

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

128 / April 2021

ON AIR
BULGARIA

Hot Arctic

В АРКТИКА СТАВА ГОРЕЩО

Facebook Leaders

ФЕЙСБУК ЛИДЕРИ

High in Dubai

ДУБАЙ ОТВИСОКО

BULGARIA'S NETFLIX

Emil Stoynovski and Ivan Doykov, Neterra.TV+
Емил Стойновски и Иван Дойков, Neterra.TV+

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



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 най-съвременната система за дезинфекция с ултравиолетови лъчи - Honeywell UV Cabin System II. Технологи- ята доказано унищожава всички вируси и бактерии от гладките повърхности. От началото на ноември тя се използва преди всеки полет в допълнение към досе- гашната 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. Труднодостъп- ните места също могат да бъдат де- зинфекцирани 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 поред- ната стъпка в тази посока, като по този начин стремежът ни е да предложим най- висока степен на сигурност на пасажери- те 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-to-reach 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 of Bulgaria Air, explains. 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

МАЙСКИ ПРАЗНИЦИ В ПЕРЛАТА НА АРАБСКИЯ СВЯТ – ДУБАЙ!

Посрещни майските празници с ексклузивни полети до слънчев Дубай на **05 май** и **10 май**.

Полетите са планирани с удобно разписание и максимален престой, специално за празничните дни.

Редовните полети до Дубай стартират **от 19 септември** - всеки петък и неделя.



Виж повече на: www.air.bg

Приятно и безопасно пътуване с България Еър!



ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg

15 | **BUSINESS
ECONOMY**



39 | **ANALYSIS
POLITICS**



57 | **SCIENCE
TECHNOLOGY**



77 | **TRAVEL
LIFESTYLE**



30 | Създадохме нов прозорец за българско съдържание
Емил Стойновски и Иван Доиков от Neterra.TV през Bulgaria ON AIR

46 | България и пост-демокрацията
Проф. Колин Крауч през Bloomberg TV Bulgaria

64 | Твърдо обещание
Електрическата революция в автомобилите не може да бъде довършена без батерии от ново поколение

77 | High in Dubai
12 неща, които не бива да пропускате в най-актуалната туристическа дестинация в света

36 | We Created a New Window for Bulgarian Content

50 | Bulgaria and the Post-Democracy

68 | A Solid Promise

77 | High in Dubai

16 | Данъчното състезание към гъното
17 | The Tax Race to the Bottom
20 | Горещо като на Север
23 | As Hot as the North
26 | Bitcoin: големият гаф на Илон Мъск
28 | Bitcoin: Elon Musk's Great Blunder

40 | Милионери на полето
Millionaires in the field
42 | Facebook лидери
44 | Facebook leaders
52 | Свят на светлина и сенки
A World of Light and Shadows

58 | Атлантита на пясъците
61 | Atlantis of Sands
68 | Цветен свят
Colourful World
72 | Електрическа пролет
74 | Electric Spring

78 | Афиш
Poster
84 | Възкресение по български
Easter, Bulgarian Style
96 | Дивото Все още зове
98 | The Wild is Still Calling
102 | Маратон за всички
104 | Marathon for Everyone
106 | Амстергам за лакомници
110 | Amsterdam For Gluttons

Фотография на корицата: ИВАЙЛО ПЕТРОВ
Cover photography by IVAYLO PETROV

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

EDITOR-IN-CHIEF
Konstantin Tomov
ktomov@bulgariaonair.bg

ПРЕВОДАЧИ
Методи Йорганов
Радослав Генчев
Global Club

TRANSLATORS
Metodi Yordanov
Radoslav Genchev
Global Club

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

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

ДИЗАЙН
BRAND NEW
DESIGN
ИЗДАТЕЛ
ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

DESIGN
BRAND NEW
DESIGN
PUBLISHER
INVESTOR MEDIA GROUP

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
Виктория Миткова

CEO
Victoria Mitkova

ТЪРГОВСКИ ДИРЕКТОР
Леа Бакалова
lbakalova@bulgariaonair.bg

MARKETING DIRECTOR
Lea Bakalova
lbakalova@bulgariaonair.bg

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС
1540 София, бул. Брюксел 1
office@bulgariaonair.bg
тел.: 02 448 40 70
www.bgonair.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: CECBGB33
Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна
ISSN 1314-2216

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

CONTRIBUTORS АВТОРИ



КОЛИН КРАУЧ е политолог и социолог, член на Британската академия, почетен професор на Уорикския университет и член-кореспондент на Института Макс Планк. Автор е на множество книги, сред които "Политиката на промишлените връзки", "Пост-Демокрацията" и "Странната не-смърт на неолиберализма". Бил е преподавател в London School of Economics и професор по социология в Оксфорд.

COLIN CROUCH, FBA is a British political scientist, Emeritus Professor at the University of Warwick and an External Scientific Member of the Max Planck Institute for the Study of Societies. Prof. Crouch has written several books including The Politics of Industrial Relations (Fontana 1979), Post-democracy (Polity Press, 2005) and The Strange Non-death of Neo-liberalism (Wiley & Sons, 2011). Previously he was Lecturer at the London School of Economics and Professor of Sociology at the University of Oxford.



ИВАЙЛО ПЕТРОВ е сред талантливите млади български фотографи, създател на студио Focus Shift. Специализира модна и портретна фотография. Освен това се интересува от кино и от Вселената, която ни заобикаля. Вярва, че за добрите снимки е необходима комбинация от талант, оригинално мислене и качествена техника, като последната е най-маловажна.

IVAYLO PETROV is one of the most gifted young Bulgarian photographers and creator of Focus Shift Studio. He specializes in fashion and portrait photography. Furthermore, he has interests in movies and in the Universe that surrounds us. He believes that one needs a combination of talent, original ideas, and quality equipment to make good pictures – with the last condition being of the least importance.



BMW iX3

ПЪРВИЯТ BMW X МОДЕЛ
С ЧИСТО ЕЛЕКТРИЧЕСКО ЗАДВИЖВАНЕ.



За повече информация и оферта, моля свържете се с Вашия BMW дилър от М Кар Груп.

М Кар Варна

9023 Варна
бул. Владислав Варненчик 320
тел.: +359 52 918 208
contact@bmw-mcarvarna.bg
www.bmw-mcarvarna.bg

М Кар Плевен

5800 Плевен
кв. Дружба 1
тел.: +359 64 970 804
contact@bmw-mcarpleven.bg
www.bmw-mcarpleven.bg

М Кар Пловдив

4003 Пловдив
бул. Карловско шосе
тел.: +359 32 571 296
contact@bmw-mcar.bg
www.bmw-mcar.bg

М Кар София

1407 София
бул. Черни връх 53,
тел.: +359 2 49 28 335
contact@bmw-mcarsofia.bg
www.bmw-mcarsofia.bg

BMW iX3: Разход на енергия (комбиниран) 19 – 18,6 кВтч/100 км; Електрически пробег (комбиниран) 459 – 450 км; CO₂ емисии (комбинирани) – 0 гр/км

CREATE YOUR
HOME SPEAKER SYSTEM



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

Beosound Balance, the latest member of our Home Speaker System. Experience powerful sound throughout your home.



СИЛАТА НА
ИНФОРМАЦИЯТА

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 обхвата 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, пенсията, 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 търговската 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.

Модулът **„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 **„AML 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



София 1000, ул. „Граф Игнатиев“ 7 А
тел.: +359 2 923 98 00, 0700 44 944
"Апис Европа" АД, e-mail: office@apis.bg



ВЪЛШЕБСТВАТА НА КРИТ С БЪЛГАРИЯ ЕЪР

THE MAGIC OF CRETE WITH BULGARIA AIR

На малко места по света можете да се потопите толкова дълбоко в миналото, колкото в Ираклион, главния град на гръцкия остров Крит. "Старият" град тук - тоест останките от прословутия дворец на Минос в Кносос - датира от минойската цивилизация, четири хиляди години назад във времето. "Новият" град на Ираклион е основан от арабите през IX век, преди да мине през ръцете на Източната римска империя, венецианците и османците, и накрая да стане част от независима Гърция през 1913 година.

Днес Ираклион е преливащ от живот град, четвъртият най-голям в страната (211 000 жители заедно с предградията), и може да Ви предложи предостатъчно развлечения и удоволствия. Но все пак съветът ни е да го използвате като отправна точка и да опознаете колкото можете повече от този вълшебен остров, извор на вдъхновение за нобелови лауреати като Никос Казанзакис и Одисеас Елитис. И също така производител на някои от най-забележителните бели вина, които сме опитвали. ■

An few places in the world can you dive as deep into the past as in Heraklion, the capital of the Greek island of Crete. The "old" city here - that is, the remains of the famous palace of Minos in Knossos - dates back to Minoan civilization, four thousand years ago. The "new" city of Heraklion was founded by the Arabs in the ninth century, before passing through the hands of the Eastern Roman Empire, the Venetians and the Ottomans, and finally becoming part of independent Greece in 1913. Today, Heraklion is a vibrant city, the fourth largest in the country (211,000 inhabitants along with the suburbs), and can offer you plenty of entertainment and pleasures. However, our advice is to use it as a starting point and get to know as much as you can from this magical island, a source of inspiration for Nobel laureates such as Nikos Kazantzakis and Odysseas Elytis. And also a producer of some of the most remarkable white wines we have ever tasted. ■

България Еър лети до Ираклион от София от 22 май (www.air.bg)
Bulgaria Air flies to Heraklion from May 22nd (www.air.bg)

ТУК СЪБИТИЯТА СЕ СЛУЧВАТ



посетете първата професионална
платформа за специализирани
събития в България

**INVESTOR
MEDIA PRO**

investormediapro.bg





НАЙ-ЧИСТАТА ФОРМА НА ЛЮБОВ...

НАЙ-ВАЖНОТО В НОВИЯ СВЯТ Е КАК ПОДБИРАТЕ ИЗТОЧНИЦИТЕ НА ИНФОРМАЦИЯ

Виктория Мумкова, главен изпълнителен директор на Investor Media Group

Текст БОЙЧО ПОПОВ

Виктория Мумкова е изпълнителен директор на Investor Media Group, която включва телевизиите Bulgaria ON AIR, Bloomberg TV Bulgaria, 20 он-лайн платформи (сред тях Investor.bg, Dnes.bg, Puls.bg, Automedia.bg), radio Bulgaria ON AIR, както и списанията Bulgaria ON AIR THE INFLIGHT MAGAZINE, Go ON AIR и Investor Digest. Член е на УС на АБРО и е управител на рекламната агенция Brand New Ideas.

Г-жо Мумкова, преди дни бе обявен стартирането на Investor Media PRO - дигитална стрийминг платформа за събития с професионален фокус. Събитиената индустрия беше една от най-пострадалите през 2020, това ли е отговорът на медийната група?

Действително индустрията на събитията, както и практически почти всяка група индустрия, пострада заради рестрикциите, които COVID-19 наложи. Но ние винаги сме били водени от убеждението, че качествено и професионално съдържание, ефективните канали и добрата синергия между тях са ключови за успеха. Затова наградахме съдържанието и променихме формата. Видяхме потенциал да създадем нова платформа, която в момента няма аналог у нас. С нея дори и след отпадането на рестрикциите ще дадем възможност на всички професионални общности да следят дис-

кусиите, които ги интересуват. Не бих казала, че Investor Media PRO е отговор на паузата в събитиената индустрия. Тя е по-скоро следващата стъпка в развитието ѝ, и част от мултиканалната ни стратегия за излъчване на живо на най-силното съдържание от събитията на нашите медии.

В същото време Investor Media PRO е и дигиталното лице на всичко, което сме правили, защото разполага с архив от дискусии и конференциите, които сме организирали през изминалите 10 години. Този архив, в допълнение към ежедневните новини и интервюта, които екипът на Bloomberg TV Bulgaria подготвя, ни правят медийната група с най-богатото и професионално съдържано видеосъдържание за бизнеса у нас.

През тази година сайтът Investor.bg празнува 20-годишен юбилей. Каква е ролята му за вземането на информирани решения в българския бизнес и за повишаването на финансовата грамотност на населението като цяло?

Investor.bg безспорно е лидер сред икономическите медии в България, символ на новаторство и непреодолим фактор в изграждането на информирани мнения във финансовата и икономическата общност. Убедена съм, че това ще продължи и занапред, защото нашата обща мисия винаги е била да награждаме. Това направихме и

сега с Investor Media PRO.

Паралелно с това Investor.bg има и много важна обществена роля за повишаване на финансовата култура на българина. Затова съм щастлива, че по повод 20-ата си годишнина Investor.bg учреди годишна стипендия по финанси във Висшето училище по застраховане и финанси. Очаквам с нетърпение откритите видеолекции, които журналисти от групата ще изнесат пред студентите. Като медийна група, превърнала образованието в кауза, вярвам, че предаването на добрия опит между поколенията е ключово за изграждането на отговорно общество.

Кризата около Covid-19 повдига много въпроси. Кои промени ще продължат и след края ѝ? Как ще се адаптират хората и организациите?

Може би най-важната тенденция, която ще продължи, е свързана с дигитализацията. Тя не е нова, нито пък е изненадваща, но Covid-19 показва, че е наложителна. Обикновено в моменти на криза и след нея се раждат най-големите иновации, затова очаквам през следващите години да станем свидетели на все по-засилено потребление на различни смарт системи и дигитални решения в почти всяка сфера. Включително и в медийната. Investor Media PRO е първото от тях.

Най-важният фактор за адаптацията към новия свят е хората и организациите да



подбират правилно източниците си на информация. Кризата ни показва колко голяма е отговорността на медиите, и колко могат да бъдат опасни дезинформацията и фалшивите новини. Затова мисля, че през следващите години именно качествените медии ще бъдат ключови в това да помогнат на хората и организациите да свикнат с новото нормално. Вярвам, че и ние ще сме сред тях.

Как се справи Investor Media Group през тази предизвикателна последна година?

Медийната индустрия се променя постоянно и, за да растеш в нея, трябва да си гъвкав, да се адаптираш бързо. Това направихме и ние. През 2020 трансформирахме събитията си в хибриден и в изцяло дигитален формат, за да отговорим на търсенето и да бъдем полезни точно тогава, когато имаше дефицит на експертност. Благодарение на синергията между Bulgaria ON AIR, Bloomberg TV Bulgaria и най-силните ни дигитални канали, създадохме най-специализираната трибуна за качествени онлайн дискусии, студиа, уебинари, дигитални конференции и серия подкасти по най-важните теми. Те привлякоха голям интерес, което ни мотивира да продължим да инвестираме в качествена журналистика и в създаването на балансирано и обективно съдържание, както и в силни мултиканални предложения в полза на рекламодателите. Всъщност именно през изминалата година

отбелязахме няколко забележителни рекорда в посещаемостта, което ме радва много, защото доказва, че усилията ни се оценяват, а аудиторията и рекламодателите ни имат доверие.

Как ще се развият медиите оттук нататък? Какво е подготвила Investor Media Group за своите потребители през идните месеци?

Медиите ще стават все по-фокусирани към развитието на иновативни техники за представяне на информация, все по-мултиплатформени, а синергията и взаимодействието между различните канали ще става все по-

"Започваме да издаваме за България луксозното бизнес списание Bloomberg BusinessWeek, едно от най-реномираните печатни издания в САЩ и Европа"

важна. Отложеното гледане е във възход и очаквам, че ще продължи да нараства още повече, особено след развитието на големите световни стрийминг платформи, което беше и един от мотиваторите ни да инвестираме в Investor Media PRO, макар фокусът в нея да е събитиен. Дигиталната платформа за излъчване на събития на живо обаче не е единствената ни голяма инвестиция.

Паралелно със засилването на взаимодействието между всички канали в медийната група, тази година развиваме значително и стратегическото ни партньорство със световния медийен гигант Bloomberg L.P. и започваме да издаваме за България луксозното бизнес списание Bloomberg BusinessWeek, което е едно от най-реномираните печатни издания в САЩ и Европа. Ще го издаваме на български и английски, а съдържанието ще следва професионалните журналистически принципи на Bloomberg. За създаването му ще разчитаме както на най-добрите ни икономически журналисти, начело с Ивайло Лаков, така и на ексклузивни интервюта и материали директно от партньорите ни в Bloomberg BusinessWeek в САЩ. Съвсем скоро очакваме и първи брой, за който самата аз нямам търпение. ■

** Интервюто е публикувано със съкращения. Целия текст можете да прочетете на investor.bg*

THE MOST IMPORTANT THING IN THE NEW WORLD IS HOW YOU CHOOSE YOUR INFORMATION SOURCES

Viktoria Mitkova, CEO of Investor Media Group

By BOYCHO POPOV

Viktoria Mitkova is the executive manager of Investor Media Group, which includes the TV channels Bulgaria ON AIR, Bloomberg TV Bulgaria, 20 online platforms (including Investor.bg, Dnes.bg, Puls.bg, Automedia.bg), the radio station Bulgaria ON AIR, as well as the magazines Bulgaria ON AIR THE INFLIGHT MAGAZINE, Go ON AIR and Investor Digest. She is on the Management Board of the Association of Bulgarian Broadcasters and Manager of the advertising agency Brand New Ideas.

Mrs. Mitkova, days ago, the start of Investor Media PRO was announced – a digital streaming platform for events with a professional focus. The event industry was one of the most badly affected in 2020, is this the media group's response to that?

The event industry truly did suffer, as has almost every other industry due to the restrictions imposed by COVID-19. But we have always known that high-quality, professional content, effective channels and good synergy are crucial for success. So we upgraded our content and switched the format.

We saw the potential to create a new platform that is currently unparalleled in Bulgaria. With it, even after the restrictions are lifted, we can give the chance to all professional communities

to follow the discussions they are interested in. I would not say that Investor Media PRO is a response to the pause in the event industry. It is rather the next step in its development, and part of our multichannel strategy for live broadcasting of the most powerful content from our media events.

Investor Media PRO is also the digital face of our entire body of work, as it has an archive of all discussions and conferences we have organised in the past ten years. This archive, in addition to daily news and interviews prepared by the Bloomberg TV team, make us the media group with the most diverse and professionally created video content in the industry in Bulgaria.

This year marks the website Investor.bg's 20th anniversary. What role has it played for Bulgarian business when it comes to taking informed decisions and raising the financial literacy of the population as a whole?

Investor.bg is an unquestionable leader among economic media outlets in Bulgaria, a symbol of innovation and a compelling factor in the formation of informed opinions in the financial and economic community. I am convinced that this will continue in the future, because our mission is to never stop upgrading. This is what we have done with Investor Media PRO.

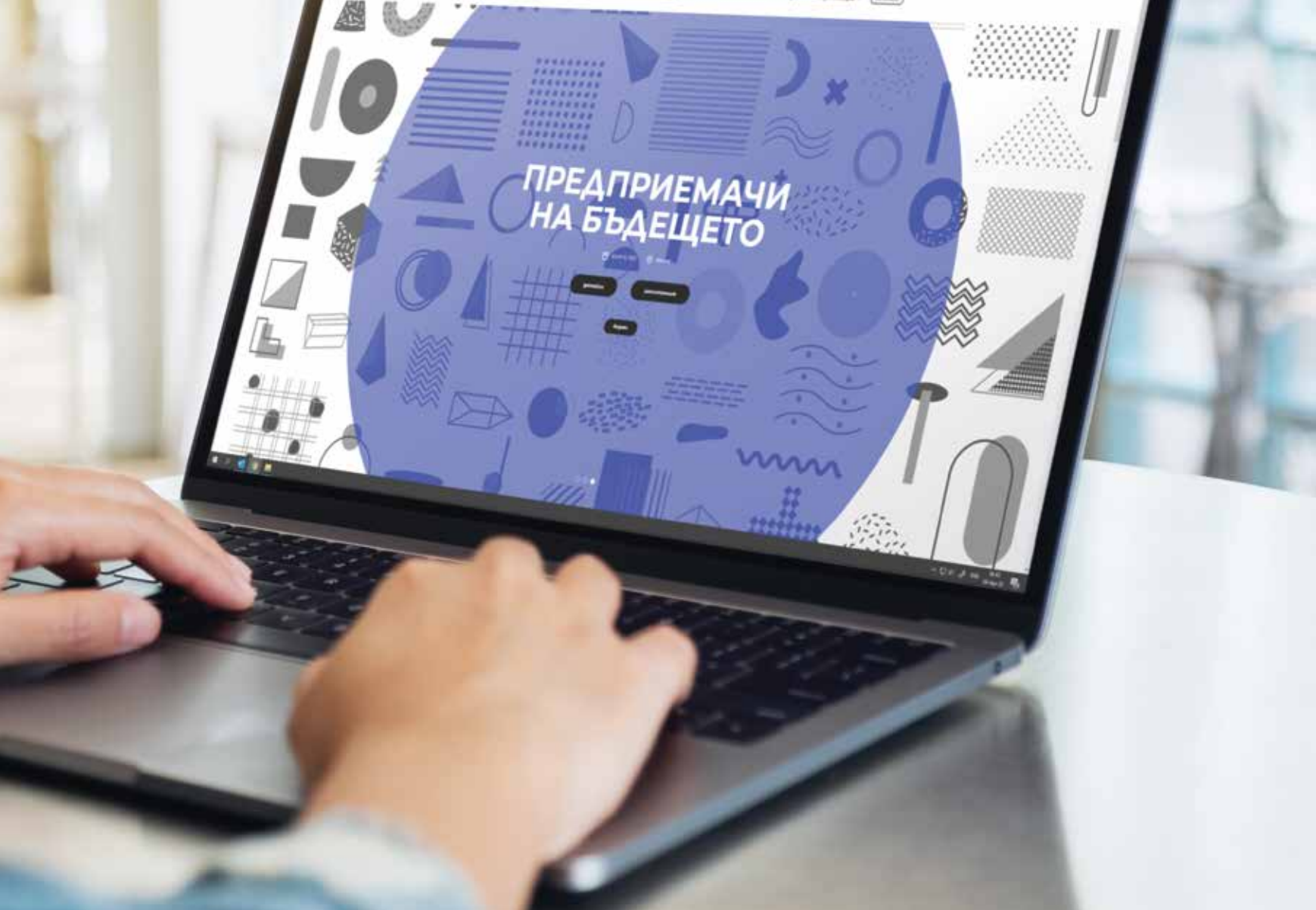
In addition, Investor.bg has a very important public role in raising the average Bulgarian's financial culture. So I am glad that we are celebrating the website's 20th anniversary by establishing a scholarship in Finance at VUZF University. I am looking forward to the open video lectures journalists from the group will be holding for students.

As a media group that has made education its cause, I believe passing down good experience from one generation to the next is crucial for a responsible community.

The Covid-19 crisis has raised many questions. Which changes are here to stay after it ends? How will people and organisations adapt?

Perhaps the most important trend that will continue is related to digitalisation. It is nothing new or surprising, but Covid-19 has shown how necessary it is. Usually, moments of crisis and the time after it are the drivers of the greatest innovations, so I expect that we are going to witness growing usage of various smart systems and digital solutions in nearly every area in the coming years. This includes media outlets. Investor Media PRO is the first one to come.

The most important factor for adapting to a new world is for people and organisations to properly



choose the sources of information they trust. The crisis has shown us how much responsibility the media have, as well as just how dangerous misinformation and fake news can be. So I think during the next few years it will be quality media that helps people and organisations get used to the new 'normal'. I believe we will be one of them.

How did Investor Media Group tackle this trying past year?

The media industry is constantly changing and in order to grow, you need to be flexible and able to adapt quickly. That is what we did. In 2020, we transformed our events into a hybrid and completely digital format, so as to meet the demand and be useful precisely when there was a deficit of expertise. Thanks to the synergy between Bulgaria ON AIR, Bloomberg TV Bulgaria and our most powerful digital channels, we have created the most specialised platform for quality online discussions, studios, webinars, digital conferences and podcast series on the most important issues. They have garnered enormous interest, which motivated us to continue to invest in quality journalism and in the creation of well-balanced and objective content, as well as in powerful multichannel offers to the advantage

of advertisers. Actually, it was precisely during the past year that we passed several remarkable milestones in attendance, which I was really happy about, as it proves our efforts are valued, and that our audience and advertisers trust us.

How are media outlets going to develop from here on? What does Investor Media Group have in store for its users during the coming months?

The media will continue to focus more on developing innovative methods of presenting information, become increasingly multiplatform, and the

"We are starting to publish Bloomberg Businessweek - one of the most respected business magazines in the USA and Europe"

synergy and interaction between various channels will only become more significant. Delayed viewing is on the rise and I expect it to continue, especially after the development of big global streaming platforms, which was one of the drivers behind us investing in Investor Media PRO, even if its focus will be on events. But the digital live event streaming platform is not our only substantial investment.

In addition to the increased interaction between all channels in the media group, this year we are developing a significant strategic partnership with the global media giant Bloomberg L.P. and we are starting the issue of Bloomberg Businessweek – a high-grade business magazine that is one of the most well-known printed issues in the USA and Europe. We will be publishing it in Bulgarian and English, and the content will adhere to the strictest professional journalist principles of Bloomberg. For its creation, we are going to lean on both our best economics journalists, starting with Ivaylo Lakov, and on exclusive interviews and materials directly from our partners at Bloomberg BusinessWeek in the USA. The first issue is coming out very soon, and I myself cannot wait for it. ■

** This interview is published in an abridged version. The entire text is available at investor.bg*



ОТВАРЯМЕ НОВА СТРАНИЦА

Едно от най-реномираните бизнес издания в САЩ и Европа вече може да се чете и у нас. Българският вариант на Bloomberg Businessweek идва в луксозен двуетичен формат и съдържа ексклузивни анализи и материали от американските броеве, добре прецизирана информация за пазарите, геополитиката и световния бизнес, авторски материали на местни експерти.

търсете в търговската мрежа

издател: Investor Media Group, I по лиценз на: Bloomberg LP

20 | **ГОРЕЩО КАТО НА СЕВЕР**
AS HOT AS THE NORTH



16 | **СЪСТЕЗАНИЕ КЪМ ДЪНОТО**
RACE TO THE BOTTOM

26 | **BITCOIN: ГОЛЕМИЯТ ГАФ НА ИЛОН МЪСК**
BITCOIN: ELON MUSK'S GREAT BLUNDER



ДАНЪЧНОТО СЪСТЕЗАНИЕ КЪМ ДЪНОТО

Какво е идеята за глобален корпоративен данък: средство срещу данъчните убежища, или посегателство върху суверенитета на по-малките и бедни държави?

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Ключът към успешното въвеждане на нови данъци - или предотвратяването им - е да намериш точната фраза. Навремето републиканците в САЩ осуетиха предлагания от демократите нов данък наследство, като го кръстиха "данък върху смъртта" - death tax. Сега финансовият министър на САЩ Джанет Йелън представи плановете за въвеждане на минимална глобална ставка по корпоративния данък като "край на състезанието към дъното" ("a 30-year race to the bottom").

Привържениците на тези плановете ги виждат като начин да се сложи край на данъчните офшорни зони и на тенденцията големите корпорации все по-малко да дават дялжикомото към обществото. Но тези плановете си имат и противници, които също имат достъп до ефектни фрази. За тях въвеждането на глобален корпоративен данък е просто поредният опит на богатите и силни страни да отнемат от свободата на бедните и слабите. Каква е същността на спора, и къде е България в него?

ИДЕЯТА ДА СЕ ВЪВЕДЕ еднна мини-

мална ставка на данък печалба, валидна за всички страни по света, не е нова. В Организацията за икономическо сътрудничество и развитие тя се обсъжда вече осем години като инициативата BEPS (от "base erosion and profit shifting"). Разликата между нейните плановете и предложението от Йелън е най-вече в размера на ставката: докато в ОИСР се обсъжда нещо от порядъка на 10 до 15%, щатският финансов министър настоява за 21% минимална глобална ставка. По една случайност точно толкова е корпоративният данък в САЩ в момента, след като Доналд Тръмп го понижи от дотогавашните 35% през 2017. Сега президентът Байдън смята отново да го повиши, но не го предишните ни ва от мандата на Обама, а "само" до 28 на сто.

ВПРОЧЕМ БАЙДЪН НЯМА И КОЙ ЗНАЕ КАКЪВ ИЗБОР, ако иска да осъществи грандиозните си плановете за инфраструктурно строителство и насърчаване на зелената икономика. Тези плановете се оценяват на 2.25 трилиона долара, които все трябва да дойдат отнякъде. Съединените щати не са единствената

държава, която спешно се нуждае от нови приходи. Повечето европейски страни са в доста тежко състояние след десетилетието на безразборно печатане на пари, последвано от хаотичните мерки срещу Covid-19 и също толкова безразборното харчене на напечатаното. В резултат днес светът е с рекордни, немислими доскоро нива на задлъжнялост. Затварянето на офшорната "вратичка", която според различни оценки коства между 100 и 600 милиарда долара на година, е един от начините да се излезе от това положение. Ключовата фраза за "състезанието към дъното" бе погетата и от новия съветник по националната сигурност в Белия дом Джейк Съливан. "Съединените щати са се посветили да приключат състезанието към дъното за корпоративните данъци и да попречат на корпорациите да прехвърлят работни места зад граница", писа той в Twitter. Йелън и Съливан имат предвид трайната тенденция в последните десетилетия данък печалба да намалява. Според тях опитите на отделни страни да се превърнат в данъчни убежища кара и другите да намаляват ставките, за да останат конкурентни. Факт е, че през



THE TAX RACE TO THE BOTTOM

What is the idea of a global corporate tax: redress against tax havens, or encroachment on the sovereignty of smaller and poorer countries?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

80-те години средният размер на корпоративния данък в световен мащаб бе около 40%, а днес е едва 24%.

СИМВОЛ НА ТАЗИ БОРБА срещу понижаващите се корпоративни данъци са гиганти като Google и Apple с техния прословут "гвоен ирландско-холандски сандвич" - сложна схема за избягване на данъци чрез регистриране на клонове в страни с щедри данъчни облекчения като Ейре и Нидерландия. Цели 43% от приходите на големите американски международни корпорации идват само от пет държави - споменатите Ейре и Нидерландия, заедно с Бермуда, Швейцария и Люксембург. Но на тях се падат само 7% от инвестициите на въпросните корпорации. Ясно е, че става дума за схеми за избягване на данъци.

Но това е само върхът на айсберга. Далеч не всички държави с ниски ставки на данък печалба са данъчни убежища. Отличен пример е България. Страната има втората най-ниска ставка в ЕС след Унгария - само 10%. Всъщност данък печалба у нас е чувствително по-нисък, отколкото в ▶

The key to successfully introducing new taxes, or preventing them, is finding the right phrase. At one time, Republicans in the United States thwarted the Democrats' new inheritance tax, calling it the 'death tax'. Now US Treasury Secretary Janet Yellen is presenting her plans for the introduction of a minimum global corporate tax rate as 'a 30 year race to the bottom'.

Proponents of these plans see them as a way to ending offshore tax areas and the tendency for large corporations to pay less and less to society. But these plans have opponents who also have access to impactful phrases. For them, the introduction of a global corporate tax is just another attempt by rich and strong countries to take away the freedom of the poor and weak. What is the essence of the dispute, and where is Bulgaria in it?

The idea of introducing a profit tax single minimum rate, applicable to all countries in the world, is not new. In the Organisation for Economic Co-operation and Development, it has been discussed for eight years as the BEPS (from 'base erosion and profit shifting') initiative. The difference between its plans and Yellen's is mostly in the size of the rate: while the OECD is discussing something in the range of 10% to 15%, the US Treasury Secretary is pushing for a

21% minimum global rate. Coincidentally, this is exactly the amount of corporate tax in the United States at the moment, after Donald Trump lowered it from the previous 35% in 2017. Now President Biden intends to raise it again not to the previous levels of Obama's term, but 'only' to 28%.

BY THE WAY, BIDEN HAS NO CHOICE if he wants to implement his grand plans for infrastructure construction and promotion of the green economy. These plans are estimated at USD 2.25 trillion, which must still come from somewhere.

The United States is not the only country in urgent need of fresh revenue. Most European countries are in a very difficult situation after a decade of indiscriminate printing of money, followed by chaotic measures against Covid-19 and equally indiscriminate spending of the printed money. As a result, today's world has record, until recently unthinkable levels of indebtedness. Closing the offshore loophole, which is estimated to cost USD 100-600 billion a year, is one way out of this situation.

The 'race to the bottom' catchphrase was also used by the new White House National Security Adviser Jake Sullivan. "The US is committed to ▶▶

► нашумели данъчни пристанища като Кипър, Люксембург, Ейре или Нидерландия. Но това не ни е превърнало в офшорен рай (освен в гребни частни случаи за компании от съседни страни, най-вече Гърция). Това доказва две неща. Първо, за да привлечаш инвестиции, освен ниския данък са нужни неща като ефективна и бърза администрация, и неприкосновеност на частната собственост, гарантирана от честни съдилища. И по двете точки България търпи доста критики. И второ, статутът на офшорен рай е функция не на ставката, а на вратичките и механизмите, допуснати - или съзнателно оставени - от законодателите.

В ТОЗИ СМИСЪЛ ПЛАНОВЕТЕ И НА ЙЕЛЪН, и на ОИСР са не само мъчно изпълними, но и не твърде прагматични. "ОИСР и САЩ искат да постигнат споразумение с приобщаваща рамка, която включва 137 държави, така че компромисът ще бъде изключително труден, особено предвид малкия срок за постигането му - преди края на юни тази година", коментира д-р Рафаеле Петруци от Виенския университет за предаването "В развитие" по Bloomberg TV Bulgaria. Освен това е трудно да се постигне равновесие по цял свят, защото икономиките са различни - някои от тях внасят повече, други изнасят повече, подчертава Петруци.

А дори и промените да се случат, остава въпросът какви ще са ефектите върху обществото. "Ако накараме Амазон или General Electric да плащат повече данъци, те просто ще започнат да плащат по-малко на работниците си", смята Крис Едуърдс, директор по данъчната политика на института Cato, цитиран от Al Jazeera. "Мисля, че въвеждането на минимален глобален данък ще е нечестно към бедните страни. То нарушава суверенитета на всички ни".

Затварянето на една вратичка обикновено означава отварянето на друга, твърди и Даниъл Бун, вицепрезидент на Вашингтонската Tax Foundation. "Говори се за прекратяване на данъчното съревноваване. Но дали се съревноваваш чрез данъци или нещо друго, конкуренцията между държавите за мобилни ресурси като капитал и работна ръка ще продължи... И ако махнеш от масата данъчната политика, най-вероятно ще получиш система, в която страните предлагат преки субсидии за инвеститорите". А един републикански конгресмен директно припомни думите на президента Калвин Куолидж: "Да събираш повече данъци от абсолютно необходимо то е легализиран грабеж". ■

►► end the race to the bottom on corporate tax rates and prevent corporations from shifting jobs overseas," he tweeted. Yellen and Sullivan are referring to the steady downward trend in income tax in recent decades. According to them, the attempts of some countries to become tax havens are forcing others to reduce rates in order to remain competitive. The fact is that in the 80s the average corporate tax worldwide was about 40%, and today it is only 24%.

A SYMBOL OF THIS STRUGGLE against falling corporate taxes are giants like Google and Apple with their famous 'double Irish-Dutch sandwich' - a complex scheme of tax evasion by registering branches in countries with generous tax breaks such as the Republic of Ireland and the Netherlands. As much as 43% of the income of large US transnational corporations comes from only five countries - the aforementioned

КОРПОРАТИВЕН ДАНЪК CORPORATE TAX RATES

В Европа / In Europe:

Франция / France	30%
Гърция / Greece	28%
Италия / Italy	27.9%
Австрия / Austria	25%
Нидерландия / Netherlands	25%
Люксембург / Luxembourg	25%
Испания / Spain	25%
Швеция / Sweden	22%
Германия / Germany	22-33%
Русия / Russia	20%
Чехия / Czechia	19%
Полша / Poland	19%
Великобритания / UK	19%
Швейцария / Switzerland	16.55%
Хърватия / Croatia	18%
Румъния / Romania	16%
Кипър / Cyprus	12.5%
Ейре / Ireland	12.5%
БЪЛГАРИЯ / BULGARIA	10%
Унгария / Hungary	9%
Монако / Monaco	0%-33%

Извън Европа / Outside Europe:

Бразилия / Brazil	34%
Япония / Japan	30.62%
САЩ / US	21%
Бахамски о-ви / Bahamas	0%
ОАЕ / UAE	0%
Бахрейн / Bahrain	0%

Republic of Ireland and the Netherlands, along with Bermuda, Switzerland and Luxembourg. But they account for a mere 7% of the investments of the corporations in question. It is clear that these are tax avoidance schemes.

But that's just the tip of the iceberg. Not all countries with low profit tax rates are tax havens. Bulgaria is an excellent example. The country has the second lowest rate in the EU after Hungary - only 10%. In reality, the profit tax in this country is significantly lower than in popular tax havens such as Cyprus, Luxembourg, the Republic of Ireland or the Netherlands. But this has not turned us into an offshore paradise (except in particular cases for small companies from neighbouring countries, especially Greece). This proves two things. First, in order to attract investment, in addition to the low tax, you need things like an efficient and fast administration, and the inviolability of private property guaranteed by fair courts. Bulgaria is seriously criticised on both. And second, the status of an offshore paradise is a function not of the rate, but of the loopholes and mechanisms allowed - or deliberately left - by legislators.

IN THIS SENSE, THE PLANS OF BOTH YELLEN and the OECD are not only difficult to implement, but also not very pragmatic. "The OECD and the United States want to reach an agreement with an inclusive framework that includes 137 countries, so a compromise will be extremely difficult, especially given the short deadline for reaching it - before the end of June this year," said Dr Raffaele Petrucci of the University of Vienna for the In Development Show on Bloomberg TV Bulgaria. Besides, it is difficult to achieve balance around the world because the economies are different - some of them import more, others export more, Dr Petrucci added. And even if the changes happen, the question remains what the effects will be on society. "If we get Amazon or General Electric to pay more taxes, they will end up paying their workers less," Chris Edwards, director of tax policy studies at Cato Institute, told Al Jazeera. "I think having the global minimum tax would be unfair to poor countries. It infringes on all of our sovereignty."

Closing one door usually means opening another, says Daniel Bunn, vice president for global projects at the Tax Foundation in Washington. "People talk about ending tax competition, but whether you're competing over tax or something else, competition between countries for mobile resources of capital and labor, those things will continue... And if you take a tax policy off the table, then you could just end up with a system of countries offering just direct subsidies for business investment." And one Republican congressman directly recalled the words of President Calvin Coolidge: "Collecting more taxes than is absolutely necessary is legalized robbery." ■



SPRING HOLIDAYS AT

★★★★★

PRIMORETZ

GRAND HOTEL & SPA
SINCE 1959

Book now your special time!

+359 56 8 12345
info@hotelprimoretz.bg



DESTINATION BURGAS
SEA GARDEN



WWW.HOTELPRIMORETZ.BG



ГОРЕЩО КАТО НА СЕВЕР

Блокадата на Суецкия канал отново насочи всички погледи към арктическите морски пътища - и нажежи споровете кой да ги контролира

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK



Чували ли сте името Роналд Уейн? И да сте, вероятно сте го забравили. Но това е името на човека, взел най-лошото решение в историята на бизнеса. Съосновател на Apple заедно със Стив Джобс и Стив Уозняк, той притежавал 10 процента от капитала на корпорацията, само че две седмици след основаването ѝ склонил да ги продаде на партньорите си срещу 800 долара. Ако ги бе запазил, днес те щяха да струват 223 милиарда долара, и щяха да превърнат Роналд Уейн в най-богатия човек на планетата, доста пред Джеф Безос.

ИКОНОМИЧЕСКАТА ИСТОРИЯ Е ПЪЛНА С ПРИМЕРИ за подобни пропуснати възможности, макар и не чак в такъв мащаб. Но дори и постижението на Уейн може да бъде засенчено от един генвърски предприемач, на име Пат Броу. В продължение на две десетилетия този човек притежаваше може би най-перспективното парче земя на планетата - при това купено за нищожните 7 долара в брой. Става дума за пристанището на градчето Чърчил в канадската провинция Манитоба - единствения дълбоководен порт по северното крайбрежие на Канада, и ключова точка в бъдещите арктически морски пътища.

През 1997 мнозина вероятно са повдигнали вежди, когато Броу, собственик на корпорацията Omnitrax, придоби пристанището от канадското правителство. Цената от 7 долара сега звучи комично, но тя вървеше заедно с ангажимент да се изгради железопътна линия до това градче с едва 927 жители, което и до ден-днешен не разполага с друга сухопътна връзка с цивилизацията. Броу бе визионер: той вярваше, че съвсем скоро задрямалото пристанище ще започне да му носи по 100-200 милиона долара годишно. Сметката му бе проста: глобалното затопляне непрекъснато намалява обхвата на полярните ледове и в един момент ще сбъдне неосъществената мечта на Джеймс Кук за откриването на митичния Северо-западен проход, който ще скъси наполовина търговските маршрути от Азия до Европа и ще обрече на фалит собствениците на Панамския канал.

ЗА ИЗВЕСТНО ВРЕМЕ ИЗГЛЕЖДАШЕ, ЧЕ ПРИРОДАТА изпълнява плановете на Броу. През 2007 бе регистрирана рекордно ниска обща площ на арктическия лед - едва 4.17 милиона квадратни километра. През 2012 последва нов рекорд - 3.57 милиона кв. км. Но после поредица от студени зими върнаха показателя до над 5 милиона квадратни километра, и като канак едно незапомнено мощно ►

► наводнение отнесе част от железопътната линия на Omnitrah. Възстановяването ѝ се оценяваше на около 50-60 милиона долара - сума, непосилна за Броу. Опитите му да измоли помощ от канадското правителство удариха на камък и накрая той просто продаде пристанището и линията на консорциум с участието на няколко местни общности.

По ирония на съдбата веднага след това топенето на ледовете се поднови с нарастващо темпо и през 2020 те отново паднаха под 4 милиона кв. км (до 3.92 млн., по данни на National Snow and Ice Data Center). А през 2021 се случи още едно събитие, което отново насочи всички погледи към северните морски пътища: блокирането на Суецкия канал.

Броу вече не е в играта, но има една друга сила, за която злополуката с контейнеровоза Ever Given е била като дар от небесата: Русия. Няколкодневното запушване на най-деликатната морска артерия изведнъж напомни на всички, че руснаците разполагат с алтернативен морски път от Европа до Далечния изток. А блокираните танкери с катарски природен газ изведнъж акцентира върху надеждността на руските газопроводи, към които европейците в последните години подхождаха със смесени чувства, най-вече по политически причини.

Задрямалото градче Чърчил, в което белите мечки са обичайна гледка, също има своята ключова роля в тази нова логистична философия. Тъкмо то е единият край на така наречения "Арктически мост" - мечтания от поколения мореплаватели и търговци северен морски път между Европа и Америка. Другият край е в руското пристанище Мурманск. Ако този "мост" функционираше, той би съкратил наполовина пътя на стоките между двата континента. Сега товарите от Мурманск пътуват 17 дни до пристанището Тъндър Бей в езерото Онтарио. Пътят през Чърчил би отнел едва осем дни.

ОЩЕ ПО-ВАЖНО Е ВТОРОТО АРКТИЧЕСКО ТРАСЕ – Северният морски път, който заобикаля Русия от север и свързва Западна Европа с Япония и Китай. Съветският съюз все пак успяваше да използва част от него благодарение на атомните ледоразбивачи - през 1987 обемът на превозените през Северния ледовит океан стоки надхвърли 7 млн. тона. След падането на социализма този транспорт бе отхвърлен като твърде неефективен и дълго време ледоразбивачите се използваха само за туристически екскурзии до полюса (на цени от по петнайсетина хиляди долара на човек). Този път съкращава разстоянието от Шанхай до Хамбург с 6400 километра в сравнение с маршрута през Суецкия канал. А глобалното затопляне все повече го освобождава. Все още са необходими атомни ледоразбивачи - затова и трасето се експлоатира от

Северният морски път съкращава разстоянието от Шанхай до Хамбург с 6400 километра. Прогнозите са някъде между 2025 и 2030 година вече да има целогодишно чисто от ледове море за корабите. По този маршрут няма ограничения за дълбочината на газене или размерите, както е през Суецкия канал

енергийния гигант "Росатом" - но от година на година нуждата от тях намалява. Прогнозите са някъде между 2025 и 2030 година вече да има целогодишно чисто от ледове море за корабите. По този маршрут няма ограничения за дълбочината на газене или размерите, както е през Суецкия канал. Все още трафикът е ограничен - през 2020 през Северния морски път са превозени 33 милиона тона товари, колкото преминават през Суец за 11 дни. Но количествата растат. "Развиването на Северния морски път хеджира логистичните рискове и прави глобалната търговия по-устойчива", подчерта Владимир Панов, специалният представител на "Росатом" за арктическо развитие, пред агенция "Интерфакс". "Несъмнено гържави като Китай, Япония и Южна Корея ще имат предвид прецедента с блокадата на Суецкия канал при съставянето на дългосрочните си стратегически планове".

Има и трети арктически морски път с голям потенциал: това е именно споменатият по-рано Северозападен проход, търсен безуспешно от мореплаватели като Кук и Лаперуз. Този път заобикаля североамериканския материк от север и би бил двойно по-кратък от този през Панамския канал.

НО С ТОПЕНЕТО НА ЛЕДОВЕТЕ СЕ РАЗГОРЕЩАВАТ и собственическите чувства. Морските граници в далечния Север никога не са били особено ясно разчертани, но доскоро нямаше причина да се оспорват. В Москва разказват почти като анекдот начина, по който навремето Сталин определил северните граници на Съветския съюз – начертал с химически молив права линия от Мурманск до Северния полюс и оттам до Чукотка, като в образувания триъгълник написал с разкривения си почерк "полярни територии на СССР". Половин век никога не оспори неговия подход. Но днес мнозина са готови да го оспорват, и още как. Транспортните коридори са само една от причините.

Другата е, че под вечните доскоро ледове се крият огромни количества нефт и природен газ. Според изчисления на американското Бюро за геологически проучвания от 2008 година там са съсредоточени поне 90 милиарда барела петрол и 47 милиарда кубически метра природен газ (съответно 13% и 30% от неоткритите запаси в световен мащаб). Ироничен парадокс е, че глобалното затопляне, ускорено от изгарянето на изкопаеми горива, сега ще ни открие достъп до още повече такива горива. Освен тях, Полярният кръг примахва и с други ценности: желязо, уран, злато, мед, редки земни елементи (особено търсени напоследък), да не говорим за риболова.

НЕ Е ЧУДНО, ЧЕ ВСИЧКИ ЗАМЕСЕНИ ТРЕСКАВО се мъчат да защитят "правата" си в региона. Още през 2001 Русия обяви претенции към повече от половината Северен ледовит океан, включително и полюса. Но също такива претенции имат Канада, Дания (чрез загморската си територия Гренландия), Норвегия и САЩ (чрез Аляска). Океанографски експедиции неуморно проследяват контурите на континенталния шелф, на чиято база гържавите биха могли да претендират за повече от 370-те километра териториални води, предвиждани от морската конвенция на ООН.

В Арктическият съвет - организация на страните, контролиращи полярните води - членуват споменатите гържави и Финландия, Исландия и Швеция. Но много други също искат поне да надзирават процесите: в последните години към съвета със статут на наблюдатели се присъединиха Германия, Нидерландия, Полша, Великобритания, Франция, Испания, Китай, Индия, Италия, Япония, Южна Корея, Швейцария и Сингапур. А корабостроителниците, които произвеждат специално пригодни за арктически условия съдове, са затрупани с поръчки за години напред. Нагпреварата за Севера ще става все по-гореща - също като него самия. ■

As Hot as the North

The obstruction of the Suez Canal has all eyes on the Arctic sea routes once again, and the discussion about who should control them is getting heated

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

Have you heard the name Ronald Wayne? Even if you have, you probably do not remember it. But this is the name of the person who made the worst decision in the history of business. Co-founder of Apple alongside Steve Jobs and Steve Wozniak, he owned ten percent of the corporation's capital, but only two weeks after its establishment, he decided to sell it to his partners for 800 dollars. If he had kept it, it would be worth 223 billion dollars today, and it would have made Ronald Wayne the richest man on the planet, way ahead of Jeff Bezos.

THE HISTORY OF ECONOMICS IS RIDDLED WITH EXAMPLES of missed opportunities, albeit not quite of this scale. But even Wayne's achievement can be outdone by an entrepreneur from Denver by the name of Pat Brow. For two decades, this person owned perhaps the most prospective piece of land on Earth – and one purchased for a mere seven dollars at that. We are talking about the Port of Churchill in the Canadian province of Manitoba – the only deep-water port along the north coast of Canada, and a key point of future Arctic sea routes. In 1997, many people probably raised an eyebrow when Brow, owner of the Omnitrac corporation, acquired the port from the Canadian

government. The price of seven dollars now sounds comical, but it came with a commitment for constructing a railway line to this town of only 927 residents, which still has no land connection to civilisation to this day.

Brow was a visionary: he believed the slumbering port would soon start raking in 100-200 million dollars a year. The maths was simple: global warming is constantly reducing the scope of the polar ice caps and at one point, it would make James Cook's dream of discovering the mythical Northwest Passage a reality – a passage that would cut commercial routes from Asia to Europe by half, and doom the owners of the Panama Canal to bankruptcy.

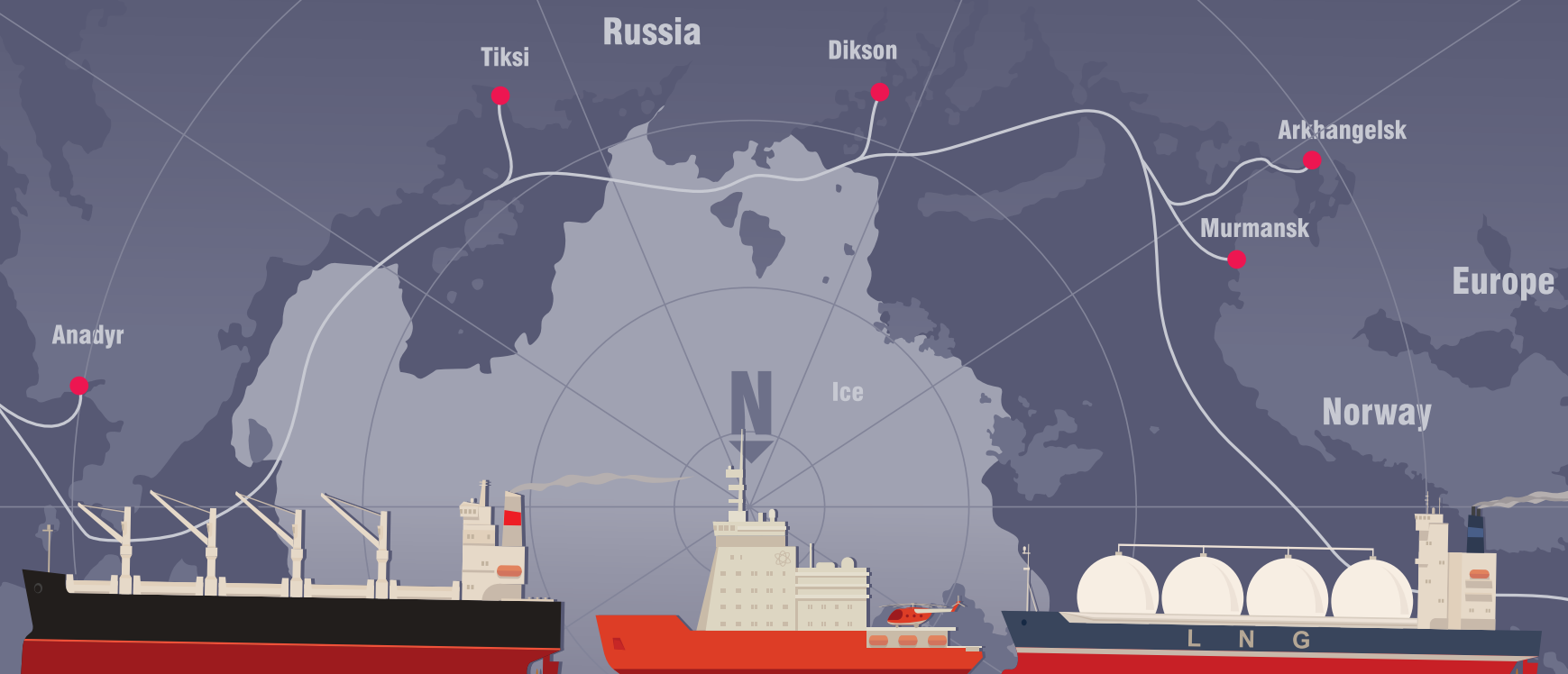
For a while, it seemed like nature was cooperating with Brow's plans. In 2007, a record low amount of Arctic ice was registered – only 4.17 million sq. km. 2012 was the year of a new record – 3.57 million sq.km. But a sequence of cold winters got this index back to over 5 million square kilometres, and to top it all, a powerful flood took down part of Omnitrac railway line. Its recovery was valued at about 50-60 million dollars, which was too much for Brow. His pleas for help from the Canadian government went unheard and in the end, he simply sold the port and the railway line to a consortium featuring several

local communities.

Ironically, immediately after that, the ice continued melting at an increasing rate, and in the 2020s, the levels dropped under 4 million sq. km. once again (to 3.92 million, according to data of the National Snow and Ice Data Center). And in 2021, another event took place that would put all eyes on the northern sea routes: the Suez Canal obstruction.

Brow is now out of the game, but there is yet another power for which the accident involving an Ever Given container ship was a godsend: Russia. The obstruction of the most delicate sea route, which lasted several days, suddenly reminded everyone that the Russians have an alternative passage from Europe to the Far East. And the blocked tankers with natural gas from Qatar suddenly put the focus on how reliable Russian gas transmission pipelines are – a topic Europeans approached with mixed feelings, mainly for reasons to do with politics.

The slumbering town of Churchill, where polar bears are a frequent sight, also has a key role in this new logistics outlook. It is located at one end of the so called Arctic Bridge – the north sea route between Europe and America that generations of seafarers had dreamed of. The other end is the Russian port of Murmansk. If this ►



Северните морски пътища Northern Sea Routes

► “bridge” were functional, it would cut the route for goods travelling between the two continents in half. Now, cargo from Murmansk has to travel for 17 days to reach the Thunder Bay port in Ontario Lake. The road via Churchill would only take eight days.

EVEN MORE SIGNIFICANT IS THE SECOND ARCTIC ROUTE – the North Passageway that goes around Russia and connects Western Europe to Japan and China. The Soviet Union still managed to use part of it due to nuclear-powered icebreakers – in 1987, the volume of goods transported through the Arctic Ocean exceeded 7 million tonnes. After the fall of socialism, this transport was rejected as too inefficient and for a long time, icebreakers were only used for tourist trips to the North Pole (at prices of fifteen thousand dollars per person). This route also cuts the distance from Shanghai to Hamburg by 6,400 kilometres, as compared to the route going through the Suez Canal. And global warming is making it more and more accessible. Nuclear-powered icebreakers are still a necessity, which is why the route is operated by the energy titan Rosatom, however, the need for them diminishes with each passing year. According to estimates, somewhere between 2025–2030, there will be a year-round clear sea for ships to pass. This route presents no restrictions in a ship's draft or dimensions, like the Suez Canal does. Traffic is still restricted – in 2020, 33 million tonnes of cargo were transported through the Northern Passageway – an amount that would require only 11 days via the Canal. But quantities keep growing. “The development of the Northern Passageway is a hedge for logistics risks and it makes global

trade more sustainable,” highlighted Vladimir Panov, Rosatom's dedicated representative on Arctic development, before the Interfax news agency. “There is no doubt that countries such as China, Japan and South Korea will take account of the precedent with the Suez Canal obstruction when preparing their long-term strategic plans.”

And there is also a third Arctic route with significant potential: this is precisely the Northwest Passage sought unsuccessfully by sailors like Cook and La Pérouse. This route goes around the North American mainland to the north and it would be twice as short as that of the Panama Canal.

HOWEVER, ALONG WITH THE ICE MELTING, THE RISING TEMPERATURES are also tangible when it comes to the sense of ownership. The sea borders in the far North have never been established particularly clearly, but until recently, there was no reason to start the dispute about them. Moscow tends to tell the story of how once upon a time, Stalin set the Northern borders of the Soviet Union – he drew a straight line in copying pencil from Murmansk to the North Pole and down to Chukotka, and dubbed the triangle the “USSR Polar Territories”. For half a century, no one disputed this claim. But today, many are ready to do that, and more. Transport passageways are just one of the reasons. The other one is that there are copious amounts of oil and natural gas buried under the ice that until recently, everyone thought would last forever. According to estimates of the United States Geological Survey, since 2008, there are at least 90 billion barrels of petrol and 47 billion cubic

metres of natural gas (respectively, 13% and 30% of the undiscovered reserves on a global scale). It is a great paradox that global warming, accelerated by the burning of fossil fuels, is now unearthing access to even more of them. In addition, the polar circle is attractive for other reasons: iron, uranium, gold, copper, rare-earth elements (in high demand recently), not to mention fishing.

IT IS NO WONDER THAT EVERYONE INVOLVED IS FEVERISHLY trying to protect their “rights” in the region. Back in 2001, Russia declared its claim on more than half of the Arctic Ocean, including the pole. However, Canada, Denmark (via its overseas territory Greenland), Norway and the USA (via Alaska) have the same claim. Oceanographic expeditions keep tracing the outlines of the continental shelf tirelessly, on the basis of which countries could claim the more than 370 kilometres of territorial waters estimated by the United Nations Convention on the Law of the Sea.

The Arctic Council, the organisation of the countries controlling polar waters, includes the countries mentioned above, as well as Finland, Iceland and Sweden. But many others also want to at least oversee the processes: during the past few years, the following countries joined the council as observers: Germany, the Netherlands, Poland, the UK, France, Spain, China, India, Italy, Japan, South Korea, Switzerland and Singapore. And the shipbuilding companies making specially designed vessels for Arctic conditions, are swarmed with orders for years ahead. The race for the North will keep heating up – just like the North itself. ■



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 guest 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

Bitcoin: големият гаф на Илон Мъск

Добиът на криптовалутата вече потребява три пъти повече електроенергия годишно от България

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Илон Мъск, който очевидно се наслаждава на способността си да побърква финансовите пазари, наскоро обяви, че автомобилите на Tesla ще могат да се купуват и с биткойни. Това може да е просто поредният му опит да погъделичка инвеститорите, или пък добре преценен стратегически ход с оглед на факта, че самата компания вложи доста в криптовалути. Но също така, както отбелязва Bloomberg, е и най-големият гаф на водещия производител на електромобили до момента.

ОБЯСНЕНИЕТО Е ПРОСТО: TESLA създаде репутацията си като зелена, екологична компания, бореща се за по-висока енергий-

на ефективност и по-малко вредни емисии. Bitcoin е тъкмо обратното на това: енергията, необходима за "добива" на биткойни и за подsigуряване на блокчейн технологията, расте от година на година и в момента надминава цялото годишно потребление на електричество във Финландия - 84 тераватчаса (и е почти три пъти над потреблението на България, 33.13 тераватчаса).

Има и друг проблем: "копаенето" на биткойни не става в страни като Финландия или Норвегия, където енергията е чиста, но скъпа. То се случва на местата, където цената на тока е ниска - и най-вече в Китай, където все още електроенергията

идва основно от въглища. Цената на тока за промишлени нужди в Китай е наполовина на тази в повечето европейски страни.

СПОРЕД ПОВЕЧЕТО ПРОУЧВАНИЯ, нетните емисии на един електромобил като Tesla са по-ниски с около 30-40% от тези на автомобил с двигател с вътрешно горене (за целия период на ползване и като се калкулират емисиите при производството, които са по-високи при електромобилите). Ако обаче електромобилът е купен в биткойни, изведнъж бензиновият му конкурент се оказва доста по-чист.

Проблемът е най-вече в постоянно растящата цена на биткойните, отбелязва в анализ Bank of America. Тази растяща цена привлича не само все повече желаещи да ги "добиват", но и множество хакери. А защитата от тях изисква нови и нови количества енергия. Заради този фактор изчислителната мощ в мрежата на Bitcoin се е увеличила с 60% само за последната една година.

ИМЕННО TESLA НОСИ ГОЛЯМА ЧАСТ ОТ ВИНАТА за този ръст. Причината е, че предлагането на Bitcoin е ограничено и в сравнително малко ръце. Около 3% от сметките контролират цели 95% от съществуващите биткойни. Това значи, че относително малки инвестиции могат да тласкат цените драматично нагоре. По изчисления на Bank of America са достатъчни 93 милиона долара нови вложения, за да вдигнат цената на биткойн с 1%. За сравнение за повишаването на цената на златото с 1% са нужни над 2 милиарда долара. Tesla през февруари обяви, че е вложила 1.5 милиарда долара в Bitcoin - което бе достатъчно да увеличи цената от около 40 000 долара до над 60 000. Според пресятанятия на Bank of America това е довело до 8.1 милиона тона нови парникови емисии.

Толкова се спестяват от замената на 238 000 конвенционални автомобили с електрически в САЩ, и на цели 450 000 в Китай, където електроенергията е от по-мръсни източници.

От покупката на един автомобил на Tesla с биткойн се добавят директно 300 тона вредни емисии - или девет пъти повече от спестените емисии от въпросния електромобил за целия му жизнен цикъл. ■



Ипотечен кредит

ДОМ

за теб

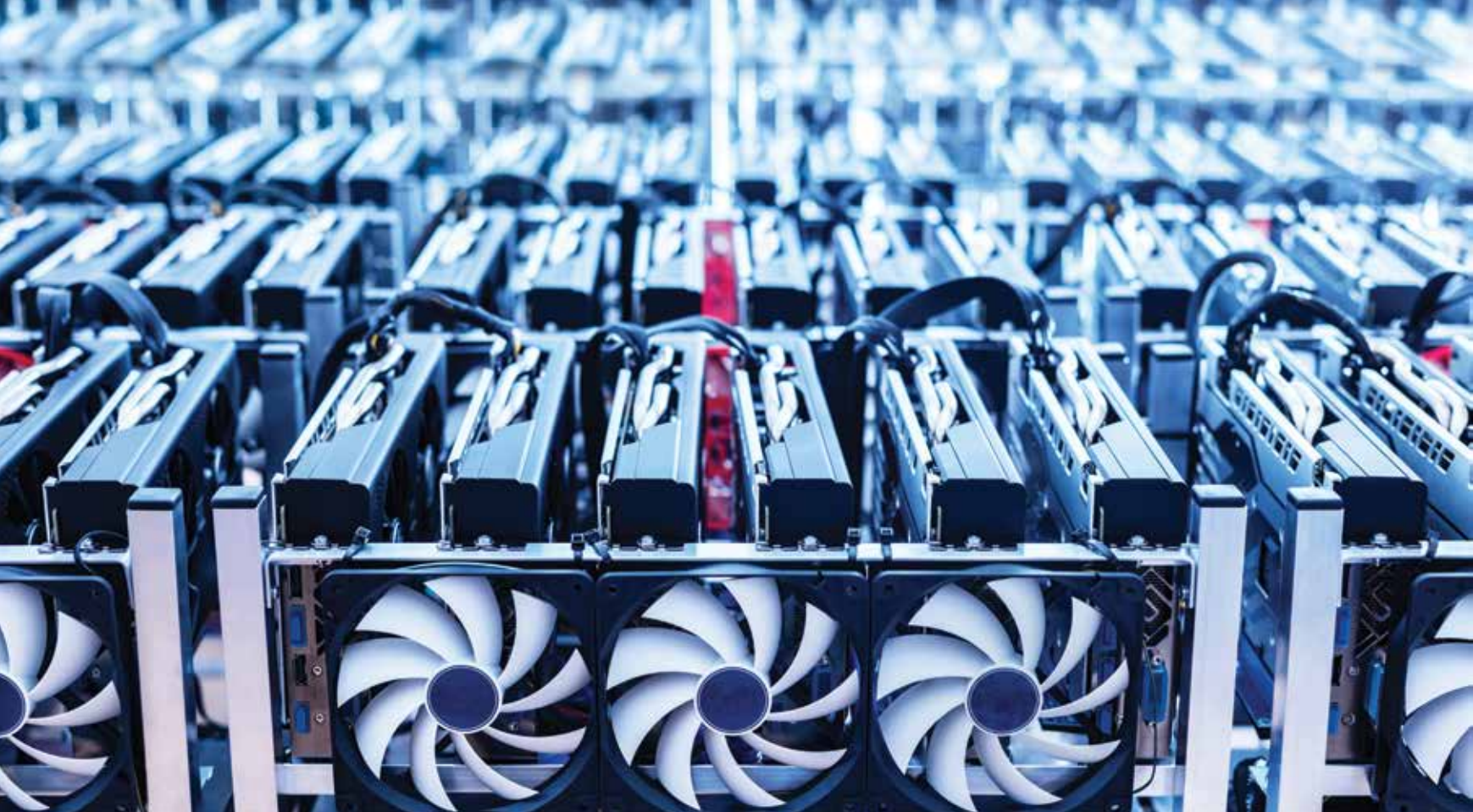
От Вкъщи
по-хубаво няма

- Изключително промоционална лихва
- Безплатна имуществена застраховка



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg



Bitcoin: Elon Musk's Great Blunder

Mining the cryptocurrency now requires three times the energy consumption of Bulgaria

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK

Elon Musk, who is obviously enjoying his ability to drive financial markets haywire, recently declared that Tesla cars would be purchasable using Bitcoin.

This may be his latest attempt to tickle investors or a calculated strategic move, considering that the company itself has invested a lot into cryptocurrencies. However, as Bloomberg remarks, it is also the biggest blunder the leading car manufacturer has made to date.

THE EXPLANATION IS SIMPLE: TESLA has built its reputation as a green, environmentally friendly company fighting for greater energy efficiency and fewer harmful emissions. Bitcoin is the exact opposite of this: the power required for “mining” Bitcoin and for ensuring blockchain technology has been growing from year to year and it is currently over the overall annual power consumption in Finland – 84 TWh (or almost three times the power usage of Bulgaria – 33.13 TWh).

But there is another problem: the “mining” of Bitcoin is not done in countries such as Finland or Norway, which use clean, albeit expensive energy. It takes place in locations where the cost

of electricity is low – and mostly in China, where energy is still derived predominantly from coal. The price of electricity for industrial purposes in China is half that of most European countries.

ACCORDING TO MOST STUDIES, the net emissions of a Tesla car are about 30-40% lower than that of a car with an internal combustion engine (for the entire duration of use and with consideration of the emissions from production, which are higher for electric vehicles).

However, if the electric vehicle was purchased in Bitcoin, its gasoline competitor suddenly becomes much cleaner.

The problem is mostly in the constantly increasing price of Bitcoin, as an analysis of Bank of America points out. This growth rate is not just attracting more mining enthusiasts, but also a vast number of hackers. And protection from them requires more and more power. Due to this fact, the computing power in the Bitcoin network has increased by 60% in the past year alone.

AND TESLA IS PARTIALLY RESPONSIBLE for

this growth. The reason for this is that the supply of Bitcoin is limited to a relatively small number of people. About 3% of accounts control a total of 95% of existing Bitcoin. This means that relatively small investments can keep drastically driving the price up. According to estimates of the Bank of America, it would only take USD 93 million of new investments to raise the price of Bitcoin by 1%. To compare, raising the price of gold by 1% would require over USD 2 billion.

In February, Tesla declared they have invested USD 1.5 billion in Bitcoin – which was enough to push the price from USD 40,000 to over USD 60,000. According to Bank of America's calculations, this has led to 8.1 million tonnes of greenhouse gas emissions.

This is the amount saved from replacing 238,000 conventional vehicles in the USA with electric alternatives, and a whopping 450,000 in China, where power is derived from less clean sources. Purchasing one Tesla vehicle using Bitcoin would directly contribute 300 tonnes of harmful emissions – over nine times the emissions saved by the vehicle in question throughout its entire life cycle. ■

НОВИНИТЕ ON AIR

— темите в баланс —



централна
емисия

18:30

късна
емисия

21:30

ON
AIR



www.bgonair.bg

СЪЗДАДОХМЕ НОВ ПРОЗОРЕЦ ЗА БЪЛГАРСКО СЪДЪРЖАНИЕ

Емил Стойновски и Иван Дойков от Neterra.TV през Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Мерките срещу Covid-19 бяха унищожителни за едни сектори и необикновено благоприятни за други. Онлайн платформите за развлечения са по-скоро във втората група. Как се отрази последната година на Neterra.TV?

- Емил Стойновски: За нас като цяло годината беше доста добра. Бързо успяхме да се фокусираме върху правилните решения. Като един от отговорите на пандемията ойде новата ни платформа Neterra.TV+. Тя предоставя достъп до легално българско съдържание - филми, концерти, всякакви лайфстайл събития, фестивали. Определено има много голям интерес. Отчитаме и сериозен ръст във времето, което потребителите прекарват пред екрана.

Направихме и доста други нови неща през последната година. Пуснахме приложения за всякакви устройства. Разработихме нов модел за партньорство с нашите дистрибутори в чужбина.

Neterra.TV бе първата телевизионна платформа за българите в чужбина, създадена преди повече от 16 години. Какви са мащабите на този бизнес? Усещате ли някакви ефекти върху него от факта, че през последната година немалко от българите в чужбина се завърнаха в страната заради пандемията?

- Емил Стойновски: Наистина има такава тенденция, забелязваме я от обратната връзка с клиенти, които са се прибрали и вече не ползват Neterra.TV. Но с Neterra.TV+ определено не е така. Това е платформа с уникално съдържание, чиято насоченост вече не е само българи в чужбина, а и за България.

Иначе мащабите на бизнеса са големи, определено. След пускането на Neterra.TV+ забелязваме, че Европа и Северна Америка се развиват като основни пазари.

Страните с голяма българска диаспора...

- Емил Стойновски: Да, въпреки че има и изключения - има държави с доста живеещи българи, които все още не са голям пазар за легални Over-The-Top услуги. Причината за това е твърде развитото пиратство. Така е в Латинска Америка, Южна Европа и други региони.

Това разширяване на фокуса и към българския пазар в какво се изразява?

- Иван Дойков: Ако мога да се върна към първия ви въпрос: какви възможности ни предостави пандемията. Всъщност тя позволи появата на платформи, които да предоставят легален достъп до аудиоизуално съдържание. Знаете, че пиратството все още е нещо съвсем нормално в България. Създаването на такова пространство е много важна стъпка към регулирането на този пазар. За да има реална борба срещу пиратството, първо трябва да създадеш на аудиторията възможност легално да консумира това съдържание, към което има интерес.

Затоа в Neterra.TV+ ни беше много важно да се насочим и към българска аудитория.

От навлизането на някои световни компании у нас се вижда, че когато предоставяш качествена услуга, със субтитри и на достъпна цена, аудиторията расте. Нашата цел е да започнем да предоставяме такова съдържание както за българите в чужбина, така и за българите в България.

Българите дълги години сякаш нямаха навика да плащат, за да получават съдържание в интернет. Променят ли се вече тези нагласи?

- Иван Дойков: Не, този проблем продължава да съществува. И той идва най-вече от нормативната уредба. В законово отношение все още има достатъчно вратички, ►



► през които тези, които се занимават с пиратство, могат да избегнат преследване.

- Емил Стойновски: Освен това пиратството има много форми - не са само торентите. В момента например има 10 пъти повече нелегални платформи за българи в чужбина, отколкото легални. Някои от тези нелегални платформи са изцяло безплатни, но има и такива с месечен абонамент - изцяло в сивата зона. Много от хората, които ползват такива услуги, нямат представа, че са нелегални.

- Иван Дойков: Голямата цел е да се ограничи масовото пиратство. Отделни хора, които са достатъчно технически грамотни, винаги ще намират начини да го правят. Въпросът е да не го прави мюзинството. А това е изключително просто: ако веднъж те засекаш да пиратстваш, те глобяват. Втория път наказанието е по-сериозно, в някои държави може да влезеш и в затвора. Това са прости стъпки. Но за тях трябва да има политическа воля.

Каква е ролята на българското съдържание в плановете ви? В "Neterra.TV" беше онлайн премиерата на "Възвишение" преди време, в момента на платформата е достъпна първата главна роля на Мария Бакалова, в "Трансгресия". Може ли българското съдържание да е основен двигател за растеж? При световните изграти, представени у нас, българското съдържание е минимално.

- Иван Дойков: Аз съм продуцент и преди да се заема с този проект в Neterra.TV, съм направил немалко български филми. Като продуцент ви казвам, че е изключително важно да има такова място, където публиката да може легално да консумира съдържание. Защото досега в България, когато излизаше нов филм, той можеше да бъде видян на кино и след това - директно по телевизията. Дистрибуцията с DVD отдавна залеже. За създателите на съдържание е много важно да се появяват източници на приходи, от които да се изплащат инвестициите. Навсякъде в Европа финансиращите организации, дори когато целят да подкрепят културното многообразие, все по-често искат да има възвръщаемост. И все по-често, когато селектират проекти и избират какво да финансират, гледат предишния опит на продуцента и каква възвръщаемост е постигал.

Когато преди три години решихме да направим разпространението на "Възвишение" в Neterra.TV, за мен като продуцент мотивацията беше да стигнем до българите по целия свят. Защото преди това с "Погрипитие", с "Мисия Лондон" постоянно получавахме информация, че хората искат да ги видят, но нямат легалния начин да го на-



Емил Стойновски е продуктов мениджър на Neterra.TV. В последните 10 години работи предимно в сферата на OTT решения и стрийминг на легално видео съдържание в интернет. Emil Stoyanov is a product manager of Neterra.TV. For the last 10 years he has been working mainly in the field of OTT solutions and streaming of legal video content on the Internet.

правят. А често - и нелегалния, защото на Запад не може просто да си изтеглиш един пиратски торент.

Така разпространихме "Възвишение", че и до ден-днешен можеш да го гледаш от всяка точка на света, със субтитри на различни езици, във Full-HD качество и с 5.1 звук. Не знам колко други платформи в България биха могли да предложат подобно нещо.

Затова стартирахме и Neterra.TV+ - защото готвехме за българското съдържание нямахме място. Отне ни година да убедим колегите-продуценти, че това може да се случи, и че може да работи по абсолютно прозрачен начин: така че те във всеки момент да знаят кой от коя точка на света ги е гледал, и какъв приход са направили. Създадохме един нов прозорец.

Най-интересното е, че този прозорец се оказва не само за кино. Наскоро гледах фестивала за близоизточно кино "Ме-

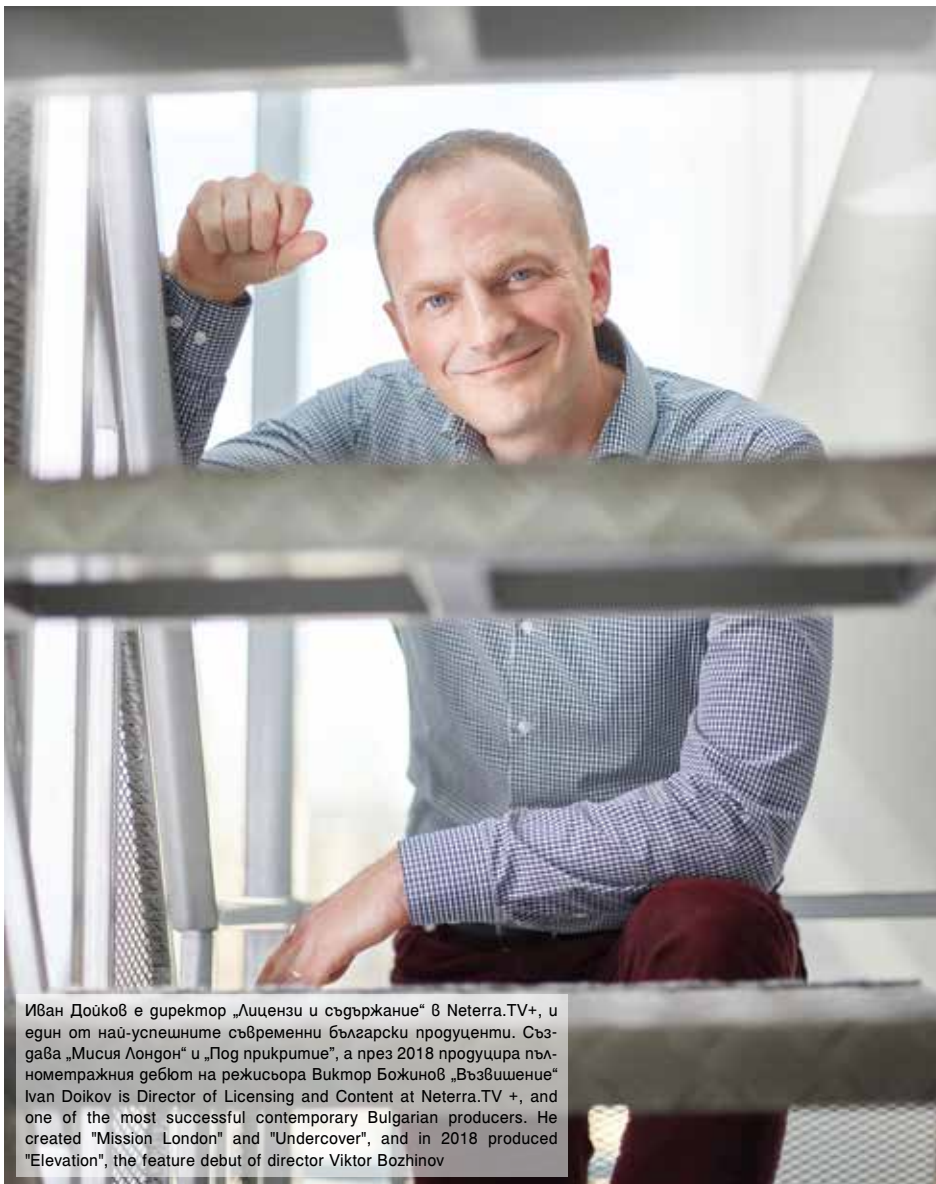
нар" на вашата платформа. Започнали се подобни партньорства и театрите. Има ли перспектива тази миграция на традиционните форми към дигитална среда да се окаже трайно явление?

- Емил Стойновски: Определено. Ако вземем за пример един фестивал като "Менар", досега той се провеждаше само в киносалоните - на ограничени места и за ограничен брой публика. Тук не става дума само за ситуацията с Covid-19. Просто хората разполагат с все по-малко време...

- Иван Дойков: Искат да консумират, когато им е удобно.

- Емил Стойновски: Така че със сигурност оттук нататък ще наблюдаваме хибридни модели. Фестивалите ще се върнат в киносалоните, разбира се, но ще се разпространяват и дигитално.

Такъв модел изважда и театрите от физическите ограничения на театралните



Иван Дойков е директор „Лицензи и съдържание“ в Neterra.TV+, и един от най-успешните съвременни български продуценти. Създава „Мисия Лондон“ и „Под прикритие“, а през 2018 продуцира пълнометражния дебют на режисьора Виктор Божинов „Възвишение“ Ivan Doikov is Director of Licensing and Content at Neterra.TV +, and one of the most successful contemporary Bulgarian producers. He created "Mission London" and "Undercover", and in 2018 produced "Elevation", the feature debut of director Viktor Bozhinov

зали...

- Иван Дойков: Аз смятам, че с театрите е малко по-различно. Театралното изживяване много трудно може да бъде заместено от видеоизживяването. Видеоето позволява да видиш една качествена постановка, разбира се, но не вярвам, че това ще те спре после да отидеш да я гледаш и на живо. Изживяването е съвсем различно. Но при киноизживяването цялата индустрия ще претърпи огромно развитие. Моделът вече се променя - виждате, че почти всички големи студиа в САЩ си имат собствени платформи, или са част от големи платформи. От друга страна, фестивалът е и възможност публиката да се срещне със създателите. Често фестивалът е и пазар - срещи с бизнеса. Така че и при фестивалите очаквам да има хибриден модел, но те да продължат да съществуват в традиционния вид. Но това, което предоставяме като услуга, всички организатори на

фестивали го оценяват като много положително.

Обикновено се смята, че спортът е главен двигател за привличането на клиенти, особено за допълнително платените услуги. Какъв тип съдържание се радва на най-голям интерес при вас?

- Иван Дойков: За съжаление, трудно бихме могли да се отворим към спорт в момента, но правим малки стъпки и в тази посока. Излъчихме държавното отборно първенство по художествена гимнастика на живо и предстои да предаваме Европейското първенство по футбол през юни. Фокусирали сме се и да развием нишите за българско съдържание. Защото интересът, който българите имат към такова съдържание, може да надмине и интереса им към "Междувъзвездни войни".

Навремето резултатът на "Мисия Лондон" бе причината всички големи телевизии у

нас да започнат да инвестират в сериали. Надминахме "Аватар" на местния пазар, което, мисля, не се е случвало никъде другаде по света.

И до днес, когато у нас излезе качествена българска продукция, тя се бори рамо до рамо с големите международни заглавия.

Един от проблемите на българския пазар е, че не е чак толкова голям. Г-н Дойков, вие стоите зад най-успешния в международен план български телевизионен продукт, "Под прикритие". Какво е необходимо, за да могат българските продукции да излязат от ограниченията на малкия вътрешен пазар?

- Иван Дойков: Трябва да се избират истории с международен потенциал - такива, които ще са интересни по цял свят. Криминалната драма е еднакво интересна навсякъде, докато комедията е нещо специфично - по света хората се смеят на различни неща.

Нужен е, естествено, и съответният емоционален заряд. В "Под прикритие" бяха въвлечени желанието и талантите на много колеги - продуценти, режисьори и, което е много важно, сценаристи. Всички работихме с огромно желание. Никога финансовият мотив не е бил водещ.

Как стои въпросът с правата за разпространение зад граница? Някои оператори го правят, използвайки вратичката, че са продали услугата в България, на регистрирани тук абонати...

- Иван Дойков: Въпросът за правата в световен план е доста сложна тема и все още нейното развитие се бази в дигонването на технологиите и новите възможности за реализация на съдържание. Ние договаряме правата за т. нар. българоговорящ сегмент по света - тоест за целия свят, но на български език. По този начин не пречим на продуцента или на глобалния разпространител, който продава съдържанието на други пазари.

- Емил Стойновски: Това е една от причините цялата ни платформа да е само на български, за да не става за консумация от германци например.

- Иван Дойков: Пандемията спомогна доста да се променят прозорците за разпространение. Много често филмите вече се пускат онлайн в момента, в който излизат на кино.

... или изобщо не излизат на кино.

- Иван Дойков: Или изобщо не излизат на кино. Това е т. нар. premium video-on-demand - премиум видео по поискване. Има четири сегмента за онлайн дистрибуция. Първият е premium video-on-demand - успоредно с премиерата в кинозалоните. Вторият е ▶

► Transactional Video-on-demand - видео по поискване срещу заплащане. Това е, което правим ние. Можеш да го наемеш, за 48 часа например, или да си го купиш за винаги.

- Емил Стойновски: Нека вметна, че ние сме единствените в България, които използват т. нар. воден знак - ако наше съдържание изтече в торент тракер, знаем от кой потребител и от кой IP адрес е конкретната версия.

- Иван Дойков: След като се извлекат максимум приходи от Transactional Video-on-Demand, се преминава към Subscription Video-on-Demand, на абонаментен принцип - което правят HBO, Netflix и така нататък. Тогава платформата идва при продуцента на филма, казва - ето ти тези пари, и през следващите X години не задаваш въпроси колко сме изкарали от него. И накрая идва Advertising VOD - видео по поискване с реклами. Това е моделът на YouTube, при който съдържанието е безплатно, но прекъсвано от реклами.

Планирате ли създаване на собствено съдържание - не само развлекателно, но и публично?

Иван Дойков: Със сигурност, въпреки че на този етап е малко рано да говорим за това. Търсим начини да се включваме в новосъздаващи се български продукции. С идеята това да се разширява с времето.

Имате ли интерес и към по-стари филми?

- Иван Дойков: О, да. Работим много сериозно по този въпрос. Neterra.TV е предоставяла възможност стари български филми да се гледат на платформата още през 2013. Сега искаме много сериозно количество старо българско кино да е достъпно и за хората в България, и за българите в чужбина. Това изпълнява и обществена функция - важно е това съдържание, което част от обществената ни памет, да може да се гледа някъде. YouTube не е мястото за пълнометражни филми.

Гийта Ранганатан, старши анализатор на Bloomberg LP, наскоро писа в един анализ за нашето списание, че моделът на кабелната платена телевизия е вече в миналото. "Отрязването на кабела" се ускорява на развитите пазари и този сегмент ще загуби 25% от приходите си до 2025 година. В Америка кабелните



"Интересът, който българите имат към българско съдържание, може да надмине и интереса им към "Междувъздушни войни"

оператори са загубили почти половината си абонати за последното десетилетие. Докъде е стигнала тази тенденция в България, която обикновено се движи със забележимо закъснение от развитите телевизионни пазари?

- Емил Стойновски: Ако говорим за Over-The-Top услуги, имам чувството, че българите в чужбина са много по-добре запознати с тях и с удобствата, които те предлагат, отколкото българите тук. Българският пазар си остава кабелен, ако мога така да го нарека, и много неща трябва да се променят, преди Over-The-Top услугите да го заместят. Въпреки че процесът вече е започнал.

Движи ли се и рекламният пазар в тон с променящите се нагласи на зрителите? Още през 2016 в световен мащаб дигиталната реклама изпревари традиционната телевизионна. Как стоят нещата у нас?

- Емил Стойновски: Честно казано, не съм сигурен кое тук е положителното и кое - отрицателното. Дигиталната реклама носи по-непосредствен резултат за компаниите. По-ясен, видим и измерим. Само че винаги стои проблемът кой вижда рекламите ти - дали са правилните хора.

Тук е моментът да кажа, че Нетера от миналата година е един от малкото партньори на Google за България за видеореклами от цял свят. Това е нова услуга, която пускаме точно в този момент. Защото осъзнаваме, че немалко хора искат качествено видеосъдържание, което да е безплатно. Затова стартираме такава нова услуга, като защитаваме интереса на собствениците на съдържанието с печалба от видеореклами от Google.

Но за мен и телевизионната реклама си има своето място, и своите целеви групи.

Броят на глобалните платформи постоянно расте, а някои от най-големите още не са представени у нас. Имате ли интерес към евентуални партньорства в тази посока? Съществува ли изобщо подобна практика?

- Емил Стойновски: Опитваме се да реализираме подобни партньорства. Има такава практика по света. Netflix например има голяма такава партньорска програма в Швейцария и в Германия. Работим в тази посока. ■



С ПОГЛЕД
към твоето бъдеще!



Пенсионно осигуряване
Животозастраховане
Общо и здравно застраховане

WE CREATED A NEW WINDOW FOR BULGARIAN CONTENT

Emil Stoynovski and Ivan Doykov from Neterra.TV
talk to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

The measures against Covid-19 were devastating for some sectors and unusually favourable for others. Online entertainment platforms fall more in the second group. How has the last year affected Neterra.TV?

Emil Stoynovski: For us the year was basically quite good. We quickly managed to focus on the right decisions. One of the answers to the pandemic was our new platform Neterra.TV+. It provides access to legal Bulgarian content - movies, concerts, all kinds of lifestyle events, festivals. There is definitely a lot of interest. We also see a significant increase in the time users spend in front of the screen.

We have done a lot of other new things in the last year. We have released applications for all devices. We have developed a new partnership model with our distributors abroad.

Neterra.TV was the first television platform for Bulgarians abroad, created more than 16 years ago. What is the scale of this business? Do you feel any pressures on it as last year many Bulgarians abroad have returned to Bulgaria because of the pandemic?

Emil Stoynovski: Surely there is such a trend, we notice it from the feedback from clients who have come back and no longer enjoy Neterra.TV. But this is definitely not the case with Neterra.TV+. This is a platform with unique content, whose focus is no longer only on Bulgarians abroad, but also on Bulgaria.

Otherwise, the scale of the business is large, definitely. After the launch of Neterra.TV + we notice that Europe and North America are developing as major markets.

The countries with a large Bulgarian diaspora...

Emil Stoynovski: Yes, although there are exceptions - there are countries with many Bulgarian expats, which are still not a big market for legal Over-The-Top services. The reason for this is the widely developed piracy. This is the case in Latin America, Southern Europe and some other regions.

What does this expansion of the focus towards the Bulgarian market mean?

Ivan Doykov: If I may return to your first question: what opportunities did the pandemic give us. In fact, it has allowed the emergence of platforms

that provide legal access to audio-visual content. You know that piracy is still quite normal in Bulgaria. Creating such a space is a very important step towards regulating this market. In order to have a real fight against piracy, you must first create an opportunity for the audience to legally consume the content it wants.

That is why at Neterra.TV+ it was very important for us to focus on the Bulgarian audience.

The entry of some global companies in this country has shown that when you provide quality service, with subtitles and at an affordable price, the audience grows. Our goal is to start providing such content both for expats and for Bulgarians in Bulgaria.

For many years, Bulgarians did not seem to have the habit of paying to receive content on the Internet. Are these attitudes already changing?

Ivan Doykov: No, this problem continues to exist. And it comes mostly from the regulations. Legally, there are still enough loopholes through which those involved in piracy can avoid persecution.

Emil Stoynovski: Besides, piracy has many forms





- it's not just torrents. Currently, for example, there are ten times more illegal platforms for Bulgarians abroad than legal ones. Some of these illegal platforms are completely free, but there are also those with a monthly subscription - entirely in the gray area. Many people who use such services have no idea that they are illegal.

Ivan Doykov: The big goal is to limit mass piracy. Individuals who are technically literate enough will always find ways to do so. The point is not for the majority to do so. And it's extremely simple: once you are detected as a pirate, you are fined. The second time the punishment is more severe, in some countries you can go to prison. These are simple steps. But there must be political will for them.

What is the role of Bulgarian content in your plans? 'Heights' premiere was online at Neterra.TV some time ago, and Maria Bakalova's first starring role in 'Transgression' is currently available on the platform. Can Bulgarian content be a major driver of growth? For the global players represented in this country, the Bulgarian content is minimal.

Ivan Doykov: I am a producer and prior to taking on this project at Neterra.TV, I have made many Bulgarian films. As a producer, I tell you that it is extremely important to have a place where the audience can legally consume content. Because until now in Bulgaria, when a new film was released, it could be seen at cinema halls and then - directly on television. DVD distribution is long gone. For content creators it is very important to see emerging sources of income from which to pay investment. Throughout Europe, funding organisations, even when aiming to support cultural diversity, increasingly want a return. And more and more often, when selecting projects and choosing what to finance, they look at the previous experience of the producer and what return he has achieved.

When three years ago we decided to distribute Elevation on Neterra.TV, for me as a producer the motivation was to reach Bulgarians around the world. Because before, with Undercover, with Mission London, we kept getting information that people wanted to see them, but they didn't have a legal way to do it. And often an illegal one, because in the West you can't just download a pirated torrent. We distributed Elevation in such a way that to this

day you can watch it from anywhere in the world, with subtitles in different languages, in Full-HD quality and 5.1 sound. I do not know how many other companies in Bulgaria could offer something like this.

That's why we launched Neterra.TV+ - because until then there was no place for Bulgarian content. It took us a year to convince our fellow producers that this could happen, and that it could work in an absolutely transparent way: so that they knew at all times who was watching them from which part of the world, and what profit they had made. We created a new window.

The most interesting thing is that this window applies not only to cinema. I recently watched the Menar Middle East Cinema Festival on your platform. Theatres have started similar partnerships. Is there a prospect for this migration of traditional forms to the digital environment to become a lasting phenomenon?

Emil Stoynovski: Definitely. If we take as an example a festival like "Menar", until now it was held only in cinemas - in selected places and for a limited number of audiences. It is not just about the ►

► Covid-19 situation. It's just that people have less and less time.

Ivan Doykov: They want to consume when it is convenient for them.

Emil Stoynovski: So we will certainly observe hybrid models from now on. The festivals will return to cinemas, of course, but will also be distributed digitally.

Such a model also removes the theatres from the physical limitations of theatre halls.

Ivan Doykov: I think it's a little different with the theatres. The theatrical experience can hardly be replaced by the video experience. Video allows you to see a quality production, of course, but I do not believe that this will stop you from going to watch it live. The experience is completely different.

But in the movie experience, the whole industry will undergo a huge development. The model is already changing - you can see that almost all major studios in the US have their own platforms, or are part of large platforms. On the other hand, the festival is also an opportunity for the audience to meet the creators. Often the festival is also a market - meetings with business. So I expect the festivals to have a hybrid model as well, but they will continue to exist in the traditional form. What we provide as a service, all festival organisers evaluate it as very positive.

Sport is generally considered to be the main driver for attracting customers, especially for extra paid services. What type of content is most interesting to you?

Ivan Doykov: Unfortunately, it would be difficult for us to open up to sports at the moment.

Unfortunately, it is difficult for us to open up to sports at the moment, but we are taking small steps in this direction as well. We covered the State Team Rhythmic Gymnastics Championship live and we will broadcast the European Football Championship in June.

We have focused on developing niches for Bulgarian content. Because the interest that Bulgarians have in such content may surpass their interest in Star Wars.

At the time, the success of Mission London was the reason why all major TVs in this country began to invest in series. We surpassed Avatar in the local market, which I don't think has happened anywhere else in the world.

Even today, when quality Bulgarian production is released in Bulgaria, it fights side by side with the big international titles.

One of the problems on the Bulgarian market is that it is not that big. Mr Doykov, you are behind the most internationally successful Bulgarian television product, Undercover. What is needed for Bulgarian productions to overcome the limitations of the small domestic market?

Ivan Doykov: You have to choose stories with international potential - ones that will be interesting

all over the world. Crime drama is equally interesting everywhere, while comedy is something specific - people around the world laugh at different things.

Of course, you also need the appropriate emotional charge. Undercover combined the desire and talent of many colleagues - producers, directors and, very importantly, screenwriters. We all worked with zest. Financial motive has never been paramount.

What about distribution rights? Some of the TV providers for Bulgarians abroad do it, using the loophole that the service is sold in Bulgaria.

Ivan Doykov: The issue of global rights is a rather complex topic and its development is still slow in catching up with technology and new opportunities for content realization.

We negotiate the rights for the so-called Bulgarian Speaking World - that is, for the whole world, but in Bulgarian. This way, we do not interfere with the producer or the global distributor who sells the content in other markets.

Emil Stoynovski: This is one of the reasons why our entire platform is only in Bulgarian, so that it is not for consumption by Germans, for example.

Ivan Doykov: The pandemic has changed the windows for distribution a lot. Very often, movies are already released online the moment they go to cinema halls.

...or don't go to the halls at all.

Ivan Doykov: Or don't go to cinema halls at all. This is the so-called premium video-on-demand. There are four segments for online distribution. The first is premium video-on-demand - simultaneously with the premiere in cinemas. The second is Transactional Video-on-demand - what we do. You can rent it, for 48 hours, for example, or buy it forever. But the content stays in the cloud, it is not downloadable to avoid piracy.

Emil Stoynovski: Let me add that we are the only ones in Bulgaria who use the so-called watermarking - if our content leaks into a torrent tracker, we know from which user and from which IP address the specific version comes.

Ivan Doykov: After making maximum revenue from Transactional Video-on-Demand, we move on to Subscription Video-on-Demand - which is done by HBO, Netflix and so on. Then the platform comes to the film's producer, he fixes his price and we say, 'Here's your money, and for the next X years you don't ask how much we've made from it.' Finally comes Advertising VOD - the YouTube model where the content is free but interrupted by ads.

Are you planning to create your own content - not only entertaining, but also journalistic?

Ivan Doykov: Certainly, although at this stage it is a little early to talk about it. We are looking for ways to get involved in emerging Bulgarian productions. With the idea that this will expand over time.

Are you also interested in older movies?

Ivan Doykov: Definitely! We are working very seriously on this. Neterra.TV provided an opportunity to watch old Bulgarian films on the platform back in 2013. Now we want a very serious amount of old Bulgarian movies to be available for both Bulgarians in Bulgaria and overseas. This also performs a public function - it is important that this content, which is part of our public memory, be viewed somewhere. YouTube is not the place for feature films.

Geetha Ranganathan, a senior analyst at Bloomberg LP, recently wrote in an analysis for our magazine that the cable pay-tv model is a thing of the past. Cable cutting is accelerating in developed markets and this segment will lose 25% of its revenue by 2025. In America, cable operators have lost almost half of their subscribers in the last decade. How far has this trend reached Bulgaria, which usually moves with a noticeable lag from the developed television markets?

Emil Stoynovski: If we talk about Over-The-Top services, I have the feeling that Bulgarians abroad are much better acquainted with them and the amenities they offer than Bulgarians here. The Bulgarian market remains cable-oriented, if I may call it that, and many things need to change before Over-The-Top services can replace it. Although the process has already begun.

Is the advertising market moving in tune with the changing attitudes of viewers? Already in 2016, worldwide, digital advertising has overtaken conventional television. How are things in this country? Emil Stoynovski: Honestly, I'm not sure what is good here and what is bad. Digital advertising brings a more immediate result for companies. Clearer, visible and measurable. But there is always the problem of who watches your ads - whether they are the right people.

Now is the time to say that since last year Neterra has been one of the few Google partners for Bulgaria for video ads from around the world. This is a new service that we are launching right now. Because we realise that many people want quality video content that is free. That's why we're launching such a new service, protecting the interest of content owners by profiting from Google video ads.

But for me, television advertising has its place and its target groups as well.

The number of global platforms is constantly growing, and some of the largest are not yet present in this country. Are you interested in possible partnerships in this direction? Is there such a practice at all?

Emil Stoynovski: We are trying to secure similar partnerships. There is such a practice in the world. Netflix, for example, has a large affiliate program in Switzerland and Germany. We are working in this direction. ■

Експлозията в пристанището на Бейрут от Лоренцо Туньоли
Beirut Port Explosion, by Lorenzo Tugnoli



52 | **СВЯТ НА СВЕТЛИНА
И СЕНКИ**
A WORLD OF LIGHT AND SHADOWS

42 | **FACEBOOK ЛИДЕРИ**
FACEBOOK LEADERS

46 | **БЪЛГАРИЯ И ПОСТ-ДЕМОКРАЦИЯТА**
BULGARIA AND THE POST-DEMOCRACY



МИЛИОНЕРИ НА ПОЛЕТО

България е страната с най-голям отлив на работна ръка от селското стопанство, показва най-новият доклад на Eurostat. За петнайсетте години между 2005 и 2020 работната сила, заета в този сектор, е намаляла с цели 8% - доста повече от следващите в списъка Словакия (-5.5%) и Естония (-4.9%). Като цяло заетите в селското стопанство в Европа намаляват в следствие на автоматизацията, но с доста по-умерено темпо - средно -2.5% за целия съюз.

Главната причина за това незавидно първо място е в особената структура на земеделието у нас, при която огромната част от обработваемата земя е концентрирана в ръцете на едва 3% от фермерите. Европейските субсидии, изплащани на единица обработвана площ, стимулират тези едри земевладелци да отглеждат предимно култури, които позволяват висока степен на механизация и автоматизация (пшеница, слънчоглед, рапица), и не изискват почти никаква работна ръка. Това обяснява отчасти и защо у нас доходите на заетите в селското стопанство са се повишили най-много от нивата през 2010 година - с над 150%. Просто за това време нископлатената работна ръка е намаляла, а в същото време драстично са се увеличили доходите на най-състоятелните фермери, които се измерват в милиони и дори стотици милиони.

Общо в селското стопанство на ЕС са заети около 8.5 милиона души, като обаче само 2.3 милиона от тях са с постоянна заетост.

България е и една от трите страни със сериозен спад в селскостопанното производство - цели 17% спрямо нивата от 2005 година. За същия период продукцията на Румъния се е увеличила с 3.4%, на Хърватия - с над 6%, на Унгария - с 11%, на Чехия - с над 13%, а на Полша - с рекордните 34%. Единствените две други страни с подобен на българския спад са Кипър и Малта, за които селското стопанство е второстепенен отрасъл по географски причини.

Почти три пети от цялата продукция на съюза идва от "голямата четворка", която включва Франция (75.4 млрд. евро), Германия (56.8 млрд. евро), Италия (56.3 млрд. евро) и Испания (52.9 млрд. евро). ■

MILLIONAIRES IN THE FIELD

Bulgaria is the country with the highest drain of labor from agriculture, according to the latest Eurostat report. In the fifteen years between 2005 and 2020, the workforce employed in this sector was reduced by as much as 8% - well more than the next on the list Slovakia (-5.5%) and Estonia (-4.9%). There is a drainage of workforce from farming in general, due to rising levels of automation, but at a sufficiently moderate pace - an average of -2.5% for the Union as a whole.

The main reason for this unenviable first place is in the specific structure of agriculture in Bulgaria, where the vast majority of arable land is concentrated in the hands of only 3% of farmers. European subsidies paid per unit of cultivated area encourage these large land-owners to grow mainly crops that allow a high level of mechanization and automation (such as wheat, sunflower, rapeseed), and require almost no labor. This also partly explains why in our country the incomes of those employed in agriculture have increased the most from the levels in 2010 - by over 150%. During this time, low-paid labor has declined, and at the same time the incomes of the wealthiest farmers, measured in millions and even hundreds of millions, have increased dramatically.

In total, around 8.5 million people are employed in EU agriculture, but only 2.3 million of them are salaried workers.

Bulgaria is also one of the three countries with a serious decline in agricultural production - as much as 17% compared to 2005 levels. Over the same period, Romania's output increased by 3.4%, Croatia's by more than 6%, Hungary's by 11%, the Czech Republic's by more than 13% and Poland's with a record 34%. The only two other countries with a similar decline as Bulgaria are Cyprus and Malta, for which agriculture is a secondary sector for geographical reasons.

Almost three-fifths of the union's total output comes from the "big four", which includes France (75.4 billion euros), Germany (56.8 billion euros), Italy (56.3 billion euros) and Spain (52.9 billion euros). ■

РАННИ ЗАПИСВАНИЯ ЛЯТО 2021




**ASTOR GARDEN
HOTEL**
Sts. Constantine and Helena Resort

хотел Астор Гардън
20 % отстъпка

к.к. Св. св. Константин и Елена

BOOK NOW

www.astorgardenhotel.com




AZALIA
HOTEL BALNEO & SPA
★★★★

хотел Азалия
20 % отстъпка

к.к. Св. св. Константин и Елена

BOOK NOW

www.azaliahotel.com



**HOTEL
PRIMORSKI**

хотел Приморски
15 % отстъпка

к.к. Св. св. Константин и Елена

BOOK NOW

www.hotelprimorski.com

РЕЗЕРВИРАЙТЕ ДИРЕКТНО С ПРОМОКОД EVD21



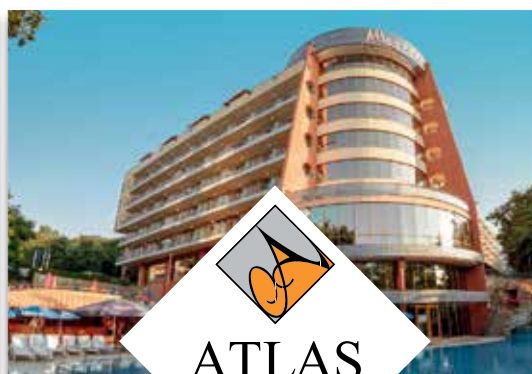

ASTERA
HOTEL & SPA
★★★★

хотел Астера
20 % отстъпка

к.к. Златни пясъци

BOOK NOW

www.asterahotel.com




ATLAS
HOTEL
★★★★

хотел Атлас
20 % отстъпка

к.к. Златни пясъци

BOOK NOW

www.atlashotel.bg



Graffit Gallery Hotel

хотел Графит
15 % отстъпка

Варна

BOOK NOW

www.graffithotel.com

ОФЕРТАТА Е ВАЛИДНА ОТ 01.04 ДО 30.04

FACEBOOK ЛИДЕРИ

Защо българските политици изведнъж взеха да общуват само еднопосочно?

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Сякаш се бяха наговорили. Двамата победители на изборите в България не участваха в нито един политически дебат. Не разговаряха с нито един журналист. Не дадоха пресконференции в изборната нощ. Използваха само еднопосочна комуникация - Слави Трифонов от екрана на своята телевизия, Бойко Борисов от "джипката". Останалото беше Facebook.

НЕ ЧЕ НЯМАШЕ МЕДИЕН ДИАЛОГ - но контролиран и опосредстван. Борисов общуваше с избиратели, съратници и отговаряше заочно на съперниците. Трифонов отговори веднъж на въпроси на зрители (главно избиратели), обкръжен от съратниците си в офиса на собствената си телевизия. Никакви неудобни посредници, никакъв риск. Да кажеш, че медийната стратегия на водачите на ГЕРБ и "Има такъв народ" пред-

ставляваше необичайно изключение. Ама не! Още двама лидери от изборите на 04.04. постигнаха сходно - третият и четвъртият. Или общо четирима от шестимата, влезли в парламента.

САМО ПРЕДИ НЯКОЛКО ГОДИНИ ТОВА ЩЕШЕ ДА БЪДЕ СТРАННО, осъдително, контрапродуктивно. Освен негативни коментари, щеше да предизвика реални проблеми и отлив на гласове. Да, българската политика е имала присъствия, печелили с медийното си отсъствие - Симеон Втори и Ахмед Доган. Но за всеки, който не бе цар или лидер на партия с верен електорат, медиите бяха единственият път към успеха. Нещо повече, преди две десетилетия Бойко Борисов проби в публичното пространство с телевизионните си интервюта. Слави Трифонов пък цял живот работи в телевизии. Какво се промени?

Първо, промениха се главните герои. През 2020 и началото на 2021 се случиха събития, които ги принудиха да не отговарят на въпроси, било защото не искаха да се оправдават за миналото, било за да не дават жокери за бъдещето.

ВТОРО, ПРОМЕНИ СЕ ТЕЛЕВИЗИЯТА, особено политическата. През 2004 Умберто Еко ми каза: "Тайната на успеха по телевизията е да не се появяваш по телевизията". Засмях се; писателят-учен обичаше парадоксите. Но той продължи напълно сериозно: как италианската телевизия се превърнала в непрестанна караница и надвикване, а когато той искал да говори, отивал във Франция при интелектуалния водещ Бернар Пиво. Тогава ми стана странно. Но 17 години по-късно всички телевизии заприличаха на италианските. Пиво пък отдавна не води предавания,



така че и алтернатива почти няма. Трето, и най-важно, промени се медийната среда като цяло. Тежката дума вече имат социалните медии. А с тях всичко изглежда различно.

ТАМ-ТАМИТЕ НА БЪДЕЩЕТО СЕ ЧУХА още през 2008, когато в САЩ се бореха Джон Маккейн и Барак Обама. Бях интервюирал сенатора Маккейн шест години по-рано; запомних неговата готовност да отговаря на въпроси без никаква подготовка. Точно така водеше и президентската си кампания. На срещите по страната избирателите го питаха от упор за каквото се сетят. И той отговаряше начаса. Ама че смелост! Да, но Обама постъпи другояче. Неговото медийно поведение бе до такава степен контролирано, овладяно, фризирено и подготвено, че когато по-късно уби муха в кадър, се зачудих дали и това не е режисура.

Тъкмо тази стратегия се оказа печеливша.

МОЖЕ БИ ОБАМА БЕ ПЪРВИЯТ FACEBOOK-ЛИДЕР. От медийна гледна точка това означава следното: гръж посланието в собствените си ръце, като в социалната мрежа. Между теб и публиката не се пречкат критични журналисти или спонтанни избиратели. Казваш, каквото искаш, и го излъчваш в мрежата. То стига до хората директно. Това е всичко. Тони Блеър например бе типичният CNN-лидер. Отговаряш на критични въпроси, после журналистът взема от отговорите така наречения "sound bite", едно-две изречения с метафора и послание. И ето какво стори Facebook. Елиминира две от неудобствата на тази формула – критиката и съкращенията. Някои биха казали, елиминира и самата журналистика като фактор.

ЧЕ ЗАЩО НЕ? ПРЕЗ 2016 ДОНАЛД ТРЪМП скочи на журналистите и спечели. После се укрепи в Twitter и започна да натиска бутоните. Можем да го наречем "първия Twitter-лидер", нещо като Facebook-лидер, но по-ясен, категоричен и истеричен. Квинтесенция на посланието, синтезирано в кратък и съдържателен крясък. Facebook и Twitter – лидерите са ушити по кройката на социалните мрежи. Те се емоционални, ирационални, непредвидими, характерни, радикални, особняци и мъжкарци. Ако са жени, трябва да приличат на гърли. Тези образи търси поколението. Всеки, който може да развали образа, бил той журналист или опонент, да стои настрана. Затова публиката се възмущава, ама не прекалено. Тя знае, че в света на социалните мрежи всеки вае сам своя образ. Отдолу можеш да хейтиш или лайкваш. И понякога, да гласуваш. ■

Facebook Leaders

Why did Bulgarian politicians suddenly start communicating only in one direction?

By BOYKO VASILEV / Photography SHUTTERSTOCK

It looked like they had had a deal. The two winners of the Bulgarian parliamentary elections did not take part in any political debate. They did not talk to any journalist. They did not give press conferences on election night. They used only one-way communication - Slavi Trifonov from the screen of his television, Boyko Borissov from the jeep. The rest was Facebook.

NOT THAT THERE WAS NO MEDIA DIALOGUE. It was just controlled and mediated. Borissov communicated with voters, and allies and responded in absentia to rivals. Trifonov once answered questions from viewers (mainly voters), surrounded by his colleagues in the office of his own television. No awkward intermediaries, no risk.

One could say that the media strategy of the leaders of GERB and There Is Such a People was an unusual exception. It was not! Two more party leaders from the elections of 4 April reacted similarly - the third and the fourth ones. Or a total of four of the six that entered Parliament.

ONLY A FEW YEARS AGO, THIS WOULD HAVE BEEN STRANGE, reprehensible, counterproductive. In addition to negative comments, it would have caused real problems and an outflow of votes. Yes, Bulgarian politics has had presence that has won with its media absence - Simeon II and Ahmed Dogan. But for anyone not a king or a party leader with a loyal electorate, the media were the only path to success. Moreover, two decades ago, Boyko Borissov broke into the public space with his television interviews. Slavi Trifonov has been working in television all his life. What has changed?

First, the main characters have changed. In 2020 and early 2021 there were events that forced them not to answer questions, either because they did not want to give explanations about the past, or to not give wild cards for the future.

SECOND, TELEVISION HAS CHANGED, especially political television. In 2004, Umberto Eco told me, 'The secret to success on television is not to appear on television.' I laughed, the writer-scientist loved paradoxes. But he went on in ear-

nest: how Italian TV had become a constant hassle and shouting, and when he wanted to speak, he went to France to talk with intellectual anchor Bernard Pivot. I was wondering at the time. But 17 years later, all televisions looked Italian. Pivot has not been anchoring for a long time, so there is almost no alternative.

Third, and most importantly, the media environment as a whole has changed. Social media already has the word. And with it everything looks different.

THE RUMOURS OF THE FUTURE WERE HEARD back in 2008, when John McCain and Barack Obama were fighting for the White House. I had interviewed Senator McCain six years earlier. I remembered his willingness to answer questions without any preparation. That's exactly how he ran his presidential campaign. At meetings around the country, voters kept asking him whatever they could think of. And he answered immediately. That's what I call courage! Yes, but Obama did otherwise. His media behaviour was so controlled, moderate, styled, and prepared that when he later killed a fly live on TV, I wondered if it hadn't been pre-arranged, either. It is this strategy that was the winner.

MAYBE OBAMA WAS THE FIRST FACEBOOK LEADER. From a media point of view, this means the following: hold the message in your own hands, as on a social network. Between you and the audience critical journalists or spontaneous voters do not get in the way. You say what you want and broadcast it on the web. It reaches people directly. That's it.

Tony Blair for one, was the typical CNN leader. You answer critical questions, then the journalist takes from the answers the so-called 'sound bite', one or two sentences with a metaphor and a message. And here's what Facebook did. It eliminated two of the inconveniences of this formula - criticism and redundancies. Some would say it eliminated journalism itself as a factor.

WHY NOT? IN 2016, DONALD TRUMP jumped on reporters and won. Then he locked himself into Twitter and started punching buttons. We can call him 'the first Twitter leader': something like a Facebook leader, but clearer, unequivocal and hysterical. The quintessence of the message, synthesised in a short and meaningful shout.

Facebook and Twitter, the leaders, are tailored to the pattern of social networks. They are emotional, irrational, unpredictable, specific, radical, unique and macho. If they were women, they should look like girlies. These images are sought by the generation. Anyone who may spoil the image, be it a journalist or an opponent, stay away! That's why the audience is outraged, but not too much. It knows that in the world of social networks, everyone sculpts their own image. You can hate or like below.

And sometimes, vote. ■



ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА ПРОЛЕТНА ЦЕНА!

Погрижете се за спокойствието и сигурността на Вашия дом и имущество със застраховка „Защитена фамилия“.



ЗАСТРАХОВАТЕЛНО
АКЦИОНЕРНО ДРУЖЕСТВО
Армеец
www.armeec.bg

Винаги с вас!
25 ГОДИНИ

ЗАСТРАХОВКА ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ

ПРОЛЕТНА ПРОМОЦИЯ до 31 май 2021 г.

КАКВИ СА ПРЕДИМСТВАТА, ПРЕДЛАГАНИ ОТ ЗАД „АРМЕЕЦ“:

- 20% отстъпка от застрахователната премия;
- Възможност за защита на дома срещу минимална премия от 10 лв.;
- Застрахователно покритие, изцяло съобразено с Вашето жилище и имуществото Ви;
- Бърза процедура и експертна консултация при сключване на застраховката;
- Възможност за избор на застрахованите рискове;
- Покритие срещу кражба чрез взлом и кражба с техническо средство до 14 000 лв. без опис на имуществото;
- Навременно изплащане на щетите в случай на застрахователно събитие;
- Осигурен денонощен Асистанс център с телефони: 0 700 1 3939 и 0887 922 444

КЪДЕ МОЖЕТЕ ДА СКЛЮЧИТЕ ЗАСТРАХОВКА „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?

- В офисите на ЗАД „Армеец“;
- при застрахователните брокери и агенти, които са партньори на компанията.



ПОСТ- ДЕМОКРАЦИЯТА И БЪЛГАРИЯ

Защо социалдемократите не успяха да се възползват от финансовия
колапс? Защото вече бяха приели неолибералната финансова
система и нямаше как да я критикуват

Текст ПРОФ. КОЛИН КРАУЧ* / Фотография SHUTTERSTOCK

Докато пишех "Пост-демократията", аргументите ми се отнасяха най-вече за Западните общества с дълги традиции в демокрацията. Затова е много интересно как се прилагат тