до голяма степен на твърде специализираното образование, което активно се налага навсякъде по света. Политематичното образование, наблягащо на създаването на богата обща култура - каквото бе българското в миналото - бе томално отхвърлено като непрактично и остаряло. Международни проучвания kamo нашумялото PISA (провеждано от ОИСР - организация без никакъв мандат и авторитет в тази област) допълнително подсилват специализацията, тестовете, gaването на т. нар. "практични знания". Този подход може би създава добри работници - но също така създава много лоши граждани, писаха в отворено писмо до ОИСР над 400 световни интелектуалци и педагози. Богатата обща култура е начинът да се ориентираме в света, да пресяваме истината от лъжата, да правим критичен анализ на фактите, вместо да "вярваме" в един или друг постулат.

РАЗБИРА СЕ, БЪЛГАРИЯ, КОЯТО ХАРЧИ рекордно висок процент от БВП за эле работещата си администрация, но рекордно нисък процент за образование, първо трябва да реши по-непосредствени проблеми. Като например очертаващия се драматичен недостиг на учители след 5-10 години. Но и фундаменталният въпрос за целта на съвременното образование не бива да се отлага. Пътят към истината минава само

Truth of the Highest Instance

Can tackling fake news actually bring us the worst censorship ever?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

very year, analysts at the Danish Saxo Bank make their 'scandalous predictions': development scenarios that are unlikely, but still entirely possible, and that would transform society. One such prediction for 2021 states that Facebook, Google and other Internet giants will find a technological means to deal with fake news - for example, through blockchain technology that sifts the truth from lies. "Companies like Twitter and Facebook are investing heavily in this blockchain technology... Alternative news sites emphasising conspiracy theories such as QAnon, coronavirus disinformation, falsified evidence of electoral fraud, etc. will suddenly become inaccessible on major platforms. Reality wins, halls with curved mirrors lose," writes Anders Nysteen, the author of this forecast.

a big step forward for society. But for many others. such a development is more like a script for an apocalyptic, anti-utopian movie. Which, on top of everything, is gradually starting to come true. Earlier this year, Facebook announced a new spectacular campaign against fake news, promising not only to block their spread, but also to "cut off economic incentives" for their appearance and "help people make more informed decisions." The social network removed more than 12 million posts, including from its Instagram subsidiary, containing "lies about Covid-19 and vaccines."

TO HIM. THIS SOUNDS like a real breakthrough.

An information-laden reader probably wouldn't pay

much attention to this news: after all, isn't that what we've wanted from Facebook in recent years? In 2017, the team of Andrew Guess from Princeton University conducted an ambitious study of fake news and found that it is from Facebook that the largest number of references to unreliable news sources comes - as much as 15% (against the ridiculous 6% references to reliable sources). Now the company is finally taking action - better late than never, right?

WELL, NOT EXACTLY. Algorithms to recognise counterfeit photos and videos will no doubt be needed. But what gives Facebook and other internet giants the right and authority to be the guardians of the truth? Does Facebook have the knowledge to determine which claims about Covid-19 are false in order to eliminate them? After all, even the organisations we have set up for this purpose have become quite confused by this pandemic. It's not dangerous, just wash your hands; no, it is dangerous and urgent action is needed; no need to wear masks; masks must be worn; it is best to even wear two; keep a metre and a half distance; observe a distance of two metres, observe a distance of six metres. These are all tips from the World Health Organization. How can an Internet company, whose staff is mainly programmers, find out what is a lie and what is true? This is the same Facebook that has for years responded to your reports of racial or gender-based insults, and even outright threats

of violence, with the insane: we looked at your tipoff, found no violation of our policy, but thank you anyway. And helping people 'make informed decisions'? We saw it in action last year: a link to an interview with the head of the Department of Epidemiology at Stanford University. And a stern warning from FB that you are about to read information containing unverified and unreliable claims about Covid-19. On the one side stands a scientist of international renown. On the other - an algorithm written by some bloke in California

wearing a sweatshirt and shorts. BUT LET'S LEAVE THE SPECIFIC EXAMPLES

and think about the essence of the problem. What does blockchain fact-checking technology mean? It means that the truth is determined by the majority. Truth in itself is a concept that is very difficult to define. But none of the attempts to determine it says "what most people think." In fact, most often the truth is just the opposite. Schopenhauer, perhaps the most suitable philosopher for modernity, used to say that all truth passes through three stages. First, it is ridiculed. Second, it is violently opposed. Third, it is accepted as being self-evident. Seventeen centuries earlier, Tertullian wrote something similar:" The first reaction to truth is hatred." Here is Nietzsche: "There are no facts, only interpretations."

The whole progress of mankind since the Enlightenment has been based on the expression of alternative opinions, on the challenge of the gener-





ally accepted, on the offering of hypotheses that are initially shocking. Are we going to give up the most effective tool of progress in favour of some algorithm?

The traditional media - first newspapers, then television - had developed some workable method of dealing with fake news, compelled by their responsibility to the readers and the viewers - if you lie and deceive them, they will stop reading and watching you. But what responsibility does Facebook have? The social network has always tried to present itself as an innocent mediator which nobly helps the news to reach people more easily. The mediator is not responsible for the content, right? By the same logic, the company has stubbornly refused to even negotiate to pay any share of its advertising revenue to the media, through whose links it earns it. In February, it went so far as to block news links across Australia after lawmakers there forced it to pay such a share. For the first time ever, Facebook had a head-on collision with an entire government, from the G20 at that. This time it didn't judge its strength, and eventually had to back down. But this is a concession in only one area, and not all governments the world over have the power and will to act like Australia.

AND IF YOU DOUBT THE POWER OF FACE-BOOK to oppose whole countries, here's just a fact underlined by Stephen Bayley in his new book "Value: What Money Can't Buy You". At the time, the Stasi, the GDR's sinister secret police,

had files for 5.6 million people. Today, Facebook has files of 2.6 billion. Besides, the Facebook files are incomparably bulkier: the social network knows who you are, what you do, where you are at any time, what photos you sent to your mate at 2 o'clock in the morning. It also knows what you're talking about, even though this has been subjected to heated debates for years. Make an experiment: open FB on your phone while talking to someone, and then include in the conversation a brand you've never mentioned before. And then pay attention to what targeted ads the social network will show you.

This distracted us a bit from the topic of fake news. But the truth is that the task of dealing with it should not be in any way given to Facebook, Google or another technology company. And it should not include jamming, deleting or blocking. There is only one way to deal with fake news, and it has been around for centuries. This method is called 'education'. With it, no one has to tell us what is true and what is false. We can judge it for ourselves.

BUT THIS WAY IS INCREASINGLY PROBLEM-ATIC THESE DAYS. The number of educated people is at a record high - but the quality of education is not growing in parallel. In many countries it is becoming increasingly unaffordable as a price (see page 77). And besides, it's getting more specialised.

The level of general knowledge among educated people is constantly dropping. Robert Proctor, a

professor of history at Stanford, speaks of "a golden age of ignorance". According to him, we live in an era that is a mirror image of the Enlightenment. He has called this era "the endarkenment".

The blame for this goes mainly to the much specialised education, which is actively imposed all over the world. Polythematic education, emphasising the creation of a rich general knowledge - what the Bulgarian was in the past - was totally rejected as impractical and outdated. International studies such as the sensational PISA (conducted by the OECD - an organisation without any mandate and authority in this field) further strengthen the specialisation, the tests, and the provision of the socalled 'practical knowledge'. This approach may create good workers - but it also creates many bad citizens, wrote more than 400 world intellectuals and educators in an open letter to the OECD. The rich general knowledge is the way to orient ourselves in the world, to sift the truth from the lie. to make a critical analysis of the facts, instead of 'believing' in one or another postulate.

OF COURSE, BULGARIA, WHICH SPENDS a record high percentage of its GDP on its poorly functioning administration but a record low percentage on education, must first solve more immediate problems. Such as the emerging dramatic shortage of teachers in 5-10 years. But the fundamental question of the purpose of modern education should not be postponed, either. The path to truth passes only from there.

ВИСШЕ УЧИЛИЩЕ ПО ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ И ПОЩИ - ТРАДИЦИИ И ИНОВАЦИИ В XXI ВЕК



Малко, но уникално, наричано от студентите си бутиково, Висшето училище по телекомуникации и пощи се утвърди през последните две години на българския образователен пазар не само като най-старото специализирано висше училище, но и като най-иновативно развиващото се, прието единствено измежду българските си събратя в Европейската асоциация на професионалното висше образование - EURASHE. 88% от студентите му работят в компании - лидери, а уникалният му образователен профил го прави едно от малкото, които имат акредитация за всички образователно-квалификационни степени "професионален бакалавър", "бакалавър", "магистър" и за образователната и научна степен "gokmop".

Тук си дават среща традиции със 140-годишна давност и иновациите на най-големите технологични, ИТ и телекомуникационни лидери като Сименс, А1, егр.bg, DXS Technology, KPMG, IBM, Atos, F-Secure, Българска национална телевизия.

"Балансът между теория и практика, провеждането на практическите занятия във фирмите - партньори, интердисциплинарността на специалностите, нетрадиционните и креативни методи на преподаване и иновативните образователни технологии, които превръщат обучението на студентите от скучно и рутинно в интересно, забавно и увличащо, компетентните ни преподаватели, някои om koumo част om глобални ИТ и телекомуникационни компании, са основните ни конкурентни предимства, които правят нашия образователен и академичен профил уникален и нямащ аналог в българското образователно пространство." - казва ректорът на Висшето училище по телекомуникации и пощи проф. д-р Миглена Темелкова. Тя е най-младият ректор понастоящем в България. Нейна е и уникалната за страната идея за интегриране в обща специалност на медицина и инженерни науки, с което Висшето училище по телекомуникации и пощи и Медицинските университети от Пловдив, Варна и Плевен ще предложат на българския образователен пазар първите хибридни инженерни специалности: Телемедицина,

Компютърно администриране на медицинска техника и Софтуерно програмиране на медицинска апаратура.

"Обучението ни дава самочувствие, креативност, находчивост и адаптивност в професионалната реализация и развитие." – споделят студентите, които имат редкия шанс да усвояват теорията чрез практика.



UNIVERSITY OF TELECOMMUNICATIONS AND POSTS - TRADITIONS AND INNOVATIONS IN THE XXI CENTURY

Small but unique, called by its students boutique, the University of Telecommunications and Posts has established itself in the last two years on the Bulgarian educational market not only as the oldest specialized university, but also as the most innovative developing, and the only one of its kind accepted in the European Association of Vocational Higher Education - EURASHE. 88% of its students work in leading companies, and the university's unique educational profile makes it one of the few that have accreditation for all educational qualification degrees "professional bachelor", "bachelor", "master" and for the educational and scientific degree " doctor ".

Here, the 140-year-old traditions meet innovations of the biggest technological, IT and telecommunication leaders such as Siemens, A1, erp.bg, DXS Technology, KPMG, IBM, Atos, F-Secure, Bulgarian National Television.

"The balance between theory and practice, conducting practical classes in partner companies, interdisciplinarity of specialties, nontraditional and creative teaching methods and innovative educational technologies that turn student learning from boring and routine to interesting, fun and engaging, our competent teachers, some of which are part of global IT and telecommunications companies, are our main competitive advantages, which make our educational and academic profile unique in the Bulgarian educational space." - says the rector of the University of Telecommunications and Posts, Prof. Miglena Temelkova PhD. She is the youngest rector currently in Bulgaria. Hers is also the unique idea for integration in the general specialty of medicine and engineering, with which the University of Telecommunications and Posts and the Medical Universities of Plovdiv, Varna and Pleven will offer on the Bulgarian educational market the first hybrid engineering specialties: Tel-







emedicine, Computer Administration of medical equipment and Software programming of medical equipment.

"Training gives us self-confidence, creativity,

resourcefulness and adaptability in professional realization and development." - share students who have the chance to learn the theory through practice.

Bucwucmu и боклукчии

Броят на студентите в световен мащаб расте с рекордни темпове - но не колкото нуждата от тях

Tekem KANNH AHFENOB / Domogradus SHUTTERSTOCK

секи в тази проклета страна е станал вече толкова образован, че няма да има кой да извозва боклука...", onлakва се eguн om героите във "Всички мои синове". Пиесата, която даде световна известност на Артър Милър, е писана през 1946 година. Днес, почти 75 години по-късно, броят и делът на висшистите са нараснали още няколко пъти. И в същото време светът никога не е изпитвал по-отчетлив глад за квалифицирани кадри. Как да си обясним този парадокс, който е и най-голямото предизвиkameлcmво пред образованието на XXI век?

ОБЯСНЕНИЕТО, КАКТО ЧЕСТО се случва, трябва да се търси първо в Америка. Забравете за военната мощ и за вездесъщия долар: едва ли има друга сфера на живота, в която американското влияние да е толкова могъщо, колкото във висшето образование. В годишната класация на наи-добрите университети в света, изготвяна от бриmaнckuя The Times, 14 om първите 20 университета са от САЩ. И 37 от първите 100. А по-голямата част от останалите са организирани по американски образец. Има две основни причини за тази отвъдокеанска доминация в образованието. Първо, тъкмо Америка за пръв път съчета в едно двете основни системи от Стария континент през XIX век - британската, водена от Кеймбридж и Оксфорд, в която университетите бяха преди всичко места,

където младите мъже да се образоват за всички сфери на живота, и германската, в която университетите бяха по-скоро научни и изследователски центрове, насочени към онези, решили да посветят живота си на тясната наука.

ТЪКМО АМЕРИКАНЦИТЕ ПЪРВИ се досетиха, че няма нужда да се избира между тези два модела, които спокойно биха могли да си съжителстват. Университетът "Джонс Хопкинс" в Балтимор, създаден в годината на българското Априлско въстание с парите от наследството на едноименния железопътен магнат, бе първият плод на тази комбинация. Много скоро след това всички водещи университети в





САЩ възприеха същия принцип. Това толкова интензивно насърчаване на науката и изследванията, субсидирано с парите от широкия прием на студенти, даде огромен тласък на прогреса. От университетските изследователски центрове се родиха неща като комуникационните сателити, ваксината срещу полиомиелита, реактивните самолети, пейсмейкърите, модерните напоителни системи...

ВТОРАТА ПРИЧИНА за глобалното лидерство на Америка във висшето образование е фактът, че първо там то стана наистина достъпно. До 10 януари 1944 навсякъде по света университетите бяха запазени за богатите и привилегированите. Но на тази дата президентът Рузвелт подписа maka наречения Servicemen's Readjustment Act (широко популярен kamo G.I. Bill, от съкращението за редник). С него държавата гарантираше, че ще финансира образованието на всеки служил в армията по време на войната, стига да е останал на служба поне 12 месеца и да не е уволнен дисциплинарно. Над два милиона души се възползваха от тази вратичка в следващите години, за да завършат университет, и още 5 милиона се записаха на различни квалификационни курсове. Оттам и репликата на героя на Артър Милър. За покойния писател Гор Видал този akm бе най-значимото нещо в американската политика през XX век: "Той промени цялата класова система в Съединените щати. Дотогава трябваше ga си син на gokmop, за ga ugew в колеж. След Рузвелт вече всеки можеще да отиде" (впрочем любопитно е, че първоначално Рузвелт искал да направи програмата отворена за всички бедни хора, не само за ветераните. Но се сблъскал с ожесточената съпротива на ветеранските лобита в Конгреса).

МНОГО БЪРЗО ТАЗИ ИДЕЯ се разпространи - първо в Европа, после в Япония, в Корея, и днес по цял свят, с изключение може би на субсахарска Африка. Висшето образованите е достъпно за всички и броят на студентите, kakmo отбелязва The Economist, се увеличава по-бързо от глобалния брутен продукт ("Светът е толкова гладен за висше образование, че записването в университетите расте по-бързо дори от търсенето на най-типичната потребителска стока - автомобила", подчертава изданието).

В някои държави дори вече изглежда, че е постигнат ефектът на Милър - да няма кой да изхвърля боклука. Финландия се гордее с една от най-добрите образователни системи в света, но финландската икономика страда много от факта, че мнозинството млади хора предпочитат да удължат ▶

Graduates and Garbage Collectors

Student numbers worldwide are growing at record rates. But the need for them is growing even faster

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

verybody's gettin' so goddam educated in this country there'll be nobody to take away the garbage ... " one of characters in "All My Sons" complains. The play that won Arthur Miller world fame was written in 1946. Today, almost 75 years later, the number and proportion of university graduates has risen several times more. Yet, at the same time, the world has never experienced such obvious demand for skilled personnel. How do we explain this paradox, which is the biggest challenge for 21st century education?

THE EXPLANATION, AS OFTEN HAPPENS,

should first be sought in America. Forget about military power and the ubiquitous dollar: there is hardly another sphere of life in which American influence is as powerful as in higher education. In the annual rankings of the best global universities, compiled by Britain's The Times, 14 of the top 20 universities are in the US. And 37 of the top 100. And most of the rest are modelled on the American example.

There are two main reasons for this overseas domination in education. First, America first combined the two main systems of the Old Continent in the 19th century - the British, led by Cambridge and Oxford, where universities were primarily places where young men could be educated in all walks of life, and the German one where universities were scientific and research centres targeting those who wanted to devote their lives to narrow science.

THE AMERICANS FIRST realised that there is no need to choose between these two models that could easily coexist. The John Hopkins University in Baltimore, founded in the year of the April Uprising (1876), with money from the bequest of the same-named railroad magnate, was the first fruit of this combination. Soon afterwards, all leading US universities adopted the same principle. This intense promotion of science and research, funded with money from the vast enrolment of students, gave a huge impetus to progress. University research centres gave birth to things like communication satellites, the polio vaccine, jet airliners, pacemakers and modern irrigation systems.

THE SECOND REASON for America's global leadership in higher education is the fact that it first became truly accessible there. Until 10 January 1944 universities worldwide were reserved for the rich and privileged. But on that date President Roosevelt signed the socalled Servicemen's Readjustment Act (widely known as the G.I. Bill). With it the state guaranteed that it would finance the education of every serviceman who had been on active duty during the war years for at least 12 months and had not been dishonourably discharged. Over two million veterans took advantage of this over the following years in order to attend university, and an additional five million used these benefits for various training programmes. Hence the remark of Arthur Miller's protagonist. For the late writer Gore Vidal, this act was the most important thing in 20th century US policy: "That policy changed the whole class system in the United States. Before it, you had to be a doctor's son to go to college. After that bill, everybody could go" (incidentally, Roosevelt originally wanted to make the programme available to all poor people, not just veterans. But he met with the fierce resistance of the veteran lobbies in Congress).

THE IDEA SPREAD RAPIDLY - first in Europe, then in Japan, in Korea, and across the world

№ образованието си колкото и възможно и излизат от университетите едва на 26-27 години. Същото е в Южна Корея, където почти всеки посещава университет. В Китай в края на 90-те имаше средно около един милион студенти годишно. Днес са повече от 7 милиона.

НА ПРЪВ ПОГЛЕД растящият брой на студентите е добра новина, защото гладът за кадри расте по-бързо и от него. И ще расте още повече в следващите десетилетия, когато демографската перспектива сочи сериозен спад в броя на хората между 18 и 24 години в повечето развити страни.

Единственият проблем е, че с увеличаването на броя далеч не нараства и качеството. Изследванията показват, че през второто десетилетие на XXI век студентите учат значително по-малко, и се представят в тестовете видимо по-зле, отколкото тези през 90-те години на XX век. А основната причина за това отново идва от Америка. И тя е, че в страната, която първа направи висшето образование обществено достъпно, то става все по-недостъпно. Цената на следването е нараснала драстично в сравнение със 70-те години, дори преизчислена според инфлацията. Днес американските университети са достъпни най-вече за две групи младежи. Първите, деца на богати семейства, нямат проблем да си покрият таксите, но невинаги имат достатьчна мотивация да учат. Вторите разчитат на студентски заеми - но те вече придобиват чудовищни размери.

ПРЕЗ 2004 ОБЩИЯТ ОБЕМ на студентските кредити в САЩ беше малко над 350 милиарда долара. Днес доближава шокиращата цифра 1.2 трилиона. Един американски студент вече е натоварен със средно 35 000 долара дългове в деня на дипломирането си. Което естествено насочва младежите най-вече към специалности, за които те са сигурни, че ще изплатят подобна инвестиция. И понеже напоследък инженерните и математическите специалности носят доста повече доходи от хуманитарните, само след десетилетие Америка ще започне да изпитва недостиг на специалисти с хуманитарно образование (това важи впрочем и за Европа, и за Източна Азия). А пък нарастващият глад на бизнеса за кадри във всички области означава, че студентите имат шанс да си намерят работа, gopu u ga са показали посредствени резултати при следването. Получава се нещо като омагьосан кръг. Единственият изход от него е завръщане към корените и към ефекта на G.I. Bill - образованието отново да стане достъпно за всички.



1. University of Oxford	Вбр / UK	95.6
2. Stanford University	CAЩ / US	94.9
3. Harvard University	CAЩ / US	94.8
4. California Institute of Technology	CAЩ / US	94.5
5. M. I. T.	CAЩ / US	94.4
6. University of Cambridge	Вбр / UK	94.0
7. UC Berkley	CAЩ / US	92.2
8. Yale University	CAЩ / US	91.6
9. Princeton University	CAЩ / US	91.5
10. University of Chicago	CAЩ / US	90.3

▶ ▶ today, with the possible exception of sub-Saharan Africa. Higher education is accessible to all and student numbers are growing faster than global GDP, The Economist notes. ("So hungry is the world for higher education that enrolment is growing faster than purchases of that ultimate consumer good, the car," the magazine says).

Some countries even seem to already have achieved Miller's effect – having nobody to take away the garbage. Finland enjoys one of the best education systems in the world, but the Finnish economy is suffering greatly from the fact that the majority of young people prefer to extend their education for as long as possible and come out of university at age 26-27. It's the same in South Korea, where just about everyone goes to university. In the late 1990s, China had an average one million students a year. Now they exceed seven million.

AT FIRST GLANCE the growing number of students is good news because the demand for personnel is growing even faster. And will grow even more in the coming decades when from a demographic perspective a seri-

ous drop is expected in the number of people aged between 18 and 24 in most developed countries.

The only problem is that the increase of the number does by far not increase quality as well. Studies show that in the second decade of the 21st century students do not learn enough and do noticeably worse in tests than students in the 1990s. The main reason for this also comes from America. And it is that in the country that first made higher education generally accessible, it is becoming increasingly inaccessible. The cost of studying has increased dramatically compared to the 1970s, even if inflation is taken into account. Today, American universities are accessible mainly to two groups of young people. The first, children of wealthy families, have no problem paying the fees, but do not always have enough motivation to study. The second rely on student loans - but they are acquiring monstrous proportions.

IN 2004 STUDENT LOANS IN THE US totalled just over \$350 billion. Now they are nearing the shocking figure of \$1.2 trillion. An American student has an average \$35,000 debt the day he graduates. This naturally causes young people to mainly choose subjects which they know will allow them to pay off such an investment. And because lately engineering and mathematics mean much higher incomes than humanitarian studies, in just a decade America will start feeling a shortage of specialists with humanitarian education (incidentally, this also applies to Europe and East Asia). And the growing business needs for personnel in all areas mean that graduates will have a chance to find a job, even if they have been mediocre students. The result is a kind of vicious circle. The only way out of it is a return to the roots and the effect of the G.I. Bill - to again make education accessible to all.

SCIENCE TECHNOLOGY



80 | УДИВИТЕЛНИЯТ ЖИВОТ НА ДЖАНИ АНИЕЛИ THE AMAZING LIFE OF GIANNI AGNELLI

86 | ПЪРВИТЕ СЕДЕМ THE FIRST SEVEN



ПЕШЕХОДЦИТЕ И ДАЖЕ КУЧЕТАТА ЩЕ НОСЯТ СЕНЗОРИ

Занапред gopu и пешеходиште ще трябва да носят електронни сензори, за да направят възможно въвеждането на самоуправляващи се автомобили, твърдят учени.

След десетина години усилени експерименти пълният автопилот вече изглежда технологично възможен и някои компании се канят да го въведат още до 2025 година (Tesla обещава дори към края на тази). Но остава един голям пропуск в технологията: тя не е в състояние винаги и при всякакви обстоятелства да разпознава пешеходите.

Безпилотните автомобили разчитат на камери, които обаче могат да бъдат блокирани при мъгла и валежи, или заслепени от слънцето, а също и на радари, които обаче също не са стопроцентово безотказни. Според екип от Принстънския университет, воден от Жучъ Ли, единственото решение е всички участници в движението - включително велосипедисти, пешеходии и даже домашни животни - да носят специални гривни с радарни сензори.

И американските, и европейските власти гледат по-скоро благосклонно на безпилотната технология, тъй като по различни данни между 90 и 96% от катастрофите се случват заради човешки грешки и правителствата смятат, че поверяването на управлението на изкуствен интелект ще направи транспорта значително по-безопасен. В няколко от пилотните изпитателни проекти обаче вече имаше леки злополуки заради пропуск на сензорите, а в САЩ безпилотен автомобил на Uber дори блъсна и уби на място жена.

Технологията, предлагана от Ли, се нарича REITS (Reflective Surface for Intelligent Transportation Systems) и според създателите ѝ може да предотврати такива злополуки. "Целта и на автомобилистите, и на пешеходите е еднаква - всички да са в по-голяма безопасност... Досега акцентът при постигането на това беше изияло върху автомобила. Струва си да отделим повече внимание и на страната на пешеходите", твърди Ли.

Подобен възглед е в тон с политиката в Китай, родината на Ли, където правата на индивида нерядко отстъпват пред "общественото благо". Но ще е по-труден за възприемане в по-индивидуалистичните общества на Европа или Америка. Много критици на подобни идеи настояват, че не е редно невинните пешеходци да бъдат принуждавани да носят допълнително оборудване, за да се защитават, а вместо това производителите на автомобили трябва да гарантират, че машините им са достатъчно безопасни, преди да ги пуснат да се управляват сами. ■

PEDESTRIANS AND EVEN DOGS TO WEAR SENSORS

In the future, even pedestrians will need to wear electronic sensors in order to facilitate the introduction of self-driving cars, experts claim

In about a decade of heavy experimentation, the full autopilot now seems technologically possible and some companies even plan to introduce it as early as 2025 (Tesla is even promising it by the end of this year). But there is still a tangible gap in the technology: it is not always capable of recognising pedestrians in all potential circumstances.

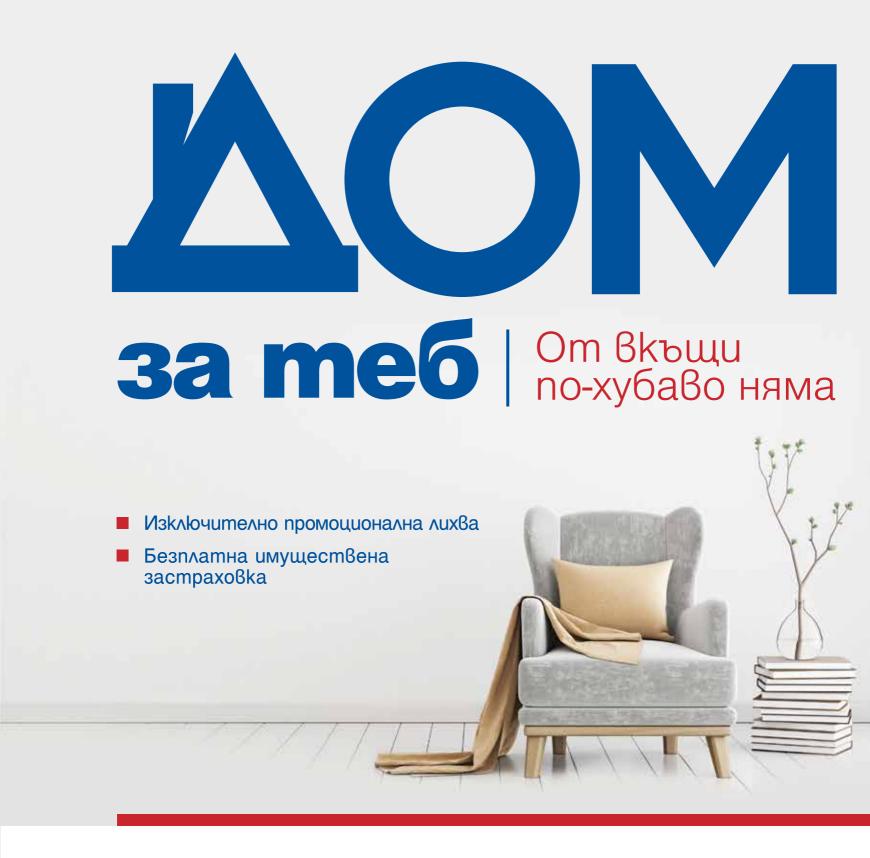
Driverless cars rely on cameras whose view can be obscured by fog or rain or blinded by the sun, as well as radars which are also not 100% without fault. According to a team from Princeton University led by Zhuqi Li, the only solution is for all traffic participants, including cyclists, pedestrians and even pets, to wear special bracelets with radar sensors.

Both American and European authorities favour driverless technology, since according to different data, between 90% and 96% of incidents happen due to human error and governments believe that entrusting Al with steering will make transport significantly safer. However, a few of the test projects have already had some incidents due to sensor flaws, and in the USA, a driverless Uber vehicle even hit a woman, killing her on site.

The technology Li offers is called REITS (Reflective Surface for Intelligent Transportation Systems) and according to its creators, it can prevent accidents such as this. "Drivers and pedestrians both have the same goal – for everyone to be safer... So far, the focus for achieving this has been entirely on the vehicle. But it is worth paying more attention to the pedestrian aspect", said Li.

This perspective coincides with China's policy where personal rights often give way to "the greater good". But this would be a different concept to adopt in individualist societies such as Europe and America. Many critics of such concepts insist that it is not right for innocent pedestrians to be forced to wear additional equipment to protect themselves, and that instead manufacturers need to ensure their vehicles are sufficiently safe before launching them to drive themselves.

Ипотечен kpegum





Дълго преди Александър Дюма да напише "Граф Монте Кристо", историите за смели бягства от затвори са пленявали човешкото въображение. Много от действителните случаи по драматичност дори надърлят фантазията на писателя. По всяка вероятност най-удивителното бягство в историята е дело на французина Анри Шариер, автора на автобиографичния бестселър "Пеперудата". Ето и историите на няколко други прочути бегълци.

МЕРИ ШОТЛАНДСКА. Когато през 1561 Мери Шотландска се върнала в родината след дълго изгнание във Франция, очаквала да получи трона, полагащ ѝ се по право. Вместо безпрекословно подчинение обаче

поданиците ѝ се вдигнали на открит бунт, и шест години по-късно кралицата (която се отличавала с доста свободно поведение) се оказала затворена в затънтения замък Локлевен. Молбите ѝ за помощ към френския крал и английската кралица останали без отговор и отчаяната Мери започнала да планира сама бягството си. Първият опит бил достоен само за начинаеща затворничка - кралицата се преоблякла като перачка, но забравила да си свали пръстените и бижутата, така че лодкарите я познали и отказали да я превозят. Гордата Мери обаче не се предала и през 1568 най-сетне успяла да се измъкне с помощта на едно сираче от замъка. Закалената от затворническия живот благородничка се измъкнала през отвора за боклука, откраднала собственоръчно коня на един от стражите и избягала, за да вдигне на свой ред въстание срещу узурпаторите.

ЛОНДОНСКАТА КУЛА. Тя е служила като оръжейна, хазна, арсенал, менажерия, а днес е музей. Но най-известното предназначение на Лондонската кула, за което тя е била използвана почти 850 години, е на мрачен, зловещ затвор, в който били изпращани да изгният живи политическите затворници. Поне дузина членове на кралското семейство са намерили гибелта си в прочутата "Червена спалня" на върха на кулата. Но един от височайшите затворници все пак успял да се спаси, макар и по



далеч не романтичен начин. Херцогът на Нитсдейл, арестуван за участие в якобитския бунт през 1715, използвал една визита на жена си, за да си смени дрехите с една от придворните и дами. Дукът бил дребничък и слаб, така че никой не заподозрял измамата. Придворната дама, госпожа Милс, пък се преоблякла в дрехи на прислужничка и също се измъкнала неусетно. Бягството на херцога останало мистерия почти двайсет години.

ДЖАКОМО КАЗАНОВА. Най-прочутият любовник в историята много пъти е трябвало да се спасява с бягство от гневни съпрузи. Накрая обаче подвизите му омръзнали на властите и през 1755 Казанова бил

Поне дузина членове на кралското семейство са намерили гибелта си в прочутата "Червена спалня" на върха на kynama

арестуван за прелюбодеяние и хвърлен за пет години в Оловния дворец, най-зловещия затвор на Венеция. Джакомо не се отчаял и бързо започнал да копае тунел в стената на килията си с намерен на двора железен лост. За ужас на затворника обаче скоро го преместили в друга килия, където бил под непрекъснато наблюдение. Съобразителният Казанова намерил изход, като дал лоста на съседа си по килия, монаха Балби. Той издълбал два отвора - един към Казанова и един към свободата, и двамата се измъкнали без никакви усложнения.

ХЕНРИ "КУТИЯТА" БРАУН. В последните години на робството в САЩ хиляди негри бягали от плантациите на север, ▶

▶ подпомагани от прогресивно настроени бели. Малцина обаче успявали да се освободят сами, и между тях най-прочут е случаят с Хенри Браун. Роден в робство през 1816, той служил вярно на господаря си до 1849, когато плантаторът внезапно решил да продаде жена му и детото в друг щат. Отчаяният Браун в продължение на месец обмислял планове за бягство и накрая стигнал до отговора. От свой събрат-дърводелец той взел голяма кутия, с размери 90 на 60 сантиметра, сложил й надпис "Да не се обръща" и успял да се напъха в нея, а двама негови приятели я пратили по пощата до Дружеството за борба с робството във Филаделфия. Пътуването продължило 27 часа, като в няколко от тях въпреки надписа кутията била обърната и Хенри стоял на главата си. Въпреки това той оцелял и станал активист на аболиционисткото движение, kamo занапред винаги се nognucвал "Кутията Браун".

БЪФАЛО БИЛ. Името Уилям Коди едва ли говори нещо на читателя, но неговият притежател е вероятно най-прочутият герой от американския Запад. Ловец, съгледвач на американската армия и непримирим враг на индианците, той останал в историята с прякора Бъфало Бил. Това обаче нямало да се случи, ако не било удивителното му бягство през 1861. Тогава Коди бил пленен от червенокожите край Форт Ларнед, щата Колорадо. Бъфало Бил временно се отървал от кола на мъченията, като убедил гладуващите индианци, че може да ги отведе до богата ферма с огромни стада добитък. Макар да яздел на тромаво муле в самия център на племето, по пътя Коди издебнал сгоден момент и се впуснал в галоп. В продължение на 9 километра той препускал лудо, смушквайки мулето с ножа си, а преследващите го чер-Венокожи били на метри зад него. Накрая обаче наближили форта и индианците не посмели да яздят по-нататък. Коди се отървал с една стрела в шапката и друга - в задницата на мулето.

ГОЛЯМОТО БЯГСТВО ОТ ЩАЛАГ. Малко затворници са били по-добре охранявани в историята от военнопленниците на нацистите през втората световна война. Лагерът "Щалаг Луфт III" бил обграден от сеизмографи на всеки 10 метра, така че германците да усещат всяка стъпка извън оградите. Килиите били с метални подове, така че да не може да се прокопае тунел, и се наблюдавали денонощно. И въпреки това 76 пленници, ръководени от южноафриканеца Робърт Бушъл, започнали да чертаят планове за бягство. Те внимателно разузнали къде са сеизмогра-



фите и започнали три отделни подкопа в стените на килиите, които трябвало да ги изведат на свобода. Изкопаната пръст изнасяли в бельото си и по време на разходка неусетно я разпръсквали в двора. И накрая успели да напуснат лагера (24 март 1944), макар че само трима от тях стигнали до спасението. 15 били настигнати и върнати в затвора, а осем заминали за концентрационен лагер, където дочакали края на войната. Основната група, начело с Бушъл, била обградена три дни по-късно и избита до крак по лична заповед на Хитлер, който искал да даде пример на останалите затворници.

АЛКАТРАЗ. Когато през 1934 на остров Алкатраз край Сан Франциско бил отворен нов затвор, предназначен за най-опасните престъпници в Съединените щати, пазачите се кръстели, че от него не може да се избяга. Островът лежал на почти 2 километра от сущата - два километра ледени води, пронизвани от мощни течения. Самият затвор бил обграден с електрическа мрежа, триметрови огради и високи кули със снайперисти. Около килиите били разположени микрофони, така че да бъде засечен всеки опит за изкопаване на тунел.

Но въпреки всички мерки от Алкатраз са бягали, и то неведнъж. Най-прочутият случай е през 1962 година. Франк Морис и братята Кларънс и Джон Англин в продължение на шест месеца неусетно огъвали ламаринените шахти на вентилацията, така че през тях да може да се промуши човек. От нокторезачка, запалка, лъжица и сешоар те успели да си сглобят горелка, с която да прережат металния капак на външната стена. На 11 юни, след осем дни усилен труд, те успели да се измъкнат

от затвора, набързо скалъпили сал от стари варели и три дъждобрана и с него поели към сущата. Никой повече не ги видял.

БЕРЛИНСКАТА СТЕНА. За 26-те години, в които тя разделяще германската столица на две, хиляди граждани на ГДР успяха да избягат на запад - чрез тунели, тайници в автомобили и т.н. Но най-храбрият опит принадлежи на двама приятели, Петер Стрелцик и Гюнтер Ветцел, които близо половин година работели в мазето върху самоделна газова горелка. Накрая, на 15 септември 1979, двамата я прикачили към огромен въздушен балон от черен плат, с който успели да прехвърлят стената. Горивото им свършило над самата телена мрежа, но вятърът им дошъл на помощ и всичко завършило благополучно.

"СРЕДНОЩЕН ЕКСПРЕС". През 1970 турските власти осъждат младия американец Били Хейс на 30 години затвор заради опит да изнесе 2 килограма хашиш от страната. 22-годишният студент скменя два затвора, за да се озове накрая в лагер за принудителен труд на остров в Мраморно море, където разтоварва кораби. След няколко месеца измъченият Хейс се решава на бягство, което по-късно ляга в основата на нашумелия филм "Средношен експрес". Американецът боядисва русата си koca с kampaн, omkpagва една изкорубена гребна лодка и с нея по чудо успява да стигне до континента. Бос и гладен, той върви километри, преплува няколко големи реки (включително и Марица) и окончателно губи ориентация. След няколко дни го среща въоръжен войник, отчаяният Хейс понечва да се предаде, но войникът му подвиква нещо на гръцки. Седмица по-късно Били е у дома си в Ню Йорк. ■



Great Escapes

True stories often surpass even the Count of Monte Cristo

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

ong before Alexandre Dumas wrote The Count of Monte Cristo, stories of bold escapes have been a subject of fascination for the human imagination. Many of the true stories surpass even the writer's wildest fantasies when it comes to drama. The most amazing escape in history probably belongs to the Frenchman Henri Charrière, author of the autobiographical best-seller Papillon. Here are the stories of some other famous fugitives.

MARY OF SCOTLAND

When Mary of Scotland returned to her homeland in 1561 after her long exile in France, she expected to receive the throne that was her birthright. But instead of unwavering obedience, her subjects rebelled and six years later, the queen (known for her rather free-spirited behaviour) found herself locked up in the obscure castle of Lock Leven. Her pleas for help to the King of France and the Queen of England were left unanswered and a desperate Mary now started to plan her own escape. Her first attempt was only suited for an amateur prisoner - the queen disguised herself as a washerwoman, but she forgot to take off her rings and jewellery, so the boatmen recognised her and refused to transport her. But proud Mary never gave up and in 1568 she finally managed to escape with the help of an orphan child from the castle. Hardened from her life as a prisoner, the noblewoman escaped through the garbage shaft, single-handedly stole the horse of a guard and fled, to later lead a rebellion against the usurpers.

THE TOWER OF LONDON

It has served as an armoury, a treasury, a menagerie, and today it has been turned into a museum. But its most infamous use for over 850 years was as a dark, macabre prison where political prisoners were sent to rot. At least a dozen members of the royal family have met their doom in the infamous "Red Bedroom" in the top of the tower. However, one of the high-born prisoners still managed to escape, even if his method was anything but romantic. The Earl of Nithsdale, arrested for his part in the Jacobite rebellion of 1715, used a visit from his wife to switch clothes with one of her maids. The Farl was rather petite and thin, so no one suspected any foul play. The court lady, Mrs. Mills, on the other hand, put on some maid's clothes and also made a successful getaway. The Earl's escape was a mystery for nearly twenty years.

GIACOMO CASANOVA

History's most renowned playboy has often had to escape the wrath of scorned husbands. In the end, the authorities had had enough of his feats and in 1755, Casanova was arrested for adultery



▶ and he was sentenced to five years in the The Leads, Venice's most sinister prison. Giacomo did not lose hope, however, and he quickly began digging a tunnel in his cell with an iron bar he found in the yard. But to the prisoner's horror, he was soon transferred to another cell, where he was kept under constant surveillance. The crafty Casanova found a way out by giving the iron bar to his cell neighbour, the monk Balbi. He dug two exits — one to Casanova and another one to freedom, and the two made their seamless getaway together.

HENRY BOX BROWN

During the last years of slavery in the USA, thousands of African-Americans ran from the plantations to the north with the help of progressive white supporters. But a few managed to free themselves and the most famous case was that of Henry Brown. Born in slavery in 1816. he served his master faithfully until 1849, when the plantation owner suddenly decided to sell his wife and child in a different state. A desperate Brown spent a whole month thinking over escape plans and finally came up with an answer. From a fellow woodworker he got a large box with dimensions 90x60 cm, he put a "This side up" sign on top and squeezed himself in. He then had two of his friends sent the box to the Philadelphia Vigilance Committee by post. The journey lasted 27 hours, during which the box was handled roughly despite the markings and at times, Henry was upside down. Despite all of this, he survived and joined the abolitionist movement, always signing his name as "Box" Brown.

BUFFALO BILL

The name William Cody probably doesn't ring much of a bell, but its owner is one of the most famous heroes of the American West. A hunter, a scout for the US army and an unrelenting enemy of Indians, he lives in history under the nickname Buffalo Bill. But this would not be the case if it hadn't been for his daring escape in 1861. At the time, Cody was help captive by Native Americans near Fort Larned in the state of Colorado. Buffalo Bill temporarily saved his head from being put on a spike by convincing the starving Indians that he could lead them to a rich farm with large herds of cattle. Even though he was riding a lame mule in the centre of the tribe, along the way Cody waited for the opportune moment and broke into a gallop. For nine kilometres, he rode like crazy, poking the mule with his knife, with the pursuing Indians mere feet behind him. In the end, they neared the Fort and the Indians dared to go no further. Cody escaped sustaining only an arrow in his hat and another in the back of the mule

THE GREAT ESCAPE FROM STALAG

Few prisoners in history were guarded better than the war prisoners taken by the Nazis dur-



ing World War Two. The Stalag Luft III camp was surrounded by seismographs placed every ten metres, so that the Germans could sense every step taken outside the fences. The cells had metal floors so no tunnels could be dug, and they were monitored around the clock. But despite all of this, 76 captives led by the South African-born Roger Bushell started planning their escape. They carefully mapped out the locations of the seismographs and started digging three separate tunnels to freedom from the walls of the cells. They would put the dirt they had dug up in their underwear and dump it into the yard during their time outside. Finally, they managed to leave the camp (24 March 1944), even though only three of them were saved. 15 of the escapees were caught and returned to prison, and eight were sent to a concentration camp where they waited out the war. The main group, led by Bushell, was surrounded three days later and wiped out by order of Hitler himself, who wanted to set an example for the other prisoners.

ALCATRAZ

When a new prison opened on the island of Alzatraz near San Francisco in 1934 meant for the most dangerous criminals in the US, guards would swear that it was inescapable. The island is located nearly two kilometres from land - two kilometres of icy waters and strong currents. The prison itself is surrounded by an electric grid. a three-metre fence and sniper towers. Microphones are placed around the cells so that any attempt at tunnel-digging could be intercepted. But despite all these measures, people have escaped from Alcatraz, and more than once. The most famous case was in 1962. Frank Morris and the brothers Clarence and John Anglin spent six months inconspicuously bending the tin ventilation shafts so that a man can fit through them. Using a nail clipper, a lighter, a spoon and a hair dryer, they managed to put together a torch and cut the metal lid of the exterior wall. On 11 June, after eight days of hard work, they managed to escape prison, put together a raft from old barrels and three raincoats and they were off towards the shore. No one saw them ever again.

THE BERLIN WALL

In the 26 years during which it split the German capital in two, thousand of citizens of the German Democratic Republic managed to flee to the west – using tunnels, secret hiding places in automobiles, etc. But the bravest attempt was made by two friends, Peter Strelzyk and Günter Wetzel, who spent nearly half a year in the basement building a home-made gas torch. Finally, on 15 September 1979, the two attached it to a giant air balloon made of black fabric and they went over the wall. The ran out of fuel above the very wire, but the wind came to their rescue and their endeavour ended in success.

THE REAL MIDNIGHT EXPRESS

In 1970, the Turkish authorities sentenced the young American Billy Hayes to 30 years in prison for his attempt to get two kilos of hashish out of the country. The 22-year-old student went through two prisons, only to end up in a labour camp on an island in the Sea of Marmara, where he unloaded ships. A few months later, a haggard Haves decided to make his escape, which later became the story for the blockbuster "Midnight Express". The American dyed his blond hair with tar, stole a battered rowing boat and astonishingly, managed to reach the continent. Barefoot and hungry, he walked for kilometres, swam across several large rivers (including the Maritsa river) and finally lost his direction. After a few days, he met an armed soldier and the desperate Hayes began to surrender, but the soldier turned out to be Greek. A week later, Billy was home, in New York.





ПРИЯТЕН ПОЛЕТ ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

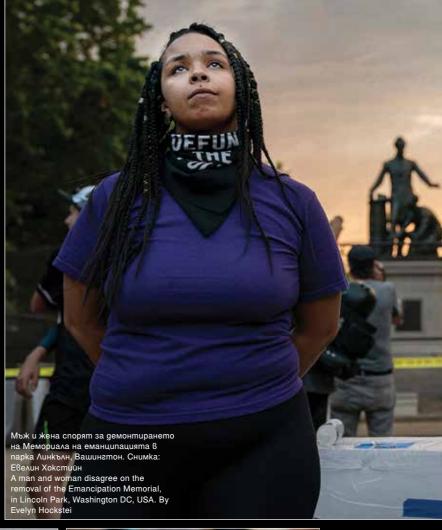
2020 B СНИМКИ 2020 IN PICTURES

Om 1955 година насам конкурсът World Press Photo награждава фотографите за най-добрите репортажни кадри, допринесли към визуалната журналистика през годината. Номинациите за наградите през 2021 (снимки, правени през 2020) вече бяха обявени, и предстои независимо жури от световни експерти да избере победителите. Те ще бъдат оповестени на онлайн церемония на 15

Since 1955, the World Press Photo Contest rewards photographers for the best single exposure pictures contributing to the past year of visual journalism. The nominees for the 2021 contest have already been announced. An independent jury comprising a group of experts from around the world selected the best visual journalism of 2020, and the winners will be announced at the online Awards Show on April 15th, 2021.

All images courtesy by The World Press Photo Contest







Преродени, от Каролина Йондерко. Всяко от тези "бебета" е умело изработено от скулптори, които се наричат "прерожденци", и е хиперреалистична кукла с gemauли kamo родилни петна, вени, коса, пори, дори сълзи в очите Reborn, by Karolina Jonderko. Each of these 'babies', carefully crafted by artists known as 'reborners', is a hyper-realistic doll with such details as birthmarks, veins, implanted hair, pores, tears, and saliva



Мисли за полет, от Ферештех Еслахи. Caug Рамин е бивш състезател no napkyp, увредил гръбнака си при nagaне по време на състезание Thoughts of Flight, by Fereshteh Eslahi. Saeed Ramin is a professional parkour practitioner, who fell in a parkour competition, injuring the spinal cord in his neck



Пантанал в пламъци, от Лало де Алмейда. Близо една трета от бразилския регион, дом на най-голямата влажна зона в света, изгоря в пожари през 2020 Pantanal Ablaze, by Lalo de Almeida. Nearly a third of Brazil's Pantanal - the world's largest tropical wetland -was consumed by fires over the course of 2020





Борба с нашествието от скакалци в Източна Африка. От Луис Тато Fighting Locust Invasion in East Africa. By Luis Tato





Нов живот, от Хайме Кулебрас. Попови лъжички от т. нар. стъклена жаба на Уайли (Nymphargus wileyi), Ekвадор New Life, by Jaime Culebras. The eggs of a Wiley's glass frog, Nymphargus wileyi, Napo, Ecuador















"Америръжия", поредица от Габриеле Галимберти. Половината от всички оръжия, притежавани от частни лица в света, са в САЩ The 'Ameriguns' series, by Gabriele Galimberti. Half of all the firearms owned by private citizens in the world are in the USA.

Направи си глемчер, от Чирил Язбеи. Общностите в Ладах, северна Индия, строят конични структури от лед, които им осигуряват вода през лятото маке Your Own Glaciers, by Ciril Jazbec. Communities in the Ladakh region of northern India are building huge ice cones that provide water into summer











MBMTEAHMЯT ЖИВОТ НА KAHII AHIJEAII

Тази икона не само в автомобилната индустрия, но и в политиката, футбола и дори в модата, щеше да навърши 100 години този март

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография AGNELLI FAMILY

по-новата история на Италия има множество фигури, които са се издигали до водещи роли в политиката. Също толкова са преуспелите в бизнеса, да не говорим за модата. Има и доста хора, достигнали до върховете на спорта. Но има само един-единствен човек, който е имал последната дума във всички тези области едновременно.

ДЖАНИ АНИЕЛИ, ЕДНА ОТ НАЙ-ЯРКИТЕ и влиятелни фигури в историята на автомобилната индустрия, щеше да навърши 100 години на 12 март. Човекът, които превърна Fiat в империя, Ferrari - в машина за пари, а Juventus - във футболен гигант, е роден през 1921 година в семейството на Едоардо Аниели, сина на създателя на Fiat Джовани Аниели, и на принцеса Вирджиния Бурбон дел Монте деи Принчипи ди Сан Фаустино.

наричан от всички "адвоката" - заради образованието му и за да го отличават от дядо му - Джани Аниели бе предпримач, собственик на Fiat, пожизнен сенатор... Неговите компании произвеждаха цели 4.4% от италианския Брутен вътрешен продукт, даваха работа на 3.1% от работещите в страната и осигуряваха 16.5% от всички разходи за изследователска и развойна дейност в нея. Аниели без съмнение бе най-богатият италианец на съвременната епоха. Говореха, че всички италиански политици били в малкото му джобче. На всичkomo отгоре елегантният му, но и леко екстравагантен стил на обличане години наред повлияваше модните тенденции. Легендарният моделиер Нино Черути казваше, че Адвоката бил главният му източник на вдъхновение.

"Нямам никаква страст за политика. Осъзнавам, че това е необходимо занимание и че, поне на теория, е най-благородното - онова, което авижи интересите на обществото. Но не ми харесват неизбежната разделеност на партиите и също толкова неизбежният егоизъм на онези, които ги ръководят"

след това служи в италианската армия по време на Втората световна война. Танковото му подразделение е пратено на Източния фронт, където Аниели е раняван два пъти. После служи в Северна Африка, където отново е ранен - но не в битка, а е прострелян в ръката от германски офицер след скандал заради жена в бар. След капитулацията на Италия окупационните американски войски го назначават за офицер за свръзка заради отличния му английски. Междувременно дядо му Джовани е принуден да се ommezлu om Fiat заради ролята си във войната, и да остави компанията под управлението на Виторио Валета. Младият Джани обаче остава в компанията и се учи на принципите на управлението, за да поеме на свой ред властта през 1966. Междувременно се е оженил за Марела Карачоло ди Кастаньето - наполовина американка, наполовина благородничка от Неапол. Джани обаче вече има славата на неукротим плейбой, сред чийто завоевания са популяр-

ДЖАНИ ЗАВЪРШВА ЛИЦЕЙ В ТОРИНО и

ПРЕЗ 1954 СЕ РАЖДА СИНЪТ МУ ЕДОАР-**ДО II**, който обаче не показва никакъв интерес към автомобилите и вместо това изучава религия в Принстън. През 2000 година се самоубива, скачайки от един мост край Торино. Наследството се предава по линия на дъщерята на Джани Аниели, Маргерита Аниели. Тя е майката на Джон и Лапо Елкан, които днес управляват фамилния холдинг, но освен тях има още пет деца от втория си брак с граф Серж де Пален.

ната тогава Памела Хариман, актрисата

Анита Екберг и дори самата Джаки Кенеди.

СЛЕД КАТО ПОЕМА FIAT ПРЕЗ 1966, ▶



▶ Джани бързо превръща националната компания в глобален играч. Отваря заводи в Южна Америка, създава международни съюзи и джойнт-венчъри като Iveco, и пробива дори през Желязната завеса с лицензионния договор за производства на Fiat 124 в СССР и на Fiat 125 и 126 в Полша.

ЗА ВРЪЗКИТЕ МУ В ПОЛИТИКАТА се говорят легенди; твърди че, че почти няма италиански министър-председател, избран без неговата благословия. До голяма степен именно Аниели е човекът, успял да победи профсъюзите в Италия и да сложи край на вълните от масови стачки през 80-те. При една от тях, обхванала заводите на Fiat, Аниери организира 40 000 свои работници да разкъсат блокадата на стачниците. Синдикатите губят влиянието си и не са си го възстановили напълно дори до днес. Тези събития вдъхновяват сатиричната пиеса "Тромпети и малини" на Нобеловия лауреат Дарио Фо. През 1991 Аниели е обявен за пожизнен сенатор. Чрез групата на билдербергерите изковава близки познанства с фигури от международната политика и банков сектор. Сред близките му приятели са Хенри Кисинджър и Дейвид Рокфелер.

ОСВЕН ВСИЧКО, АНИЕЛИ БЕ МОГЪЩА ФИ-ГУРА и във футболния свят като собственик на "Ювентус", които под негова власт се превърна в най-силния италиански отбор, засенчвайки дори гигантите "Милан" и "Интер". Всяка сутрин в 6 часа, независимо къде се намира, Аниели се чуваше по телефона с президента на "Юве" Джампиеро Бониперти.

КЪМ КРАЯ НА ЖИВОТА МУ разклатеното здраве му попречи да използва по-пълноценно изкования от него самия съюз между Fiat и General Motors. В крайна сметка начинанието се провали, до голяма степен и заради хаоса в американската компания по онова време. Но то очерта пътя за бъдещето и за създаването на групата Fiat-Chrysler.

АНИЕЛИ, ВЕЧЕ БОЛЕН ОТ РАК, се оттегли през 1966. По замисъл трябваще да го наследи Джовани Алберто Аниели, неговият племенник, но той почина само година след това, едва 33-годишен, от рядка форма на рак. Така управлението се прехвърли към Джон Елкан, внука на Аниели. Самият Адвокат си отиде през 2003 след дълга битка с рак на простатата. Беше навършил 81 години.

ОСВЕН ВСИЧКО ДРУГО този необикновен човек бе запален почитател на автомобилите (вижте неповторимата му колекция тук), а също и автор на безчет афоризми. Ето и някои от най-паметните фрази на Джани Аниели.





12 ПАМЕТНИ ФРАЗИ НА ДЖАНИ АНИЕЛИ

"Дори не всички италианци са фенове на националния отбор по футбол. Докато всички италианци, и половината от другите хора, са фенове на Ferrari".

"Всичко, което имам, съм го наследил. Всичко е създадено от моя дядо. Дължа всичко на правото на наследяване, единствено добавих към това задължението да съм отговорен".

"Мъжете се делят на две категории: такива, които говорят за жени, и такива, които говорят с жените. Аз предпочитам да не говоря за жени".

"Всеки е плейбой. Всеки се опитва - някои усляват, други - не".

"Ювентус е любовта на целия ми живот, източник на радост и гордост, но също и на разочарования и гняв - все силни емоции, каквито може да даде само истинската и безкрайна любов".

"Не бих разменил шампионска титла на "Ювентус" за шампионска титла на Ferrari".

"Харесвам еколозите. Но техните програми са скъпи. Човек не може да бъде по-зелен, отколкото позволяват джобовете му".

"Един шеф, който не изисква бизнесът му да е на

печалба, е калпав шеф".

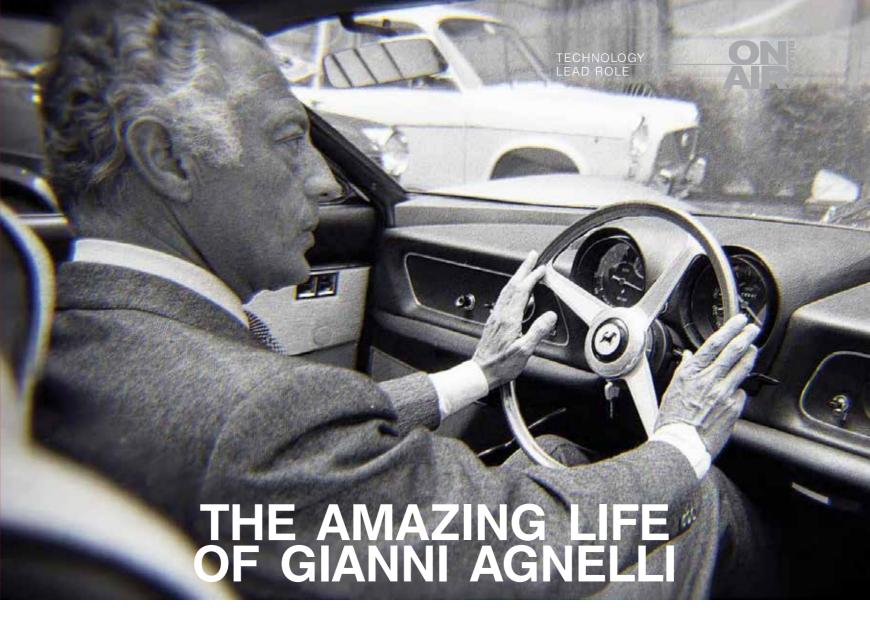
"Имам шофьор, но той никога не кара. Винаги карам аз. Това е навик. Някога са казвали: има хора, които uckam ga kapam kaляckama, u хора, koumo uckam ga се возят в нея. Аз искам да карам".

"Познавах верни съпрузи, които въпреки това бяха много лоши съпрузи. Познавах и неверни, които бяха отлични съпрузи. Двете неща не вървят непременно заедно".

"Нямам никаква страст за политика и към политици. Осъзнавам, че това е необходимо занимание и че, поне на теория, е най-благородното от всички - онова, което движи интересите на полиса, на обществото. Но не ми харесват неизбежната разделеност на партиите и също толкова неизбежният егоизъм на онези, които ги ръководят".

"Италия преглъща всичко. Нейната сила е в слабите й структури, в гъвкавостта на политиците, в приспособимостта на самите италианци".

"Навремето излизаха по улиците да протестират срещу Fiat. Сега излизат да протестират, защото Роберто Баджо не отива в "Ювентус". Бих казал, че страната се подобрява"



This icon, not only in the automotive industry, but also in politics, football and even fashion, would have turned 100 this March.

By KALIN NIKOLOV / Photography SHUTTERSTOCK

n the recent history of Italy, there have been many figures who have risen to leading roles in politics. They are just as successful in business, not to mention fashion. There are also a lot of people who have reached the top in sports. But there is only one person who has had the last word in all these areas.

GIANNI AGNELLI, ONE OF THE BRIGHTEST AND MOST influential figures in the history of the automotive industry, would have turned 100 on 12 March. The man who built Fiat into an empire, Ferrari into a money machine, and Juventus into a footballing giant, was born in 1921 to Edoardo Agnelli, the son of Fiat founder Giovanni Agnelli, and Princess Virginia Bourbon del Monte dei Principi di San Faustino.

NICKNAMED L'AVVOCATO (THE LAWYER) by all - because of his education and to distinguish him from his grandfather - Gianni Agnelli was an entrepreneur, owner of Fiat, a life senator.

His companies turned out as much as 4.4% of Italy's Gross Domestic Product, employed 3.1% of the country's workforce and provided 16.5% of all R&D expenditures. Agnelli was without a doubt the richest Italian of modern times. It was said that all Italian politicians were in his breast pocket. On top of that, his elegant but slightly extravagant dressing style has influenced fashion trends for years. Legendary fashion designer Nino Cerruti said The Lawyer had been his main source of inspiration.

GIANNI GRADUATED FROM HIGH SCHOOL

in Turin and then served in the Italian army during World War II. His tank unit was sent to the Eastern Front, where Agnelli was wounded twice. He then served in North Africa, where he was wounded again, but not in combat. He was shot in the arm by a German officer in the wake of a row over a woman in a bar. After the capitulation of Italy, the occupying American troops appointed him a liaison officer because of his excellent English. Meanwhile, his grandfather Giovanni was forced to retire from Fiat because of his role in the war, and leave the company under the management of Vittorio Valletta. However, the young Gianni stayed in the company and studied the principles of management in order to take the reins in 1966. In the meantime, he married Marella Caracciolo dei Principi di Castagneto - half American, half noble from Naples. However, Gianni had already had the reputation of an indomitable playboy, among whose conquests were the then popular Pamela Harriman, actress Anita Ekberg and even Jackie Kennedy herself.

IN 1954, HIS SON EDOARDO II was born, who, however, showed no interest in cars and instead studied religion at Princeton. In 2000, he committed suicide by jumping from a bridge near Turin. The inheritance was passed down through Gianni Agnelli's daughter, Margherita. She is the mother of John and Lapo Elkann, who now run ▶

▶ the family holding, but besides them she has five other children from her second marriage to Count Serge de Pahlen.

AFTER TAKING OVER FIAT IN 1966, Gianni quickly turned this local company into a global player. He opened factories in South America, created international alliances and joint ventures such as Iveco, and even broke through the Iron Curtain with the license agreement for the production of Fiat 124 in the USSR and Fiat 125 and 126 in Poland.

LEGENDS ARE TOLD ABOUT HIS CONNEC-TIONS in politics; there were claims that there was almost no Italian prime minister elected without his blessing. To a large extent, Agnelli was the man who managed to defeat the unions in Italy and end the waves of mass strikes in the 1980s. During one of them, which affected Fiat's plants, Agnelli organised 40,000 of his workers to break the blockade of the strikers. The unions lost their influence and have not fully regained it even to date. These events inspired the satirical play Trumpets and Raspberries by Nobel Laureate Dario Fo. In 1991, Agnelli was named a life senator. Through the group of the Bilderbergers he forged close acquaintances with figures from international politics and the banking sector. His close friends included Henry Kissinger and David Rockefeller.

IN ADDITION, AGNELLI WAS a powerful figure in the footballing world as the owner of Juventus FC, which under his rule became the strongest Italian team, overshadowing even the giants AC Milan and FC Internazionale. Every morning at 6 o'clock, no matter where he was, Agnelli spoke on the phone with Juventus president Giampiero Boniperti.

TOWARDS THE END OF HIS LIFE, his shaky health prevented him from making better use of the alliance he had forged between Fiat and General Motors. In the end, the venture failed, basically because of the chaos at the American company at the time. But it paved the way for the future and the creation of the Fiat-Chrysler Group.

AGNELLI, ALREADY SUFFERING FROM CANCER, retired in 1996. Giovanni Alberto Agnelli, his nephew, was to succeed him, but he died only a year later, at the age of 33, of a rare form of cancer. So the control passed to John Elkann, Agnelli's grandson. The Lawyer passed away in 2003 after a long battle with prostate cancer. He was 81 years old.

AMONG OTHER THINGS, this extraordinary man was an avid fan of cars (see his unique collection here) and also the author of countless aphorisms. Here are some of Gianni Agnelli's most memorable phrases.■







TWELVE MEMORABLE PHRASES BY GIANNI AGNELLI

"Not even all Italians are fans of the national football team. While all Italians, and half of the other people, are fans of Ferrari."

"Everything I've got, I've inherited. My grandfather did it all. I owe everything to the right of ownership and the right of inheritance; I've added the duty of responsibility to that."

"There were two categories of men around: those who talked about women and those who women talked to, very intimately. I prefer not to talk about women."

"Everybody's a playboy. Everybody tries to be one, some manage it, others don't."

"Juventus is a lifelong passion, a source of joy and pride, but also of disappointment and anger - all the strong emotions that only true and infinite love can give."

"I would not trade a Juventus title for a Ferrari title."

"I'm fond of ecologists. But they have expensive plans. You can't be greener than your own pockets."

"A boss who doesn't expect a company to make profits is a very bad boss."

"The chauffeur never drives. I always drive, it's a habit of mine. Once, when people travelled by horse-drawn vehicles, they said 'there are those who prefer to sit on the box and those who prefer to sit inside the carriage."

"I've known faithful husbands who were really bad husbands and I've known unfaithful husbands who were very good husbands. I don't think the two things go necessarily together."

"I have no enthusiasm for politics and politicians. I recognise that it's a necessary activity and that, at least in theory, it's the most noble of all, to manage the interests of the population, of the community. But I don't like the inevitable partiality of political parties and the equally inevitable egoism of those who lead them."

"Italy swallows everything, its strength lies in the spinelessness of the authorities, in the pliability of politicians, in the capacity of the Italians to adapt."

"They used to take to the streets to protest against Fiat. Now they go out to protest because Roberto Baggio is not going to Juventus. I would say that the country is getting better."

ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА ПРОЛЕТНА ЦЕНА! С 20% omcmbnka go 31 май 2021 г.

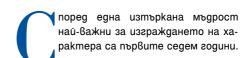












В случая с BMW минаха точно толкова между появата на първия масов електромобил на компанията, і3, и втория, ІХЗ. В името ги разделя само една буква: но в реалния свят ги дели истинска пропаст.

С i3 BMW се onuma ga ни gage не просто електрическо задвижване, а един автомобил за изцяло нов начин на живот: поскромен, по-възпитан, с истинска грижа за околната среда. Но се оказа, че никой не напира особено да сменя начина си на живот. За повечето купувачи на електромобили те бяха само средство да изпъкнат сред останалите, kakmo u ga стигат от 0 до 100 км/ч малко по-бързичко.

і3 се продава нелошо, и даже седем години след дебюта си още е в Ton 10 в Европа. Но то не успя да промени света. Затова сега в BMW си взеха бележка и сега започват втората си електрическа офанзива с доста по-различна философия.

Повечето компании, когато се захванат с електромобили, се мъчат да ги направят колкото е възможно по-необичайни отвън донякъде и за да замажат факта, че отвътре, като компоненти, са почти идентични с останалите. Подходът на BMW тук е точно обратният.

Ако не броим безбройните сини орнаменти, отвън този автомобил си е съвсем обикновено ХЗ. А също и отвътре. Даже конструкцията не е кой знае колко променена, за да стане от него електромобил. Батерията е залепена за пода и всъщност отнема малко от пътния просвет. Електромоторът е отзад, което значи, че сте ограничени само до задно предаване, без опция за xDrive. A nog солидния преден kanak има предимно празно място. Но и то не е пригодено да се използва за багаж.

Означава ли това, че от BMW са претупали цялата работа и само набързо са присадили електромотор и батерия на най-продавания си модел?

Всъщност не - ни най-малко. IX3 е много напредничав и добре обмислен автомобил. Просто големите промени в него са >







▶ невидими за окото. Те се отнасят до батерията, електромотора, софтуера за управление на енергийните потоци и ефективността като цяло.

Докато останалите производители разчитат на поддоставчици за електрическите компоненти, ВМW си ги разработва сама. Синхронният електромотор е от ново поколение и си създава собствено магнитно поле - тоест не се нуждае от магнити и от толкова недостигащите напоследък редки земни елементи. Според германците коефициентът на полезно действие достига 93%, при едва 40% за модерните двигатели с вътрешно горене.

Енергийната плътност на батерията е увеличена с 30 на сто. Самата батерия е с използваем капацитет 74 киловата - помалко от конкурентите, но е достатъчна за пробег от 460 километра по новия тестов цикъл WLTP. В изпитания iX3 измина дори 520 километра с едно зареждане, но за да постигнете подобно нещо, трябва да сте завършили търпение в манастира Шаолин.

В нашия тест, с включено отопление, чести спирания, потегляния и ускорения, тази кола измина 203 километра и разполагаше със заряд за още 211. Допускаме, че при по-плавно шофиране спокойно ще направи и 450. И заслугата за това далеч не е само на батерията.

Повечето електромобили, които сме тествали, имат едно леко досадно качество: извън града те принуждават да мислиш усилено. Какъв е обхватът? Как да го увеличиш? Да отпуснеш ли газта? Да изключиш ли климатика?

С това ВМW никога няма да ви се наложи да мислите за такива неща. Просто защото то мисли вместо вас.

Пробвахме да контролираме ръчно режимите на рекуперация, да изключим климатика и да караме по-бавно. Но пробегът всъщност се увеличи, когато отново включихме климатика, вдигнахме скоростта и оставихме компютъра да се грижи за всичко.

Звучи изненадващо, но е логично. Компютърът ползва и навигацията, и данни от радарите и камерите, за да избере найефективния режим на рекуперация. Когато наближавате кръстовище, или влизате в населено място, той я засилва и намалява скоростта. Същото се случва и когато засече по-бавен автомобил пред вас. А когато се движите с постоянна висока скорост или се спускате, компютърът може да прецени, че е по-ефективно изобщо да я изключи.

Режимът "В" на скоростния лост е всъщност по-скоро за градски условия и за онези хора, които искат да карат само с един педал. Когато натискате газта, колата се движи, когато я отпуснете - спира.

Отполението на купето - един от най-сериозните врагове на батерията - тук е овладяно с инсталирането на термопомпа от ново поколение. Консумацията на климатика е съвсем умерена.

Резултатът от това е, че при нормално шофиране тази кола спокойно ще ви закара от София до Бургас с едно зареждане. Освен това е способна да се зарежда с прав ток при 150 киловата, което ви дава 100 километра пробег само за десет минути. Остава само някой да построи подобни зарядни станции и в България.

По-ефективната и малка батерия се отразява добре и на цената: iX3 започва от 129 000 лева, с над 30 хилядарки под Audi e-Tron, което има по-малък пробег. И с над 60 000

nog Tesla Model X.

Всичко това е чудесно, разбира се. Но всъщност най-необикновеното нещо в тази кола е... колко е обикновена. Тя не само изглежда, но и се усеща и се кара като нормално ВМW. Воланът е бърз и директен. Батерията добавя половин тон към теглото, но пък центърът на тежества е със 7.5 сантиметра по-ниско, отколкото при стандартното X3, така че и пътното поведение впечатлява. 286-те коня не са никак малко сами по себе си, но тук към тях се добавя и незабавният въртящ момент на електромотора.

Задното предаване осигурява точно онова динамично поведение, което окачваме от едно ВМW. В същото време не би трябвало да е проблем и на хлъзгав път, заради новата система АЯВ, която ускорява над три пъти реакциите на тракшън контрола. По вина на глобалното затопляне не успяхме да я пробваме пълноценно, но при новата Серия 1 работи доста добре.

Даже и офроуд способностите не са пострадали чак толкова - просветът наистина е намален, но до 19 сантиметра, което надминава повечето конкуренти. Все пак не ви съветваме да атакувате каменисти пътеки с литиево-йонна батерия под вас.

Интериорът е идентичен с този на X3 - което значи качествен, удобен и доста интуштивен. Получавате жестови команди, гласов асистент и съвсем лесна интеграция на смартфон. Получавате и 510 литра багажник.

Изобщо, това вече не е опит за революция и радикална промяна в начина ни на живот. Това е просто ВМW: кола, създадена да доставя удоволствие. ■



The First Seven

The iX3 is BMW's second electric model and it comes seven years after the first one, but the similarities between the two end with the name

By KONSTANTIN TOMOV / Photography WHEELS

According to an old saying, the first seven years are the most important for building one's personality.

That's exactly how many years separate BMW's first mass produced electric vehicle, the i3, and its successor - the iX3. Only a single letter is different in their names, but in reality the gap between them is vast.

With the i3, BMW tried to offer not just an electric drive, but a car suitable for a whole new way of life - humbler, better behaved, with true concern for the environment. It turned out, however, that not many people were too eager to change their way of life. For most electric car buyers, these vehicles were merely a means to stand

out from the rest, or to go from 0 to 100 km/h a little faster.

The i3 is selling pretty well and is still in the top 10 list in Europe seven years after its debut. It did not succeed in changing the world, however. BMW learned from this and are now launching their second electric attack with a much-changed philosophy. Most companies that get into electric cars are trying to make them as unique on the outside as possible - in order to partially conceal the fact that on the inside, they're about the same as all the rest. BMW's approach here is exactly the opposite.

If we don't count the numerous blue ornaments, this car's exterior is almost identical to the regular X3's. The interior is no exception. Even the construction has not been changed drastically, in order to turn this car into an electric one. The battery is mounted on the floor and compromises the clearance very little. The electric motor is in the rear, meaning that this car is limited to a RWD without the xDrive option. There is ample space under the solid front hood, but it has not been suited for luggage.

Does this mean that BMW have cut corners and hastily transplanted an electric motor and a battery on its best-selling model?

Not the least. The IX3 is a very progressive and well-engineered vehicle. It's just that the big changes made on it are not visible. They pertain ▶



▶ to the battery, the electric motor, the software controlling the energy flow and general efficiency.

While the other carmakers count on sub-contractors for their electric components, BMW develops them alone. The synchronous motor is of a new generation and creates its own magnetic field, meaning it does not require magnets and the rare-earth elements, which have been scarce lately. According to the Germans, the motor's efficiency is up to 93%, compared to just 40% in modern internal combustion engines.

The battery's energy density has been increased by 30%. The battery itself has a usable capacity of 74 KWh, which is less than the competitors, but still sufficient enough to offer a 460 km range under the new WLTP test cycle. During tests, the iX3 covered a range of 520 km on a single charge, but achieving such a feat requires the patience of a Shaolin disciple.

During our test drive, which involved frequent stops and accelerations, with lights and heating turned on, this car covered 203 km with a leftover range of 211 km. We would assume it could go as far as 450 km if driven more smoothly. The battery is not the only thing responsible for this.

Most electric cars we have tested have one slightly annoying thing about them - they make you think hard while driving outside the city. What's the range? How can I increase it? Should I step off the gas? Turn off the AC? You would never have to think about these things with this BMW, simply because it does it all for you.

We tried to manually control the recuperation modes, turn off the AC and drive slower. Actually, the range only increased after we turned the AC back on, increased our speed and left the computer to take care of all the rest.

Sounds surprising, but it is logical. The computer uses both the navigation and data from the radars and cameras to decide on the most efficient recuperation mode. When you approach an intersection or enter a town, it increases it and reduces the speed. The same thing happens when a slower driver merges in front of you. When you're driving at a constant high speed or are going downhill, the computer may even decide that turning it off completely might be more efficient.

The transmission's B mode is rather for urban driving and for those who like using just one pedal. When you press the gas, the car moves forward. When you take your foot off the pedal, it decelerates.

The heating - one of the battery's main enemies, is addressed with a heat pump of a new generation. The AC's energy consumption is very moderate

The result of all this is that, if driven normally, this car can easily take you from Sofia to the coastal city of Burgas on a single charge. In addition to that, it can be charged with 150 KW direct current electricity, which means that you can top off the range with 100 km in just ten minutes. The only thing that remains to be done is for someone to build such charging stations in Bulgaria.

The more efficient and smaller battery reflects on the price pretty well - the iX3 starts at 129,000 leva - over 30,000 leva less than the Audi e-Tron, which has a smaller range, and over 60,000 leva less than the Tesla Model X.

All of this is wonderful, of course, but the most unusual thing in this car is ... how regular it is. It not only looks like a regular BMW, but also feels and drives like one. The steering is responsive and direct. The battery adds half a ton to the car's weight, but the center of gravity is 7.5 cm lower than in the regular X3, making its handling quite impressive. The 286 hp are quite substantial by themselves, but on top of that there is the instant torque offered by the electric motor.

The RWD offers exactly the dynamic behavior one would expect from a BMW. Meanwhile, driving on slippery roads should not be much of a problem, thanks to the new ARB system, which increases the traction control's response more than three-fold. Due to the global warming, we did not get the chance to try it out fully, but it works guite well in the new 1 Series.

Even the off-road capabilities have not suffered much - the clearance has been reduced, but only to 19 cm, which is still more than that of most competitors. Nevertheless, we would not advise you to drive up rocky paths with a lithiumion battery underneath.

The interior is identical to the X3's, which means it is of high quality, comfortable and intuitive. The car comes with gesture-control, voice commands and an easy smartphone integration system. You also get 510 liters of trunk space.

Generally speaking, this is no longer at attempt to revolutionize or change radically our way of life. This is simply a BMW - a car built to bring pleasure.





TRAVEL LIFESTYLE





108 | АРОМАТНИ ПРИЯТЕЛСТВА



112 | ВКУСЪТ НА ИЗГУБЕНИЯ РАЙ



ADILL



POMAH

"КЛАРА И СЛЪНЦЕТО" // Шест години след премиерата на "Погребаният великан" - и една Нобелова награда за литература покъсно - Казуо Ишигуро най-после е готов със следващия си роман. "Клара и слънцето" е история за едно дистопично бъдеще и за хуманоидната машина Клара. Разказана със същата деликатност и прозорливост, която донесе на японско-британския писател световна слава за "Никога не ме оставяи" и "Остатькът от деня".

"CLARA AND THE SUN" // Six years after the

première of "The Buried Giant" - and one No-

bel Prize in Literature later - Kazuo Ishiguro is

finally done with his next novel. "Clara and the

sun" is a story about a dystopian future and

the humanoid machine called Clara. The story

is told with the same gentle and insightful ap-

proach that brought the Japanese-British writer

his fame for "Never Let Me Go" and "The Re-



КЛАСИКА

МАРТА АРГЕРИЧ // Фантастичната програма на Софийската филхармония през тази година продължава с гостуването на Марта Аргерич, една от най-прочутите пианистки на последния четвърт век. В София аржентинката ще изнесе концерт заедно с колегите си Евгени Божанов и Akaнe Cakau, nog gupuzeнmcmвomo на Наиден Тодоров. В програмата са "Карнавал на животните" от Сен-Санс и клавирни концерти от Моцарт и Пуленк.



КИНО

ДВЕТЕ СТРАНИ НА ЧУДЕСАТА // Подозирали ли сте, че преди Питър Пан да отиде в Невърленд, а Алиса - в Страната на чудесата, те са били брат и сестра? Които отчаяно са се опитвали да спасят родителите си от депресията след смъртта на най-голямото им дете. Тази необичайна фентъзи смесица дебютира на "Сънданс" преди година, но по обясними причини премиерата се поотложи. Анджелина Джоли и сър Майкъл Кейн дават малко допълнителен блясък на историята.

Издателство Лабиринт

NOVEL

MARTHA ARGERICH // The Sofia Philharmonic's fantastic program continues this year with a guest spot for Martha Argerich, one of the most renowned pianists of the past quarter century. In Sofia, the Argentinian musician will perform a concert together with Evgeni Bozhanov and Akane Sakai conducted by Nayden Todorov. The programme features The Carnival of the Animals by Saint Saens and piano concertos by Mozart and Poulenc.

По кината през март

CINEMA

ΕN

CLASSICS

24 март, зала България

COME AWAY // Could you imagine that before Peter Pan went to Neverland and Alice to Wonderland, they were siblings? Siblings desperate to save their parents from the depression following their eldest child's demise. This unusual fantasy blend made its début at Sundance a year ago, but the première was postponed for understandable reasons. Angelina Jolie and Sir Michael Caine add a spark of glamour to the

Labyrinth Books

mains of the Day" ..

Published by Paradox

In theatres in March

POSTER

СЕРИАЛ

НЕРЕДОВНИТЕ // The Irregulars е една om премиерите на Netflix през този месец - британска продукция по мотиви от романите и разказите на сър Артър Конан Дойл. "Нередовните" са всъщност сбирщина отхвърлени хлапета, които помагат на Шерлок Холмс и, в малко доразвитата от сценаристите история, спасяват Лондон от разни свръхестествени заплахи. Минисериалът се състои от 8 серии. поне засега, а в ролите на Холмс и Уотсън са Хенри Λούg-Xloc и Poùc Пиерсън.

ИЗЛОЖБА

СВОБОДНО ПРЕЛИТАЩИ ГЛАВИ // Тази експозиция в софийската галерия "Ракурси" чества юбилея на Чавдар Гюзелев - художник, график, сценограф и университетски преподавател. Включва живопис и графика, които бяха част и от предишните му самостоятелни изложби в Берлин, Прага и Виена. Гюзелев е син на големия оперен певец Никола Гюзелев, а брат му Ясен също е художник и илюстратор.

ТРИЛЪР

LATER // Най-новият роман на прочутия майстор на трилъра Стивън Кинг разказва историята на Джейми Конклин, момче от Ню Йорк, което има способността да разговаря с мъртвите - и да се озовава в твърде заплетени ситуации в резултат на това. Cnopeg The New York Times moßa е "наполовина трилър, наполовина детективски роман - трогателен и автентичен". Later ("По-късно") е издание на Hard Case Crime.

По Netflix през март

Галерия "Ракурси", go 20 март

Om Amazon

EN

TV SERIES

THE IRREGULARS // The Irregulars is one of the Netflix premieres for the month - a British production inspired by Sir Arthur Conan Doyle's novels and stories. The Irregulars are actually a bunch of rejected kids who help Sherlock Holmes, and save London from various supernatural threats (the story may have been slightly embellished by the screenwriters). The miniseries consists of eight parts, with Holmes and Watson played by Henry Lloyd-Hughes and Royce Pierreson.

On Netflix in March

EXHIBITION

FREE-FLYING HEADS // This exhibition in the Sofia gallery Rakursi celebrates the anniversary of Chavdar Gyuzelev - artist, graphic artist, set designer and university lecturer. It includes paintings and graphics that were also part of his independent exhibitions in Berlin, Prague and Vienna. Gyuzellev is also the son of the famous opera singer Nikola Gyuzelev, and his brother Yasen is also a painter and illustrator.

Rakursi Gallery, until 20 March

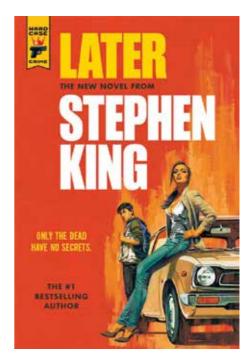
THRILLER

FAKE FAMOUS // Along with several second-rate comedies, a more intriguing release by HBO this February is Fake Famous - an in-depth documentary about the contemporary world of influencers. The author, Nick Bilton, is a popular journalist, who selects candidates to turn into social media stars. He shows us how followers can be bought (7,500 for USD 119), how luxury villas are rented for photography sessions and what role makeup plays. The takeaway here is just how easy the public is to manipulate nowadays.

By Amazon







HEIIO3HATI/91 COAYH THE UNFAMILIAR SIDE OF THESSALONIKI Трудно ще намерите It would be difficult to find българин, който не е бил в anyone from Bulgaria who has never visited this city. But it този град. Но и трудно ще would also be difficult to find намерите такъв, който да го someone who knows it well е опознал добре THE INFLIGHT MAGAZINE



На пръв поглед трудно ще намерите по-малко екзотична дестинация от Солун. Всяка година стотици хиляди българи минават оттук на път за плажовете на Халкидики или гръцката Олимпийска ривиера, и обикновено се отбиват за обяд и кафе по крайбрежната променада и за задължителните снимки с Бялата кула (Кулата на св. Димитър).

А това е много жалко, защото вторият най-голям град на Гърция заслужава много повече внимание. И сега, благодарение на новата редовна линия на "България Еър", с удобни полети в петък следобед и неделя вечер, може най-после да го получи.

Основан три столетия преди Христа от Касандър, един от наследниците на Александър Македонски, Солун е бил столица на римска провинция, втора столица (Simvasilevousa) на Източната Римска империя след Константинопол, сърцето на латинско кралство, васал на Втората българска империя при Иван Асен II, венецианско владение, център на османски санджак и накрая - културна столица на новата гръцка държава. Тук са родени безброй забележителни личности - от светите братя Кирил и Методий до Атанас Далчев и Кемал Ататюрк. Родени са също и някои от най-забележителните ястия в южнобалканската кухня.

At a first glance, it would be difficult to find a more exotic destination than Thessaloniki. Every year, thousands of Bulgarians pass through it on their way to the beaches of Chalkidiki or the Greek Olympian Riviera, and they usually stop by for lunch and some coffee along the promenade and to take the obligatory photo with the White Tower (the St. Demetrius Tower). And this is a pity, because the second largest city in Greece deserves a lot more attention than that. Now, thanks to the new regular Bulgaria Air flights with convenient flights on Friday afternoons and Sunday evenings, you can finally make it happen.

Founded three centuries B.C. by Cassander, one of the successors of Alexander the Great, Thessaloniki was a capital of a Roman province, second capital (Simvasilevousa) of the Eastern Roman Empire after Constantinople, the heart of the Latin Empire, a vassal to the Second Bulgarian Empire of Ivan Asen II, a Venetian domain, a centre of an Ottoman sandzhak and finally, the cultural capital of the new country of Greece. Countless historical figures were born here – from the holy brothers Cyril and Methodius to Atanas Dalchev and Kemal Ataturk. Some of the most remarkable dishes of South Balkan cuisine also originate from here.

ГОРНИЯТ ГРАД - AHO ПОЛИ THE UPPER TOWN - ANO POLI

За жалост значителна част от древното и средновековното наследство на Солун изчезва през 1917, когато една забравена готварска печка предизвиква Големия солунски пожар, и изпепелява домовете на 72 000 души. Но най-старата част - Горният град (Апо Роіі) остава незасегната от пламъците. Лесно ще я откриете - това е най-високата част от града, простираща се до градските стени от византийската епоха. Тесните каменни улички са пълни с образци на старата местна архитектура и предлагат почти идилично спокойствие, в приятен контраст с енергичния ритъм на разположения по-ниско нов град. А и гледка-

та си струва.

Unfortunately, a substantial part of the ancient and medieval heritage of Thessaloniki disappeared in 1917 when a neglected cooking stove caused the Great Thessaloniki Fire and burned the homes of 72,000 people to ashes. But the oldest part – the Upper town (Ano Poli) was unaffected by the flaming inferno. It is easy to find – it's the highest point of the city, spanning all the way to the city walls from the Byzantine era. The narrow cobblestone streets are full of old local architecture and they offer an idyllic tranquillity which is in stark contrast to











ЛАДАДИКА LADADIKA DISTRICT

Всеки голям град в Европа си има по един квартал, който първо е западнал, а след това се е възродил, заселен от съвсем нов тип хора. В Солун това е Лададика, точно зад пристанището и на няколко минути пеш (nocoka запад) от крайбрежната промена-

Някога тук е живеела многолюдната еврейска общност на Солун - самото име на квартала идва от времето, когато е бил изпъстрен с магазинчета за зехтин (ladi на гръцки). После тук е бил районът на червените фенери, преди мястото съвсем да западне и да запустее през втората половина на XX век. Едва през 80-те, с един план за възраждане и с финансиране от европейските фондове, Лададика се съживява отново, вече като център на добрата храна и на нощния живот.

Every large European city has a district that used to be run down and was later revived, and populated by a completely different crowd. In Thessaloniki, this is Ladadika, right next to the harbour and a few minutes' walk to the wast of the promenade.

Once, this region was brimming with the Jewish community of Thessaloniki - the very name of the district is from a time when it was full of olive oil shops ("ladi" in Greek). Some time after that it was a red light district, before the place became too run down and deserted in the second half of the 20th century. It wasn't until the eighties that Ladadika was revived again with a plan and funding from the EU, now as a fine food hub and a night life spot.

ХАНЪТ БЕНСУСАН THE BENSUSAN TAVERN

Още един жив свидетел на османската enoxa. Ханът на Бенсусан (Edessis 6) е просторен през 1810, ако се съди по архивите, и повече от век е служил като страноприемница и дом на няколко магазинчета. Запусната през 70-те, след това сградата е възстановена и превърната в място за култура. Приземният етаж е превърнат в нещо като галерия, а залите подслоняват импровизирани концерти, театрални представления и всякакви други събития, каквито може да роди фантазията на солунските творци. Галерията е отворена от 11 сутринта - все пак сте в Гърция, но пък за компенсация работи до 10 вечерта, освен през уикендите, когато затваря следобед.

Another living witness of the Ottoman era. The Bensusan tavern (Edessis 6) was built in 1810, going by annals, and it has served as a tavern and a home to a few shops for over a century.



Somewhat run down in the 1970s, the building was later restored and turned into a cultural centre. The ground floor was turned into something of a gallery, and the halls house improvised concerts, theatrical performances and all manner of other events born of the imagination of Thessaloniki's creators. The gallery opens at 11 o'clock – after all, it's Greece, but on the other hand it doesn't close until 10 at night, apart from weekends when it closes in the afternoon.

МУЗИКАТА

THE MUSIC

В началото споменахме, че Солун минава за културната столица на днешна Гърция. Това е съвсем заслужена слава: тукашните театри и опера минават за най-добрите в страната, да не говорим за ежегодния филмов фестивал, който е от европейска значимост.

Една не толкова бляскава, но много приятна част от културния афиш на Солун са музикалните клубове. Местната сцена се разви много в последните години (може би трябва да кажем - предпоследните години) и при нормални обстоятелства предлага поне по две-три световни имена всеки месец. Особено препоръчваме Principal Theater - отлично измислено и изпълнено място за музика, подслонено в някогашни складове край старото пристанище.

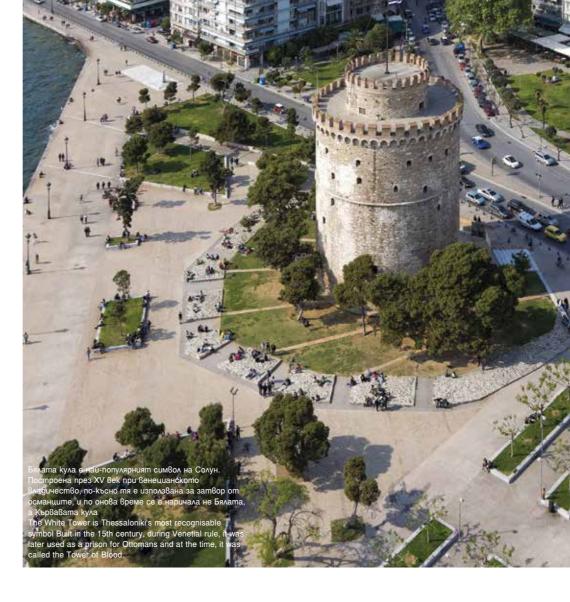
At the beginning we called Thessaloniki the cultural capital of present-day Greece. And this is well deserved: theatres and opera houses are recognised as the best in the country, not to mention the annual film festival, which is of European significance.

A not so glamorous but very pleasant part of the cultural program of the city are the music clubs. The music scene has developed enormously in recent years (or perhaps even a few years before that) and under normal circumstances it offers at least a few world-famous performers a month. We highly recommend the Principal Theater – a beautifully thought out and implemented place of music housed in former warehouses near the old harbour.

ЦЪРКВИТЕ

CHURCHES

Солун има 13 църкви и манастири, които са паметници на световното културно наследство на ЮНЕСКО: от построената от споменатия император Галерий ротонда (IV век) до храма "Свети Илия" (XIV век). Найзнаменитата църква обаче е тази на Свети Димитър, светеца-покровител на града. Днешният храм датира от VII век, макар че многократно е осъвременяван от тогава. Външната архитектура е малко невзрачна, но храмът е прославен с мозайките си. Голяма част от тях за беда са унищожени от



пожара през 1917, но пък за компенсация при разчистването на останките след него е открита загубената от векове крипта с римската баня, в която Димитър е бил затвворен и убит.

Thessaloniki has 13 churches and monasteries that are UNESCO world heritage sites: from the Rotunda built by Emperor Galerius (4th century) to the St. Iliya temple (9th century). But the most famous church is that of St Demetrius, the patron saint of the city. The temple dates back to the 7th century, although it has been gentrified many times since then. The exterior architecture is not much to look at, but the temple is known for its mosaics. Unfortunately, a lot of them were destroyed in the 1917 fire, but what makes up for that is the discovery of a long-lost crypt with a Roman bath where Demetrius was imprisoned and killed, when the damage from the fire was being cleared out.

TYPCKUTE БАНИ TURKISH BATHS

Друго приятно наследство от османската епоха са турските бани, или хамами. С особена популярност се ползват два от тях. Единият е т.нар. "Еврейска баня" -Яхуди Хамам, която ще откриете в близост до пазара за цветя (Louloudadika), и която съвсем доскоро още функционираше.

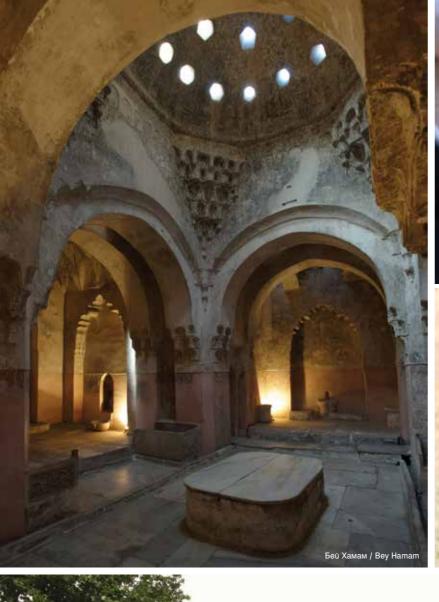
Другата, и далеч по-впечатляваща, е Бей Хамам на булевард "Игнатия" - ярък символ на имперското великолепие и всъщност най-големият хамам на Балканите извън днешна Турция. Построен през 1444 година, той и днес поразява с размерите, с броя на залите си и с богатите декорации.

Another wonderful piece of heritage from the Ottoman era are Turkish baths, or hammams. Two are especially popular. One of them is the so called European Bathhouse – Yahudi Hamami, which is located close to the flower market (Louloudadika) and it was still functional not long ago.

The other, far more impressive one, is Bey Hamam on the Ignatiya Boulevard –a stark symbol of the glory of the Empire and the largest hammam in the Balkans outside present-day Turkey. Constructed in 1444, its size, number of rooms and lavish decorations are still impressive today.

MY3EUTE MUSEUMS

Солун е много богат на музеи: някои са любопитни, като този за модерно изкуство (Helexpo, Egnatia 154), или пък Музея на византийската култура (Stratou 2). Други, като музея на македонските освободителни борби, могат доста да повишат кръвното











на евентуалните си български посетители. Но най-интересната (и политически неутрална) сбирка е тази на Археологическия музей, основан през 1912 година (Andronikou 6). Тук са събрани находки от праисторията, класическата и елинистичната епоха, и от по-късната римска ера. В музея ще видите няколко златни съкровища, намерени в областта, както и оцелялото обзавеждане от двореца на римския император Галерий (IV Bek).

Thesaaloniki also has a plethora of museums: some are curious, such as the modern art one (Helexpo, Egnatia 154) or the Museum of Byzantine Culture (Stratou 2). Others, such as the Museum of the Macedonian Struggle, might actually upset some of their Bulgarian visitors.

But the most fascinating (and politically neutral) collection is that of the Museum of Archaeology founded in 1912 (Andronikou 6). Here we have historical artefacts from ancient history, the Classical and Hellenistic eras and from the later Roman era. There are several golden treasures in the museum that were found in the vicinity, as well as the furniture that survived from the palace of the Roman Emperor Galerius (4th century).

ГРАДИНИТЕ НА ПАШАТА PASHA GARDENS

Солун не е прославен с парковете си - всъщност местенцата със зеленина в града се броят на пръсти. Но едно от тях има особен чар: дълго забравените Градини на пашата, край Стария град.

Този много спокоен парк е изпъстрен с необичайни, наполовина разрушени каменни структури. В средата на всичко е богато декориран фонтан с тунел, които не води никъде. Има няколко пейки, резервоар за дъждовна вода и една малка врата, която води под земята. Навсякъде се виждат загадъчни символи. Никой не знае със сигурност името на архитекта, създал това място. Една от теориите го свързва със суфите, ислямските мистици от времето на Османската империя. Други смятат, че паркът е дело на някой представител на многобройната навремето колония от сефарадски евреи в града, и носи някои черти от Андалуския халифат. Кой е прав, можете да прецените сами. Ясно е само защо каменните структури са разрушени - при големия приток на бежании от Мала Азия в началото на XX век камъните са използвани за строеж на къщи.

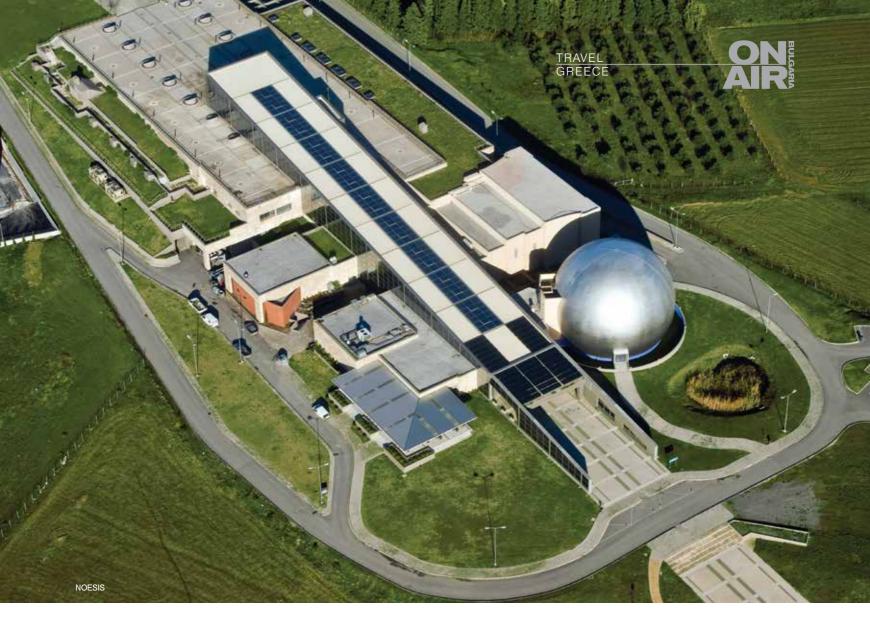
Thessaloniki is not known for its parks -actually, green areas are a scarcity in the city. But one of them has a special charm: the long-forgotten Pasha Gardens near the Old Town.

This peaceful park is full of unusual, half-destroyed stone structures. And in the middle of it all is a lavishly decorated fountain with a tunnel leading nowhere. There are a few benches, a rainwater tank and a small door that leads underground. Mysterious symbols can be seen all over the place. No one knows for sure who created this place. One theory links it to the Sufi, Islam mystics from the time of the Ottoman Empire. Others believe the park was created by some representative of a colony of Sepharadic Jews in the town and that it has remnants of the Andalusian Caliphate. You can judge for yourself as to who got it right. One thing is clear and that is why the stone structures are ruined - during the influx of refugees from Asia Minor at the start of the 20th century, the stones were used for the construction of houses.

ИЗОСТАВЕНОТО БОГОМИЛСКО ГРОБИШЕ THE DESERTED

BOGOMIL CEMETARY

Водещи корените си от мистериозния поп



Богомил, български свещеник от Х век, богомилите са еретическа секта, плъзнала из цяла Европа и породила движението на катарите в Италия и на албигойците във Франция. В околностите на Солун, точно до градчето Неа Халкедон (на български - Илиджиево), се намира отдавна изоставено богомилско гробище, датиращо от средните векове. Издават го необичайните надгробни камъни - кръстове, обхванати от пръстен, като в старите келтски гробове. Мястото е лесно за откриване и дори е отбелязано в Google Maps, намира се на около 40 km от центъра на Солун и на 57 км от летището.

Originating from the mysterious Father Bogomil, a Bulgarian priest from the 10th century, the Bogomils are a heretic cult that spread through Europe and started the Catharism movement in Italy and the Albegensians in France. In the vicinity of Thessaloniki, right next to the small town Nea Chalcedon (in Bulgarian - Ilidzhievo), there is a long-deserted Bogomil cemetery dating back to the Middle Ages. The unusual gravestones are what give it away - crosses enclosed in a ring, like in old Celtic graves. The location is easy to find and it is indicated in Google Maps - about 40 km from the centre of Thessaloniki and 57 km from the airport.

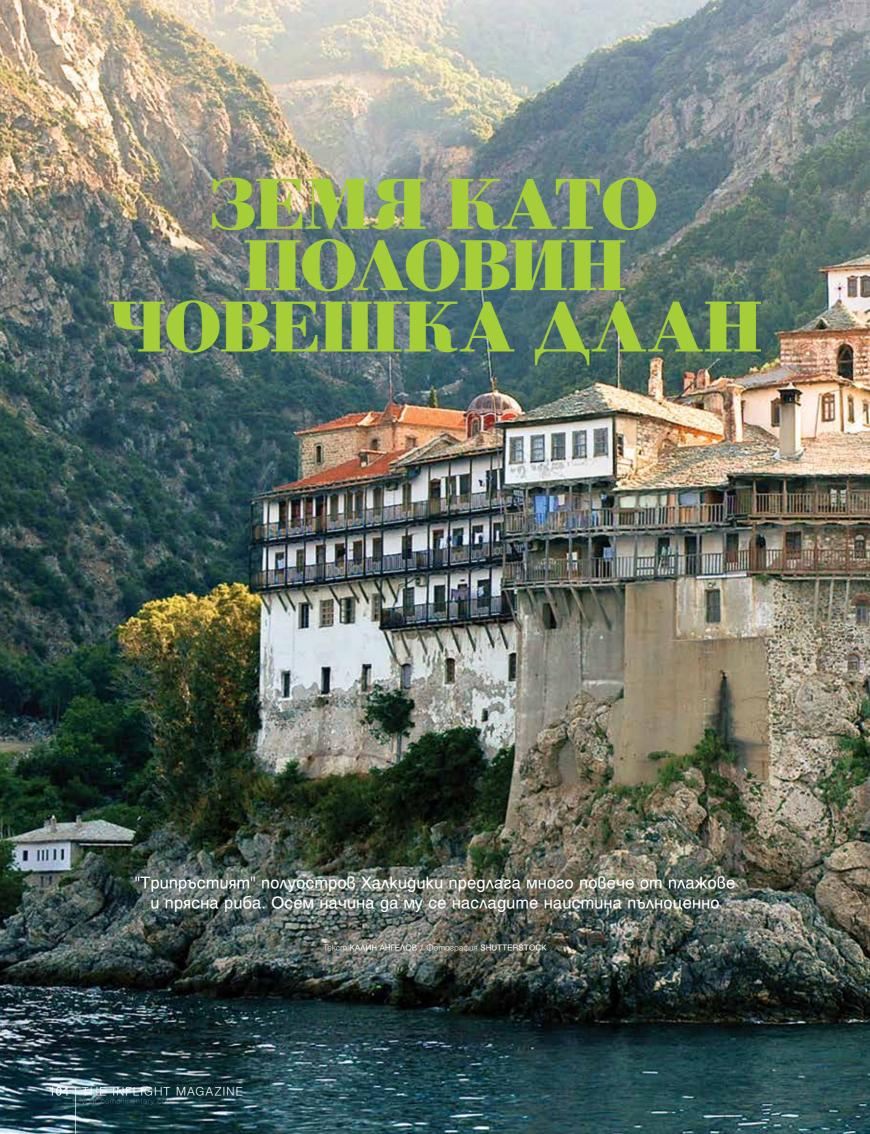
Никой не знае името на архитекта, създал Градините на пашата. Една om meopuume so свързва със суфите, ислямските мистици от времето на Османската империя. Други смятат, че паркът е дело на някой представител на многобройната навремето колония om ceфapagcku евреи в града

ИСТОРИЯТА НА АВТОМОБИЛА

THE HISTORY OF THE AUTOMOBILE

NOESIS е името на солунския Технологичен център с музей, който се намира на 6-ия километър по пътя от Солун към Терми. Мястото е много подходящо за деца, с множество интерактивни изложби и забавни образователни инсталации. Освен това подслонява една постоянна експозиция, посветена на историята на автомобила, с образци от всички епохи. Заради коронавируса центърът бе затворен още миналата година, но вероятно отново ще отвори врати в края на април. Билет за възрастен е 12 евро, а комбиниран за четиричленно семейство - 35 евро.

NOESIS is the name of the Thessaloniki Science Centre and Technology Museum located at the sixth kilometre of the road from Thessaloniki to Thermi. The place is suitable for children, as it has many interactive exhibitions and fun educational installations. In addition, it houses a permanent exhibition dedicated to the history of the automobile, with examples from all eras. Due to the coronavirus, the Centre was closed last year, but it is expected to open again at the end of APril. An adult ticket is EUR 12, and a combo ticket for a four-member family is EUR 35. ■





Халкидики, това вълшебно кътче от Северна Гърция, става все по-популярно сред българите. Но малко от посетителите му знаят, че полуостровът е много повече от чисти плажове и прясна риба. Осем начина да извлечете максимума от почивката си на юг

ПОСЕТЕТЕ СВЕТА ГОРА.

VISIT MOUNT OROS -

Монашеската република на ръкава Атон неслучайно е в списъка на световните паметници на ЮНЕСКО. Близо 1800 монаси все още живеят тук почти същия живот, koumo e βogun u omeu Πaucuu npegu gβa βeka и половина. Не пропускайте българския манастир "Свети Георги Зограф".

"The Holy Mountain". It is no accident that the monastic republic at the foot of Mount Athos is in the World Monument List of UNESCO. About 1,800 monks still live there in almost the same way that Father Paisius did two and a half centuries ago. Do not miss the Bulgarian monastery St. George the Zograf.

ПРЕНОЩУВАЙТЕ В МАНАСТИР.

SPEND THE NIGHT IN A MONASTERY.

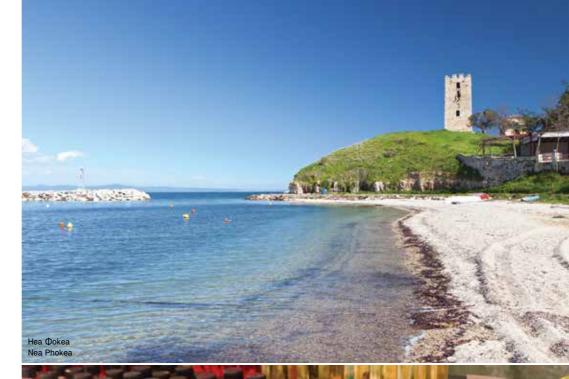
Ако посетите монасите, те ще ви подслонят и нахранят (безплатно) и ще ви позволят да се gokocheme go egha om най-забележителните страни на православието. Но имайте предвид, че трябва добра организация - приемат се не повече от 100 посетители дневно, и то със специално разрешение. И не се gonyckam жени. Ако сте православен и представите кръщелно свидетелство, ще спестите 12 евро от входната makca. Непременно носете и nacnopm. Корабчетата за Атон тръгват от Уранополи или Йерисос.

If you visit the monks, they will accommodate and feed you (for free) and will allow you to experience one of the most remarkable aspects of Eastern Orthodoxy. Just keep in mind that you will need to be well-organized - they accept no more than 100 visitors a day and they require a special permit. And women are not allowed to enter. If you are Eastern Orthodox and present a certificate of baptism, you will save 12 euros from the entrance fee. You must also have a passport.

The boats for Athos take off from Ouranoupolis and lerissos.

ОТИДЕТЕ НА ОСТРОВ. VISIT AN ISLAND.

От началото на Атон можете да се прехвърлите на Амуляни – идилично островче с 542 жители, очарователни стръмни улички и потънали в цветя селски къщи. Непременно ugeme go тукашния плаж Аликес, с ос-





лепително бял пясък. До Амуляни се стига с ферибот от Трипити - пътуването е 15 минути.

From the northern end of Athos you can go to Ammouliani - an idyllic small island with 542 residents, charming steep backstreets and rural homes that are covered in flowers. You will want to visit the local beach, Alikes, to see its dazzling white sand. You can reach Ammouliani by ferry from Tripiti; the voyage takes 15 minutes.

ПРЕПЛУВАЙТЕ ЗАЛИВА.

SWIM ACROSS THE BAY.

Започнало като шега между шестима приятели през 1971, днес преплуването на залива Торонеос от Никити до Калитея (26 км) е ежегодно и изключително популярно състезание. За всеки завършил има лавров венец. И бутилка ледено вино.

Having begun in 1971 as a joke between six friends, today swimming across the Toroneos Gulf from Nikiti to Kalithea (26 km) is an annual and very popular race. Everyone who finishes the race gets a crown of laurels and a bottle of icecold wine

КУПЕТЕ МЕСТНОТО.

BUY LOCAL.

Районът на Халкидики се слави най-вече с иветния и

боровия мед, а Никити на ръкава Ситония е най-прочутият център на пчеларството в цяла Гърция. Не е за подценяване и виното от района на Порто Карас - меките зими и дългите, сухи лета създават фантастично грозае.

The area around Chalkidiki is renowned for its pine tree honey and flower honey, and Nikiti, at the leg of Sithonia, is the most famous apiculture center in all of Greece. The wine from the area of Porto Karras also deserves your attention due to the mild winters and the long, dry summers, the grapes that grow there are fantastic.



ОБЯДВАЙТЕ В НЕА ФОКЕА.

HAVE LUNCH IN NEA PHOKEA.

Малкото рибарско селце е разположено в самото начало на най-близкия до Солун ръкав - Касандра. Пристанището и приятните му таверни са точно в подножието на старата визанийска стражева кула Свети Павел, построена през 1407 година.

The small fishing village is situated at the very beginning of Kassandra - the closest leg to Thessaloniki. The dock and its pleasant taverns are exactly at the foot of St. Paul's - the old Byzantine watch tower built in 1407.

СЛУШАЙТЕ МУЗИКА.

LISTEN TO MUSIC.

Лятото е време за фестивали в Халкидики. Особено препоръчваме летните концерти и театралните фестивали в Неа Мудания и Сивири, а също и джаз феста в Санти.

Summer is the festival season in Chalkidiki. We strongly recommend the summer concerts and the theater festivals in Nea Moudania and Siviri, as well as the jazz festival in Sani. ДОКОСНЕТЕ ДРЕВНОСТТА. **EXPERIENCE ANTIQUITY.** В селцето Олинтос, на няколко километра над Неа Мудания, се намират найдревните мозайки, откривани някога в

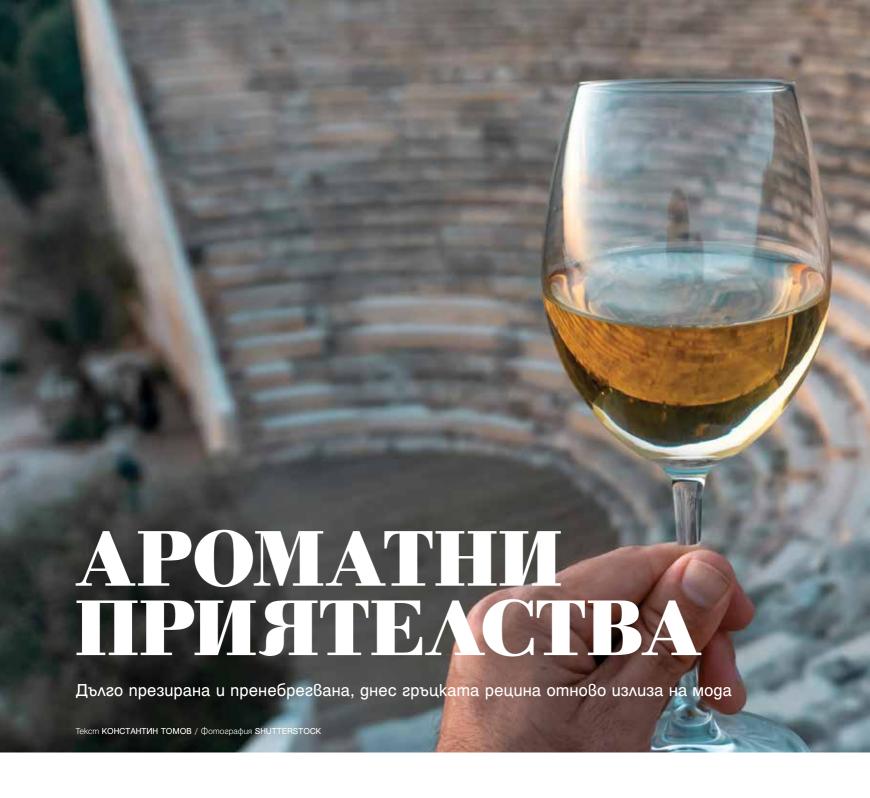
> провинция Xaлkuguku. The most ancient mosaics that have been found in Greece (dating from the 5th century

Гърция (от V век преди Христа). Стру-

ва си да се отбиете и до археологиче-

ския музей в Полигирос, столицата на

BC) are in the village of Olintos, several kilometers north of Nea Moudania. You will not regret dropping by the Archeological Museum in Po-Олинтос lygyros, the capital of the ancient province of Olinthos Chalkidiki.



ървият сблъсък с тази напитка рядко оставя приятни спомени. Неочакваният и доста силен . привкус - на някои хора им напомня на терпентин и даже на мухъл - не е от нещата, които се харесват бързо. Но ако упорствате и дадете на рецината втори шанс, има голяма вероятност това ga се okaже "началото на едно красиво приятелство", както казваше героят на Хъмфри Богарт в "Казабланка".

И то ще съвпадне отлично с момента, в който това ароматизирано вино, дълги години отхвърляно като "питието на дядовците", отново излиза на мода.

РЕЦИНАТА Е ЕДНО ОТ НАЙ-ДРЕВНИТЕ ВИНА, оцелели до наши дни. Съществувало е още преди Христа, родено първоначално от суровата необходимост. Преди откриването на стъклените бутилки виното се държало в керамични амфори, трудни за запечатване. В резултат вътре често прониквал въздух и виното се окислявало. Затова някой неизвестен гений измислил амфорите да се запечатват със смола от разпрострения из цялото Средиземноморие алепски бор (Pinus halepensis).

През I век след Христа римският писател Луций Юний Модерат Колумела описал в детайли процеса по използване на смолата - но препоръчал горещо най-добрите вина да не се подлагат на него. Причината е ясна: смолата придавала на виното специфичния си аромат. Но пък го опазвала от развала. А после, след като римляните въвели по-модерните бъчви и нуждата от смолата изчезнала, се оказало, че много хора са обикнали вкуса и не искат да се разделят с него. Сред почитателите бил и Плиний Стари, който отбелязал в своята Naturalis Historia, че смолата от планинските райони има по-добър аромат в сравнение с онази в низините.

РАЗБИРА СЕ, РЕЦИНАТА СИ ИМАЛА И СЪЩО ТОЛКОВА ЗАКЛЕТИ ВРАГОВЕ.

Франкският enuckon Лиутпранд, изпратен като дипломат на Свещената римска империя в Константинопол през Х век, се обидил до дъното на душата си, че му дават да яде агнешко, пълнено с лук, и да пие вино със смола в него. Епископът даже се оплакал, че българските пратеници в двора на







диционните вина и към местните сортове. Вносни сортове като каберне совиньон и мерло, завладели цяла Европа - благодарение и на силното френско влияние при оформянето на Общата селскостопанска политика на ЕС и програмите за субсидиране - започват да отстъпват на заден план. Възкресяват се хилядолетни гръцки сортове. Дори такива, които са смятани за изчезнали (впрочем нещо подобно се наблюдава днес и в българското винарство - след залитането към мерло, сира, малбек и совиньон блан, днес все по-голям интерес предизвикват сортове като мавруд, димят, рубин).

НАКРАЯ ТОВА ГРЪЦКО "ВИНЕНО ВЪЗ-РАЖДАНЕ" стига и до рецината. Доскоро евтина напитка за простолюдието, днес тя се произвежда в някои от най-реномираните винарни на Гърция. Традиционно използваният за нея сорт саватиано - богат откъм добиви, но беден на аромати постепенно се облагородява с асиртико и родитис, или изцяло се замества от тях. Gaia, винарна от Пелопонес, прави рецина от виреещия по планините сорт родитис. На остров Лемнос използват александрийски мускат. Другате добавят смолата и към розе от сорта ксиномавро.

Освен че освежава в горещините, дъхът на смола прави рецината много подходяща за богатата на вкусове гръцка кухня. Нормални бели вина биха се загубили при изобилието от чесън, лимон, риган и други подправки. Но рецината удържа фронта с чест и чудесно подчертава тези вкусове. Върви добре дори с агнешко.

ТРЯБВА ДА ИМАТЕ ПРЕДВИД САМО ДВА ДЕЛИКАТНИ МОМЕНТА. Първият е, че рецината непременно трябва да се пие студена - идеалната температура е около 10 градуса. Ако се затопли, ароматът се променя и става откровено неприятен. В този смисъл традиционните ниски чашки, които ще ви gagam с бутилката Malamatina в ня-

коя крайбрежна таверна, не са особено

подходящи - в тях напитката твърде бър-

зо се затопля от топлината на ръката ви.

Чаша със столче е по-подходяща.

Втората специфика е, че рецината, подобно на португалското vinho verde, не старее добре. Не я оставяйте да отлежава твърде дълго. Впрочем това добре подхожда на гръцкия мироглед като цяло: не отлагайте за утре удоволствието, което можете да изпитате днес.

императора получавали повече внимание от него, на което ромейските му домакини отвърнали, че това си е в реда на нещата и в Константинопол българите имат предимство пред франките.

КОЛКОТО И ПАРАДОКСАЛНО ДА Е, РЕЦИ-НАТА, успешно оцеляла при всевъзможни завоеватели и при неособено толерантната към алкохола Османска империя, накрая едва не загива при досега на Гърция със западната цивилизация. След освобождението в Гърция се случва същото, което и в България по-късно: започва да се оформя един проевропейски елит, който гледа с презрение на местните традиции, напитки и храни. Новоизпечените винени сноби бърчат нос при вида на "плебейското"

местно вино. Има и друг проблем: силният аромат на смолата е способен да прикрие дори сериозни недостатъци на виното. Много производители се изкушават да го ползват, за да спасяват опропастени реколти - горе-долу по начина, по който у нас белият пелин (Artemisia absinthium) често се използва, за да замаскира най-лошите вина на пазара.

Комбинацията от тези два фактора за десетилетия тласва рецината към дъното на социалната йерархия: евтина напитка, сервирана най-вече в най-простоватите таверни и предпочитана от възрастните хора - често разредена с кока-кола или фанта.

Но през 90-те години на XX век в Гърция започва да се възражда интересът към тра-

Fragrant Friendship

Long despised and neglected, today Greek retsina is once again in fashion

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

ne's first encounter with this drink rarely leaves one with pleasant memories. The unexpected and rather pungent taste - some people are reminded of turpentine and even mould - is not something people take an instant liking to. However, if you push through and give retsina a second chance, it is likely to be "the beginning of a beautiful friendship", as Humphrey Bogart said in Casablanca.

And this would be just in time for the fragrant wine's return to popularity, after many years of rejection as "an old folks' drink".

RETSINA IS ONE OF THE MOST ANCIENT WINES that have lived to see modern times. Born

out of brute necessity, it's existence preceded even Christ himself. Before the invention of glass bottles, wine was kept in ceramic amphoras which were difficult to seal. As a result, air would often get inside and the wine would oxidize. So some unknown genius decided that the vessels should be sealed with resin taken from the Aleppo pine, which was ubiquitous across the Mediterranean region (Pinus halepensis).

During the first century A.D., the Roman writer Lucius Junius Moderatus Columella described in detail the process of using the resin, but he highly recommended that the best wines are not put through it. The reason was clear: the resin lent its specific fragrance to the wine. On the other hand,

it did protect it from spoilage. Later, after the Romans introduced the more modern wood barrels and resin was no longer needed, it turned out that many people had grown to Ivoe the taste and would not part with it. One of its fans was Pliny the Elder, who remarks in his Naturalis Historia that mountain resin actually has a better aroma than that found in the flatlands.

Naturally, retsina had also made many sworn enemies. The French bishop Liutprand, who was sent as a diplomat from the Holy Roman Empire to Constantinople in the 9th century, was horribly insulted by being served onion-stuffed lamb and resinated wine. The bishop even complained that the Bulgarian dignitaries in the court of the Emperor were receiving more attention than he was, to which his Romaic hosts responded that this was all within reason and that in Constantinople, Bulgarians had precedence over Franks.

IRONICALLY, RETSINA HAS SUCCESSFULLY

lived through all kinds of conquerors, as well as the alcohol-intolerant Ottoman Empire, finally nearly dving out when Greece came into contact with western civilisation. After the Greek liberation, the same happened as in Bulgaria a while later: a pro-European elite began forming that had contempt for local traditions, beverages and food. The newly qualified wine snobs would wrinkle their nose at the sight of the "plebeian" local wine. But there is another problem: the strong fragrance of the resin is capable of concealing even substantial faults in the wine. Many producers are tempted to use it in order to save failed crops more or less in the same manner as white wormwood wine (Artemisia absinthium) is frequently used to mask lesser-quality wines on the market. The combination of these two factors have been pushing retsina to the bottom of the social hierarchy for decades: a cheap beverage served mostly in simpleton taverns and preferred by the elderly, which in addition is often mixed with Coca

But during the 1990s, interest for traditional wines and local varieties began growing in Greece. Imported varieties such as Cabernet Sauvignon and Merlot which had taken over all of Europe due to the strong French influence in the formation of the EU's common agricultural policy and the subsidy programmes, began taking a back seat. Thousand-year-old Greek varieties went through a Renaissance. Even varieties that were once considered extinct (we are seeing something similar in Bulgarian winemaking where after an infatuation with Merlot, Syrah, Malbec and Sauvignon Blanc, today we are seeing interest shift towards grapes such as Mavrud, Dimyat and Rubin).

FINALLY, THIS WINE RENAISSANCE SPREAD to

the retsina. What was until recently a cheap beverage for the masses is now produced in some of the most renowned wineries in Greece. The traditionally used variety Savatiano, which is rich in yield, but poor in fragrance, is gradually improved by adding Assyrtiko and Rhoditis or completely replaced by them. Gaia, a winery on the Pelopponnese peninsula, is making retsina from the Rhoditis variety found in the mountains. The Lemnos island uses the Alexandrian moscato variety. Other places add resin to rosés from the Xinamavro variety.

Apart from being very refreshing in the summer heat, the aroma of resin makes this beverage very suitable for the flavourful Greek cuisine. Traditional wines would be lost in the abundance of garlic, lemon, oregano and other spices. But retsina holds the fort beautifully and does wonders to accentuate these flavours. It even goes with lamb. There are two things you should be rather cautious of, however. First, retsina must always be consumed at low temperatures, ideally around 10 degrees. If it becomes warm, the taste changes and becomes distinctly unpleasant. This means the traditional short glasses you would be served with a bottle of Malamatina in some tavern on the coast would not do the trick - the beverage would quickly take in the heat from your hand. Stemware would be more appropriate.

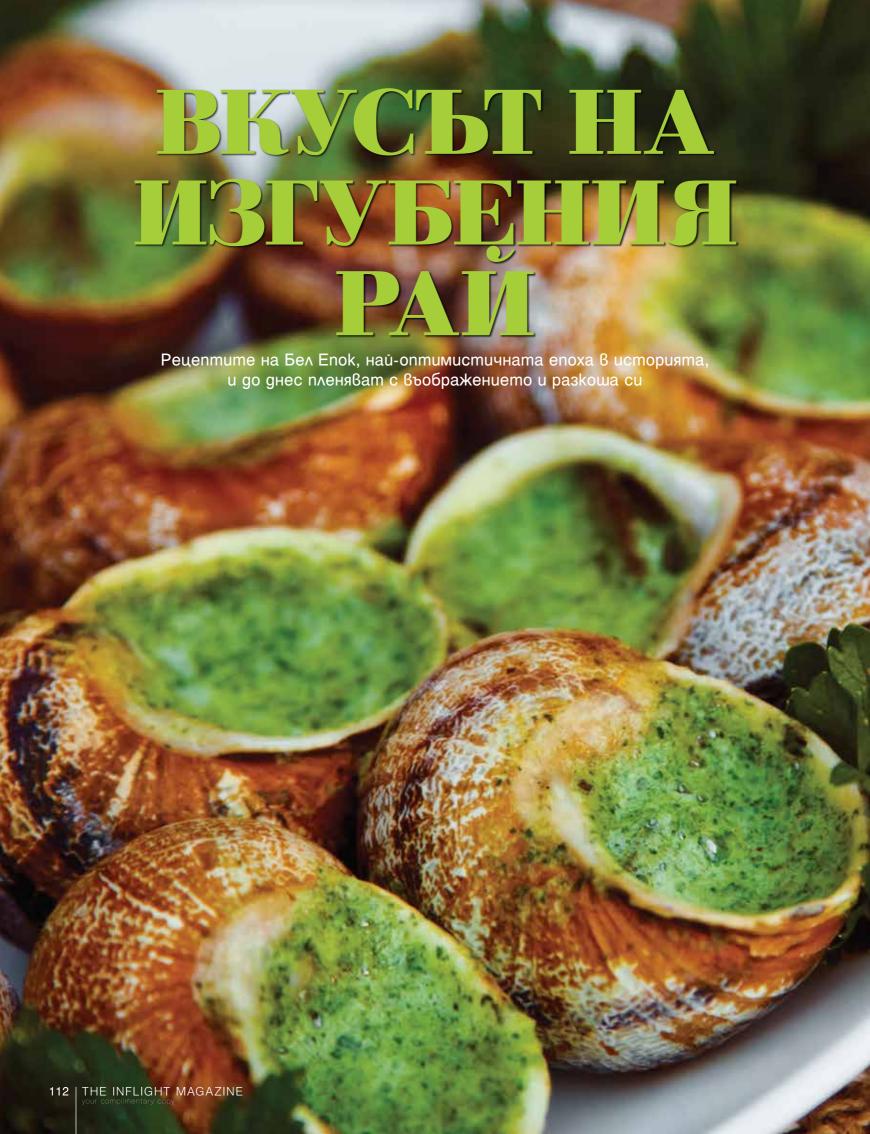
Secondly, much like the Portuguese vinho verde, retsina does not age particularly well. So do not let it sit for too long. Actually, this is very appropriate considering the Greek perspective as a whole: do not put off pleasure you can experience today for tomorrow.





ОПОЗНАЙ СВЕТА С POSOKA

- Открий разнообразие от оферти за екзотична почивка или екскурзия.
- Резервирай лесно и бързо самолетни билети на posoka.com
- Поискай индивидуална оферта в няколко стъпки на сайта ни.





ецептите на бел enòk, прекрасната епоха, са достойни за отделен литературен жанр, защото пресъздават духа на златните години на превала на XIX и XX век и улавят красотата, изкуството, елегантността, възторга от модерността, техническия прогрес и науката.

НОВИТЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ ОБЛЕКЧАВАТ ЖИ-

ВОТА на всички социални слоеве, изкуствата процъфтяват, ар нуво и импресионизмът очароват не само света на аристократите и заможните индустриалци, но и кабаретата и кината. Бел епок продължава едва три десетилетия и завладява Лондон, Париж, Мюнхен, Виена и дори София в различни моменти, но е белязана от коронацията на Egyapg VII през 1901 година.

Уилям Mopuc и Ockap Уайлд пишат студии за изящните изкуства на прекрасната епоха, в Париж отварят врати легендарните кабарета "Ша Ноар", "Фоли Бержер", "Клозери де Лила" и "Мулен Руж", където прекрасните музи на канкана Ла Гулю (Лакомницата), Лиан де Пужи и Жана Аврил вдъхновяват художниците и прахосват авоарите на индустриалците; официалното откриване на Айфеловата кула съвпада с Парижкото световно изложение през 1889. Три години по-късно стилът сецесион разцъфтява в Мюнхен и Виена.

НО НАПУК НА ВСИЧКО ТОВА, ФРАНЦУ-ЗИТЕ ПОМНЯТ Belle Époque най-вече с нейния кулинарен и стилистичен принос. В Париж се стичат дами от цяла Европа и от Новия свят, за да поръчват парфюми и елегантни тоалети, булчински 🕨

▶ рокли и сватбени торти. В Англия периодът съвпада с разточителната едуардинска епоха и разцвета на техническия прогрес, пътешествията и откритията на археологията. Америка прекрачва прага на Позлатената enoxa (Gilded Age), onuсана от Марк Твен в романа "Позлатената епоха: разказ за съвремието". Радостта от живота и въжделението за нови, необикновени, сензационни неща завладява всички социални класи. Благодарение на кабаретаата, музикалните зали и кафешантаните културата и изкуството навлизат в живота на обикновените хора.

МНОГО ИСТОРИЦИ ИЗПОЛЗВАТ ГОТВАР-СКИТЕ КНИГИ като автентичен източник, своеобразна хроника на миналото, защото рецептите им позволяват да си представят духа на времето, културните и социалните взаимоотношения в обществото. Бел епок бележи раждането на новата гастрономия, менюто на богатите и известните е своеобразен дрескод, състоящ се от няколко вида супа, до десет студени и топли ордьоври, печено, салати и десерти. Евтините въглища и работна ръка, невижданото многообразие на оранжерийните плодове, възникването на висшата мода, въвеждането на инструмента на светските вечери като място за уреждане на най-важните дела във висшето общество допринасят за разцвета на кулинарията. Френската кухня си спечелва възхищението на гурманите, а в жаргона на епохата се появява епитетът "рицки", препратка към луксозната обстановка и клиентелата на парижкия хотел Риц, където Ozlocm Eckoфие, съсобственик и главен готвач, твори чудеса. През 1893 г. бившият келнер Максим Гайяр открива малко бистро със същото име и кани известната комедиантка Ирма де Монтини, привличайки елегантната светска публика на Париж. Не след дълго Гайяр продава бистрото и новият собственик превръща интериора в шедьовър на ар-нуво. Обновеният ресторант отваря врати през 1900 г., за Всемирното изложение в Париж. Неотдавна Уди Алън увековечи култовия ресторант Максим във филма "Полунощ в Париж", а Ерих Мария Ремарк го споменава неведнъж в романа Триумфалната арка. Да надникнем в класическото меню на Максим.

СУПА BILLY В. В "Максим" всяко меню започва с фирмения знак на ресторанта, крем супата от миди Били Би. Рецептата е наследница на традиционната за Бретан гъста мидена супа, но главният готвач на "Максим" я видоизменя и посвещава на американския магнат Уилям Би (Били Би) Лийдс, редовен клиент и страстен по-



читател на ястието. Супата се приготвя само от плътно затворени миди, които трябва да звънтят мелодично при почукване в плота.

БЛИНИ "ВЕСЕЛАТА ВДОВИЦА" с червен хайвер и сметана. Спорът дали този специалитет е вдъхновен от едноименната оперета на Франц Лехар или вдовицата Клико, която развива наследената от покойния й съпруг Къща за шампанско и става кралицата на пенливото вино, вероятно никога няма да бъде завършен. А знаменитото предястие съчетава нежни

като коприна блини, първокласен червен хайвер от есетра, ситно нарязан лук и гъста заквасена сметана. И въздишка. Както казва Исабел Алиенде в "Афродита", "Стоиността на хаивера варира според качеството, а то се определя от недостига, в съответствие с природния закон, че колкото по-трудно получаваш нещо, толкова повече го искаш".

АГНЕШКО "ПРЕКРАСНАТА ОТЕРО". Поради невъзможност вкусът на този шедьовър на агнешкия котлет с пюре от артишок да бъде предаден словесно, нека видим коя е





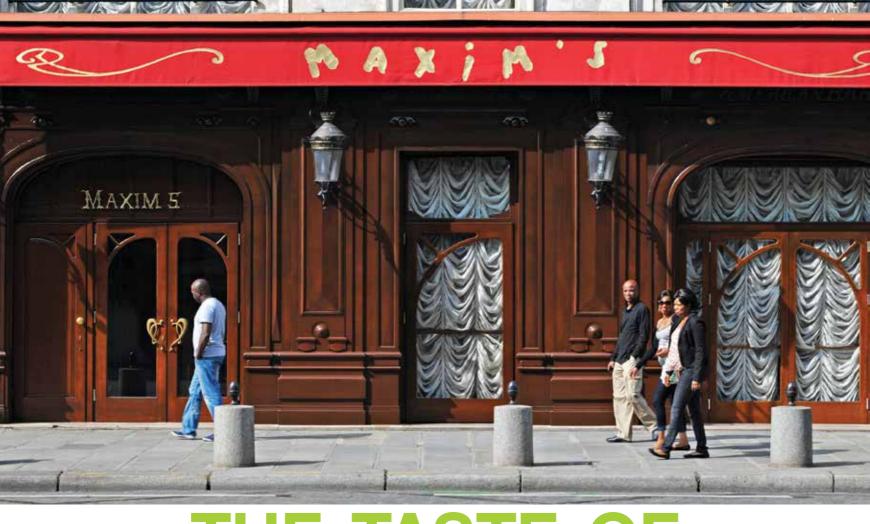


музата, чието име той носи. Каролин Отеро или Прекрасната Отеро (La Belle Otero), куртизанка, певица и танцьорка от испански произход, е навярно най-ярката звезда и символ на бел епок. Ла Бел Отеро се ражда в бедняшкия дом на маика си Карменсита, където израства заедно с още петима братя и сестри, всички от различни бащи. Едва дванайсетгодишна тя бяга от дома и се присъединява към трупа португалски комедианти. Представяйки се за циганка от Андалусия, тя гастролира в Барселона и Марсилия, но прави фурор в парижкия театър Фоли Бержер и в концертната зала Олимпия. Там звездата

на Отеро изгрява и тя завладява Австро-Унгария, САЩ, Аржентина и Русия. Сред нейните поклонници са кралете Леополд II, Алфонс XIII, Николай II и Egyapg VII, gopu Распутин не остава равнодушен пред чара й. За нея се водят дуели, талантливи художници се надпреварват да я рисуват, модни фотографи я снимат за пощенски картички. Красива и преливаща от енергия, Отеро изпитвала болезнена страст към хазартните игри. През 1910 г. тя напуска сцената и се премества в Ница, където живее с издръжката от казино Монте Карло, своеобразно признание за милионите франкове, които Каролин Отеро е пръскала там в годините на своята слава.

СУФЛЕ "РОТШИЛД". Концепцията за класическото суфле е създадена в началото на 1820-те от най-великият френски готвач Мари-Антоан Карем - човек, отхвърлен като дете от собственото си семейство, но въпреки това достигнал шеметни висоти. Той служи като главен готвач при такива знаменитости като Уелския принц в Брайтън, лорд Чарлз Стюарт – британски посланик във Виена, и при руския цар Александър I, преди да поеме поста главен готвач в домакинството на единственото семейство, което можело да си позволи да го наеме на пълен работен ден - Джеймс и Бети Ротшилд. Оригиналната рецепта съдържа миниатюрни златни люспи и носи името на най-богатия човек във Франция по онова време и се приготвя от лек яйчен крем с бити белтъци, който се ароматизира със захаросани плодове, предварително накиснати в традиционния билков ликьор Голдвасер, приготвян в Гданск и Швабах, който съдържа частици златно фолио. Тази идея е пренесена в изисканото шампанско Maxim's, създадено специално за ресторанта, което този сезон се предлага под формата на "бижу" с 40 мг 24-каратово злато.

ВЕЧЕРЯ В СИНИЯ ВЛАК (TRAIN BLEU). Макар да не се ползва със световната слава на знаменития си събрат "Ориент Експрес", "Синият влак" е най-удивителният ресторант в Париж, чийто интериор е признат за eguн om най-ярките представители на Бел епок. Коко Шанел, Бриджит Бардо, Жан Кокто, Колет, Жан Габен, Сара Бернар, Салвадор Дали, Франсоа Митеран и много други прочути личности са били редовни посетители на Синия влак. Ресторантът е увековечен във филма "Hukuma" на Люк Бесон, "Площад Вандом" на Никол Гарсия и "Ваканцията на мистър Бийн" на Стив Бенделак. Train Bleu се помещава в салона на Лионската гара в Париж и е открит през 1901 за Световното изложение. Позлата, гравюри, скулптури, канделабри и фрески покриват стените на ресторанта, създавайки усещането за музей на Прекрасната enoxa. Двайсет и седем именити френски художници са допринесли за създаването на този шедьовър на интериора. Блюдата на главния готвач Андре Синьоле са вдъхновени от изисканите рецепти от началото на миналия век лионски наденички, салата от козе сирене с праскови и маскарпоне, студена салата от раци с естрагонов винегрет, печено телешко фуайо, картофи с лук, охлюви по бургундски и гъши дроб с чътни от червено цвекло и ягоди, целувчена торта Трен Бльо и божествените саварини "Ром баба" с крем шантили с бурбонска ванилия.



THE TASTE OF PARADISE LOST

Remembrance of the recipes of Belle Époque, the most beautiful period in the history of mankind

By MARGARITA SPASOVA / Photography SHUTTERSTOCK

he recipes of Belle Époque, the beautiful era, areworthy of a separate literary genre because they are recreating the spirit of the golden years at the turn of the 19th and 20th centuries and are capturing the beauty, art, elegance, enthusiasm for modernity, technological progress and science. The new inventions are making the lives of all social strata easier, arts are flourishing, Art Nouveauand Impressionism are captivating not only the world of the aristocrats and well-to-do industrialists, but also the cabarets and the cinemas. Belle Époque continued for only three decades and took over London, Paris, Munich, Vienna and even Sofia at different points in time, but it is marked by the coronation of Edward VII in 1901. William Morris and Oscar Wilde were writing studies of the fine arts of the beautiful era, in Paris the legendary cabarets Chat Noir, Folies Bergere, Closerie des Lilas u Moulin Rouge were opened, where the beautiful muses of cancanLa Goulue (The Glutton), Liane de Pougyand Jane

Avril inspired the artists and squandered the assets of the industrialists; the inauguration of the Eiffel Tower coincided with the Exposition Universelle of 1889. Three years later the Secession style was flourishing in Munich and Vienna.

BUT THE FRENCH ARE TO THIS DAY REMEM-BERING Belle Époque mostly for its culinary and stylistic contribution. Ladies from all over Europe and the New World were flocking to Paris, to order perfumes and elegant garments, wedding dressesand wedding cakes. In England the period coincided with the lavish Edwardian eraand the heyday of technological progress, of journeys and archaeological discoveries. America was stepping through the thresholdof the Gilded Age. described by Mark Twain in the novel "The Gilded Age: A Tale of Today". The joy of life and the longing for new, unusual, sensational things fascinated all social classes. Thanks to the cabarets, the music halls and the café chantants, culture and art entered the lives of the ordinary people.

ABSINTHE, OYSTERS AND CAVIAR. Many historians are using cookery books as an authentic source, something of a chronicle of the past, because recipes allow them to imagine the spirit of the times, the cultural and social relations within the society. Belle Époque marks the birth of the new gastronomy, the menu of the rich and famous is a kind of a dress code, consisting of several types of soup, up to ten cold and warm appetizers, roast, salads and sweet courses. Cheap coal and labour, the unparalleled diversity of greenhouse fruits, the emergence of haute couture, the introduction of the instrument ofsocial evenings as a place for settling the most important matters inupper class society, are contributing to the blossoming forth of culinary art. The French cuisine earns itself the admiration of the gourmets, and in the slang of the era the epithet "ritz's" emerged, a reference to the luxurious atmosphere and the clientele of the Parisian Hotel Ritz, where Auguste Escoffier, owner and chief cook, was performing miracles. In



1893 the former waiter Maxime Gaillardopened a small bistro with the same name and invited the well-known comedian Irma de Montigny, attracting the elegant urbane public of Paris. Soon thereafter Gaillard sold the bistro and the new owner transformed the interior into an Art Nouveau masterpiece. The renewed restaurant was opened in 1900, for the Exposition Universelle in Paris. Recently Woody Allen immortalized the cult Maxim's restaurant in the movie "Midnight in Paris", and Erich Maria Remarque mentions it many times in the novel Arch of Triumph. Let us take a look at the classic menu of Maxim's.

BILLY B. SOUP. At Maxim's every menu starts with the restaurant's trademark, the Billy B. cream of mussels soup. The recipe is a successor of the traditional for Brittany thick mussels soup, but the chief cook of Maxim's modified it and dedicated it to the American tycoon William B. (Billy B.) Leeds, a regular customer and huge fan of the dish. The soup is prepared from completely closed mussels only, which shouldring melodiously whentapped on the kitchen board.

"THE MERRY WIDOW" BLINI with red caviar and cream. The argument whether this specialty is inspired by the eponymous operetta by Franz Lehár or by the widow Clicquot, who developed the Champagne house she inherited from her late husband and became the queen of the sparkling wine, will probably never come to an end. And the famous appetizer combines blini that are as delicate as silk, first class red caviar froma sturgeon, finely chopped onions and thick sour cream. And a sigh.

"LA BELLE OTERO" LAMB. Due to the impossibility of describing in words the taste of thismasterpiece of a lamb cutlet with artichoke puree, let us see who the muse, the name of which it bears, is. Carolina Otero or The Beautiful Otero (La Belle Otero),a courtesan, singer and dancer of Spanish origin, is probably the brightest star and symbol of Belle Époque, La Belle Otero was born in the poor home of her mother Carmencita, where she grew up along with five more brothers and sisters, all of them with different fathers. Only twelve years old she ran away from home and joined a company of Portuguese comedians. Presenting herself as a gipsy from Andalusia, she toured Barcelona and Marseille, but caused a furore in the Parisian Folies Bergèretheatre and in the Olympia music hall. There Otero's star rose and she fascinated Austria-Hungary, the USA, Argentina and Russia. The kings Leopold II, Alfonso XIII, Nicholas II and Edward VII were among heradmirers, even Rasputin did not remain indifferent to her charm. Duels were fought over her, talented artiststried to outdo each other in painting portraits of her, fashion photographers took photos of her for postcards. Beautiful and full of energy, Otero had a painful passion for gambling. In 1910 she

left the scene and moved to Nice, where she was living with the support from the Monte Carlo casino, a kind of an acknowledgement for the millions of francsthat Carolina Otero was squandering there in the years of her fame.

"ROTHSCHILD" SOUFFLE. The concept of the classic soufflé was created in the beginning of the 1820s by the greatest French chef Marie-Antoine Carême - a man who wascast out by his own family as a child, but who regardless of that reached dizzving heights. He served as a chief cook for celebrities such as the Prince of Wales in Brighton, Sir Charles Stuart - British ambassador in Vienna, and for the Russian tsar Alexander I, before occupying the position of chief cook in the household of the only family that could afford hiring him on a full-time basis - James and Betty Rothschild. The original recipe contains miniature flakes of gold and bears the name of the richest man in France at that time, and is prepared from light egg cream with beaten egg whites, which is flavoured with candied fruits, soaked beforehand in the traditional Goldwasser herbal liqueur, produced in Gdańsk and Schwabach, which contains pieces of gold leaf. This idea is transferred to the exquisite Maxim's champagne, created especially for the restaurant, which this season is being offered in the form of a "jewel" with 40 mg of 24-karat gold.

DINNER AT THE TRAIN BLEU. Although not enjoying theworld-wide fame of itscelebrated confrere - the Orient Express, the Train Bleu is the most amazing restaurant in Paris, the interior of which is acknowledged as one of themost striking representatives of the Belle Epoque. Coco Chanel, Brigitte Bardot, Jean Cocteau, Colette, Jean Gabin, Sarah Bernhardt, Salvador Dalí, François Mitterrandand many other famous persons are regular visitors of the Train Bleu. The restaurant is immortalized inLuc Besson's movie Nikita, in Nicole Garcia's Place Vendôme and in Steve Bendelack's "Mr. Bean's Holidav". Train Bleu is located in the in the hall of the Gare de Lyon railway station in Paris and was inaugurated in 1901 for the Exposition Universelle. Gilding, engravings, sculptures, chandeliers and frescoes are covering the walls of the restaurant, creating the feeling of a museum of the Belle Epoque. Twenty-seven renowned French artists have contributed to the creation of thismasterpiece of interior. Chief cook André Signoles's dishes are inspired by the exquisite recipes from the beginning of the last century - Cervelas de Lyon, goats' cheese salad withpeaches and mascarpone, cold langoustines salad with tarragon vinaigrette, roasted Foyot veal, potatoes with onions, snails Burgundy style and foiegras with red beetroot chutney and strawberries, Train Bleu meringue cake and theheavenly "Rum Baba" savarins with Chantilly cream with Bourbon vanilla.

ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ "АПИС" В ПОМОЩ НА БИЗНЕСА

Ако не сте добре информирани в професията, рискувате да пропуснете добри възможности

За да си осигурите информацията, която ежедневно Ви е необходима, за да не пропускате добри възможности, за да се ориентирате по-лесно в огромния облак от информация и да си вършите информирано и компетентно професионалните задължения,

АПИС Ви предлага своите информационни системи

Можете да им се доверите, тъй като вече 32 години българският пазар в областта на информационните технологии убедително доказва, че с качеството си, с обхватното си, поддържано в актуално състояние и добре структурирано съдържание, с богатата си функционалност продуктите и услугите на АПИС заемат лидерска позиция.

Базовият продукт "АПИС ПРАВО" винаги е на Ваше разположение, когато търсите закони и подзаконови нормативни документи, съдебна практика, ведомствени актове, законопроекти и др., както и полезни анотации на статии в специализирания печат.

Финансовите системи "АПИС ФИНАНСИ" и "ЕВРО ФИНАНСИ" са специализирани практически насочени софтуерни модули, които съдържат нормативните актове, действащи във финансовата и икономическата сфера на България и Европейския съюз.

В "АПИС Финанси" ще намерите всичко, което касае данъчното облагане, счетоводството, социалното и здравно осигуряване, работните заплати, пенсиите, републиканските и общински бюджети и извънбюджетни сметки, а също така управленски решения, одит и др. Продуктът предоставя логически препратки между отделните документи, регламентиращите ги нормативни и ведомствени актове и необходимите бланки и формуляри с възможност за автоматичното им отпечатване.

"Евро Финанси" обхваща икономическата и търговска дейност в регламентите и директивите на ЕС; европейска фискална, социална и бизнес практика, базирана на решенията и определенията на Съда на ЕС; полезна справочна информация, изчислителни модули, формуляри и образци, регламентирани от ЕС.

"АПИС РЕГИСТЪР+" е информационна система за фирмите и организациите, която съдържа данните от официални публични източници на информация за търговците, сдруженията и фондациите, вписани в ТР, в регистъра на юридическите лица с нестопанска цел, и субектите по регистър БУЛСТАТ. Системата услужливо Ви предлага справка с пълната информация, включително и финансовите показатели от Годишните финансови отчети, за субектите, които Ви интересуват, и тяхната свързаност с други юридически лица. Разширената услуга на продукта – извадка от базата данни по зададени критерии, може да се ползва за маркетингови цели.

Модульт "ФИРМЕН АНАЛИЗ", съвместно разработен с MMD Partners, е нов клас продукт за подпомагане на стратегическата и оперативна маркетингова дейност на фирми и организации, който дава възможност на потребителите по зададен критерий или група от критерии, да използват данни от счетоводните отчети на фирмите, предоставени като структуриран финансов анализ в табличен или графичен вид.

Във връзка с прилагането и спазването на регламентите в Закона за мерките срещу изпирането на пари, АПИС, в партньорско съучастие с адвокатското съдружие "Ърнст и ЯНГ", разработи най-новия информационен продукт "АМL АСИСТЕНТ". Целта на системата е да подпомага ползващите я да разработят и изградят собствена политика на съответствие с изискванията на регламентите. Тя предоставя достъп до информация за действащата правна рамка в България и Европейския съюз, добрите практики, образци на документация, коментари и идентифицираща информация.

Повече информация за продуктите и услугите на АПИС можете да намерите на www.apis.bg

Сертификат по ISO 9001 – 2015



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 kz 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 Еър".
- > Регистриран багаж може да бъде закупен преди полет на летище или чрез издателя на билета.
- > Притежанието на карти ССВ Club, карта Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и "България Еър", 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 //+h+w/. ** За пътуване от Лондон – 20.00 GBP, от Цюрих – 20 CHF,
- om Ten ABuß 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 межаународни и вътрешни линии:

БИЗНЕС КЛАСА

- 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 кг (размери до 55х40х23 см Всеки) + 1 gaмска чанта/лаптоп;
- 2 броя регистриран багаж до 32 кг и до 158 см* всеки.

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

- 1 брой ръчен багаж до 10 kг и размери 55х40х23 см (сумарна дължина* go 118 cм) + 1 gaмcka чанта/лаптоп;
- 1 брой регистриран багаж до 23 kг и до 158 см*.

- · 3/ATHA KAPTA FLY MORE
- •БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С KAPTA VISA PLATINUM ОТ ЦКБ
- •БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КОБРАНДИРАНА КАРТА "БЪЛГАРИЯ ЕЪР И ЦКБ"
- · ЧЛЕНОВЕ НА ПРОГРАМАТА ССВ CLUB
- · МОРЯЦИ***

2 броя no 23 kz u go 158 cм* всеки, за полети, npu koumo опериращ превозвач е авиокомпания "България Еър".

•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/слизане 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 таксата 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 ССВ Club или за билети, заплатени с кобрандирана карта от ЦКБ и "България Еър" или карта Visa Platinum om 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
- * 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*

- · 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.

- $f \star$ 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 ССВ 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 обърнете към Центъра за обслужване на клиенти на meл.: +359 2 4020 400 uлu на e-mail 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 *

МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

3а тегло на багажа между 23 kг и 32 kг * -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, om Цюрих 50/70/100 CHF, om Ten Aвив 50/70/100 USD.

ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 kz и 32 kz * – 20 евро; За големина на багажа между 158 см и 203 см – 30 евро; Допълнителна бройка – втори багаж до 23 kz 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

Приемат се за превоз в специална опаковка (картон или специален калъф). Максимални размери на опако6ката 160 x 90 x 25 см. Изиск6а се пред6арително потвърждение на услугата в резервацията.

Международни линии: 70 евро в посока. Вътрешни линии: 30 евро в посока.

ОРЪЖИЕ

ВЕЛОСИПЕДИ

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: такса 50 евро в посока;
- Ловни пушки и патрони при общо тегло над 15 кг. такса 70 евро в посока;
- Късо огнестрелно оръжие (пистолет): такса 20 евро в посока

 Λ овната 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 таксата се прилага независимо от това дали пътникът има друг чекиран багаж.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В ПЪТНИЧЕСКАТА КАБИНА /РЕТС/

- Максимално тегло на животното и клетката до 8 кг * ; Максимални размери на клетката 48 х 35 х 22 см;
- Не се включва в безплатната норма багаж и се заплаща такса om 60 eßpo ß nocoka

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 kg - 100 евро в посока при тегло на животното и контейнера над 32 kg - 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;
- 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 go и от Париж, където опериращ превозвач е Air France, максималното тегло за превоз на РЕТС е 6 kг.
- ** Животни с тегло с контейнера над 32 кг не се приемат за превоз go/om Брюксел
- * За смесени превози с участието на "България Еър" и други партньорски авиокомпании 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, any of the Bulgaria Air offices or through the travel agent network.

THE PASSENGER MAY CARRY MORE THAN THE FREE BAGGAGE AL-LOWANCE 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.

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.

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;
- · Only dogs and cats are accepted for transport;
- Bulgaria Air does not accept animals to and from Great Britain;
- Fightng 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 опре-

те 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.



PAMEHE

5 пъти
Поставете ръцете
на бедрата и започнете да описвате
кръгови движения
с раменете.



KPAKA

10 пъти
Наведете се леко
напред. Обгърнете
с ръце коленете
и ги повдизнете 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

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 турболенция.

Опитайте да се отпуснете – вдишвайте дълбоко през носа и задържайте 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.

ΠΟ ΒΡΕΜΕ ΗΑ ΠΟΛΕΤ

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 храни в подходящи за новата часова зона отрязъци от денонощието.

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 летии, ствардеси и стварди 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 задъхан, 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 оставяйте 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 Еър". 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 Еър" 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 Еър" се грижи да Ви обслужва отлично и да осигурява безопасността по всяко време. Не се притеснявайте да повикате ствардение и ствардите, като използвате разположения над креслото Ви бутон, да споделяте коментарите си с тях и да ги уведомявате за потребностите си.

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

Пазете багажните си купони, за да намерите лесно багажа си. Отвелете 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 LUGGAG

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. 8 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 подложи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: Вода, напитки, супи, сиропи, гримове, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, пяна за броснене и не включват мерикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подъежат на появлена.

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 летицата и в ръчния багаж не бива да се слагат предмети, с които е възможно или изглеж

да възможно да се причини нараняване. Сред забранените предмети са: Всякакви видове ознестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на ознестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни частии, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брадви, секири, сатъри, томахавки / лькове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скаллели / ножищи, с режеща част, по-дълга от в см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кънки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щеки и тояги / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротежичиески средства / клор, парализиращи стрейове, сълзотворен газ / телентин, 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 weter, 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 Nº 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 security restricted areas of the airports and into the security restricted areas of the airports and into the security restricted areas.

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, hatc ets, 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.

Ē

MORE COMFORT



Защото знаем, че те са част от Вашето семейство възползвайте се от услугата ни за превоз на домашни любимии!

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /РЕТС/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг, а размерите на клетката 48 х 35 х 22 см. За услугата се заплаща такса от 60 евро ß nocoka

При превоз на домашни любимии в багажното отделение /AVIH/ няма ограничение в теглото

на животното, а максималните размери на клетката са 110 x 65 x 70 см. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 100 евро, а над 32 кг - 140 евро ß nocoka 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 kamo kapso.

пътуват с домашен любимец (куче или komka), предварително трябва да се запознаят с инструкциите за превоз на домашни любимци на авиокомпанията на www.air.bg и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на EC. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени.

Паспортьт трябва да отговаря

на общоприетия международен

Пътниците, които желаят да

Because we know they are part of your family take advantage of our service for animal transportation!

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.

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.

At the weight of the animal and container up to 32 kg, a fee of EUR 100 per direction applies, if the weight is over 32 kg -EUR 140 per direction applies

Pets' transportation is a subject to compulsory confirmation from the Airline.

Only dogs and cats are acceptedfor transport. Animal transportation to and from Great Britain is not allowed

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo

Passengers willing to travel with a pet (dog or a cat), should get acquainted in advance with the airline's instructions for traveling with pets on www.air.bg as well as to observe and follow all the conditions of Regulation 576/2013. The regulation is mandatory for all FU member countries. During checkin the pet's documents will be thoroughly checked. The passport must comply with the generally accented international model

Upgrade go бизнес класа, за да е перфектно

"България Еър" Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade go 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 спази 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 Takcama за услугата Upgrade е 50 евро* в посока по вътрешни линии и 100 евро* в посока по международни линии

Moжете ga закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, kakmo u 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

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.

Добавете повече **у**аобство към Зашето пътуване!

Kak? Kamo sanasume c8oemo 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 om авиокомпанията Седалките с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и авариен 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. Можете да заявите и заплатите своето място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или no e-mail на callfb@ air.bg. kakmo u в офисите на лгария Еър", чрез издателя на билета и на летишето преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си

гарантирате налично място и ga спестите време на летището Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат настанявани на аварийни изходи, например хора с физически, психически и слухови 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 Шюрих в швейнарски

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 f 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 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

Пътуване на деца без npugpykumen

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 стюю ствой странический странич детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично максата е 60 евро, а за Лондон 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 сткоарда приаружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, kakmo u makъβ, koūmo 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 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 makcama. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За ga се възползвате 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 стюардеса може да придружава две деца от едно семейство - братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една UM makca

Unaccompanied minors flving

Trust the Bulgaria 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 FUR 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.











CODESHARE PARTNERS

Codeshare partnerships are an integral part of Bulgaria Air route portfolio. They enable the airline to provide it's customers more frequencies to a particular destination as well as to widen its destinations list at facilitated booking procedure.



SOFIA - MOSCOW VARNA / BURGAS - MOSCOW

AIRFRANCE /

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 / BRINDIZI / REGGIO CALLABRIA / MADRID / BARCELONA / AMSTERDAM / LONDON / PARIS / BRUSSELS / PRAGUE / GENEVA / MALTA



SOFIA - MADRID MADRID - LAS PALMAS / TENERIFE



SOFIA - AMSTERDAM



SOFIA - PRAGUE PRAGUE - BUDAPEST / COPENHAGEN / DUSSELDORF / HAMBURG / GOTEBORG / REYKJAVIK



A STAR ALLIANCE MEMBER 🖑

SOFIA - ATHENS / LARNACA / VARNA / BURGAS ATHENS - BEYRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI LARNACA - TEL AVIV

Cyprus

SOFIA - LARNACA / PRAGUE / ZURICH / VARNA / BURGAS LARNACA - BEIRUT / TEL AVIV



SOFIA - BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNA BELGRADE - KIEV / NICE / HELSINKI



VARNA/BURGAS - SOFIA - BUCHAREST



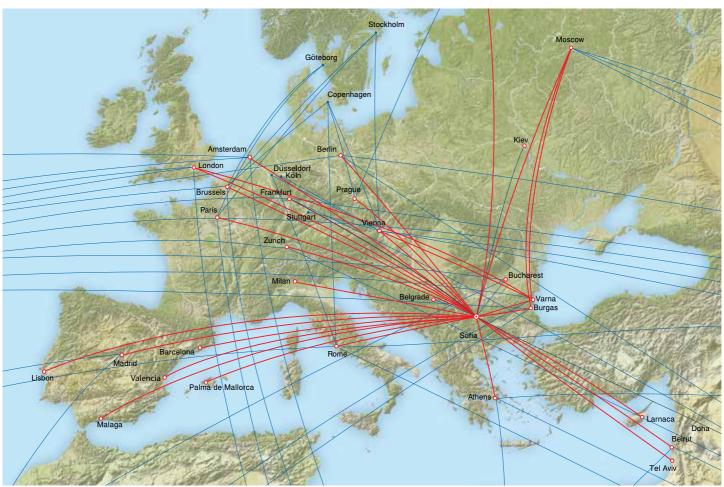
SOFIA - DOHA / VARNA / BURGAS



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 e cpeq основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпании изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговорят 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.

— Austrian — FINNAIR

INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпании 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



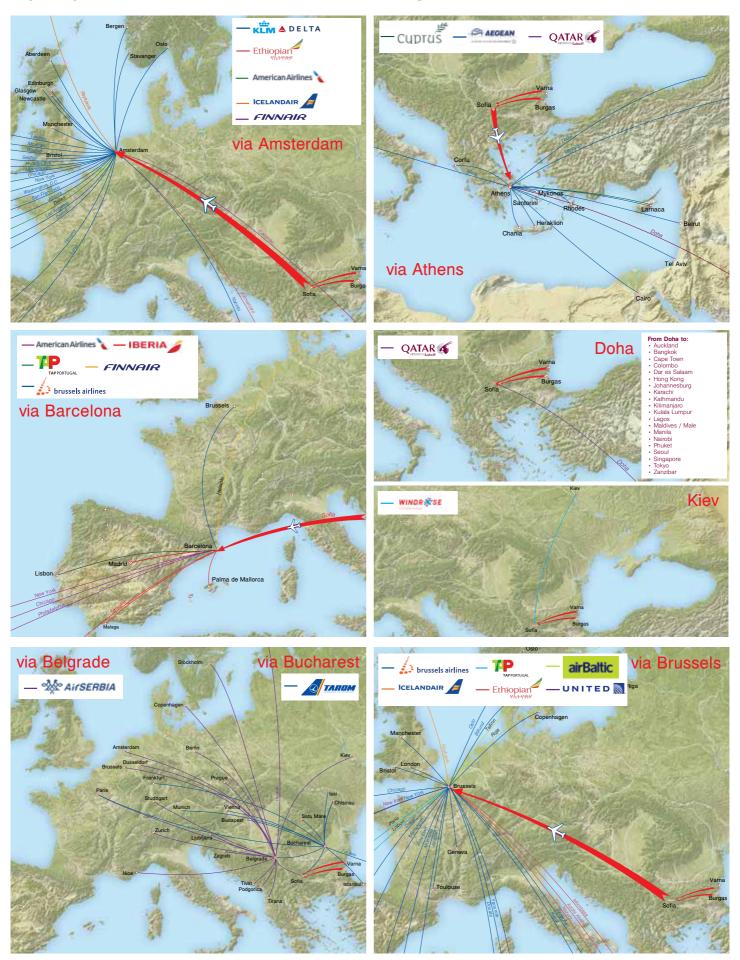


vırgın atlantıc 🚧

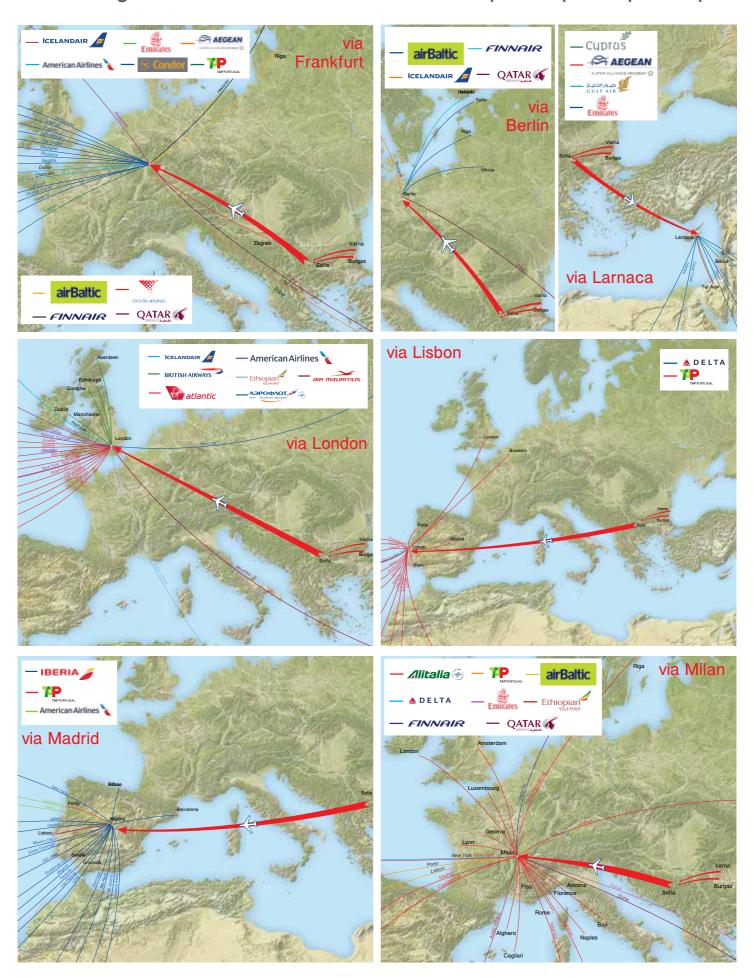


Bulgarıa Aıı

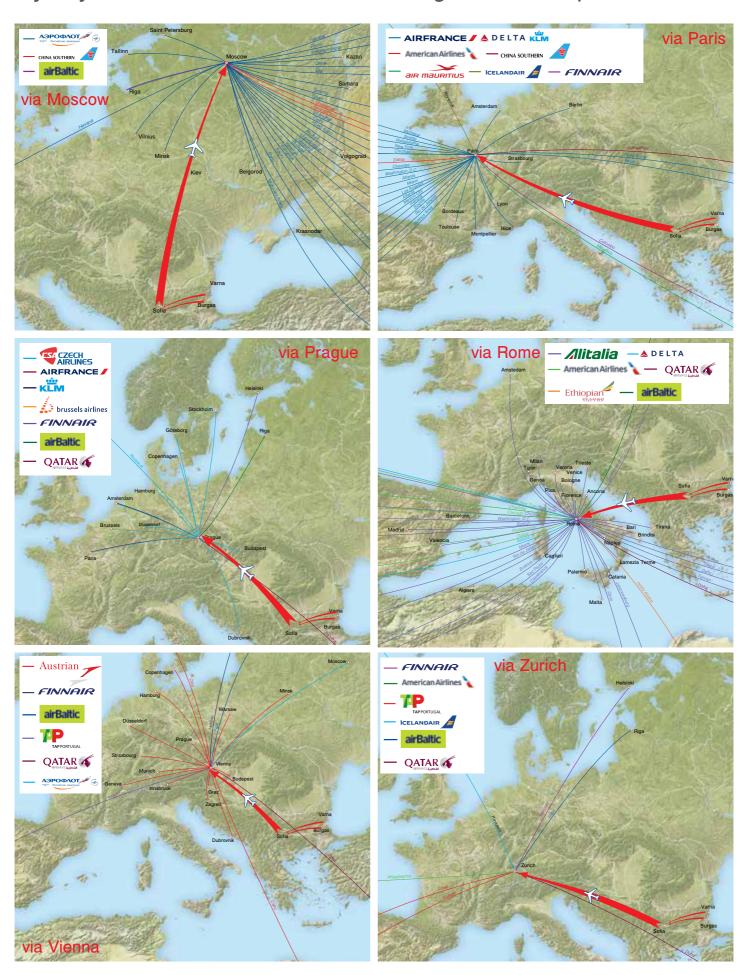
Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори. Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.



Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?

BULGARIA AIR: Where to find us?

SOF BOJ VAR	Customer Service Center 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 Working Hours: Every day 08:00-22:00 Local Time	phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg
	Head office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 Working Hours: Monday - Friday 09:00-17:30 Local Time	fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg
	Sofia City Office 2 Ivan Vazov Street Working hours: Monday – Sunday Opens 2 hours prior to scheduled departure	phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg
	FLY MORE Office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 Working hours: Every day: 10:00 - 19:00 Lunch time: 13:00 - 14:00 Local Time	phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg
	Varna Airport Office Varna Airport Terminal 2, Departures Monday - Friday and Sunday: 07:00-21:00 Local Time Saturday: 03:00-18:00 Local Time Opens 2 hours prior to scheduled departure	phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg
	Varna City Office 55, 8-mi primorski polk blvd Working Hours: Monday - Friday 09:00-17:00 Local Time Saturday 10:00-16:00 Local Time	phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg
	Bourgas Airport Office Bourgas airport, Terminal 2 Departures, floor 2 Working Hours: Monday - Friday 09:00-17:30 Local Time (between June and September)	phone: +359 56 900 155 fax: +359 56 870 132 e-mail: boj@air.bg www.air.bg
	Shumen City office Shumen, Patleyna 10 str. Monday-Friday: 09:00-17:00	phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg
BRU	Belgium, Brussels Working hours: Monday - Friday 10:00-19:00 Local Time	phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg

	T	
LCA	Cyprus, Nicosia "Louis Aviation" - 11 Lemesos Avenue, 2112 Nicosia, P.O. Box 21301, 1506 Nicosia, Cyprus.	phone: +357 225 88 182 fax: +357 223 76 606 e-mail: bulgariaair@louisgroup.com www.air.bg
BER	Germany, Berlin Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany Working hours: Monday - Friday 09:00-18:00 Local Time	phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg
LON	United Kingdom, London Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB Working hours: Monday - Friday 09:30 - 17:30 Local Time	phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg
MOW	Russia, Moscow City Office 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia Working hours: Monday - Friday: 09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time Saturday: 10:00-14:00 (between June and September)	phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg
	Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 Working hours: Opens 2 hours before flight	e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg
TLV 🌣	Israel - Tel Aviv Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv Working hours: Sunday - Thursday: 09:00-17:00 Local Time	phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg
USA	Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 Working Hours: Monday - Friday 9am - 5pm, Saturday - Sunday 9am -1pm (EST)	phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg
VIE	Austria, Vienna Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria Working Hours: Monday - Thursday 09:00-17:30 Local Time Friday 09:00-17:00 Local Time	phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg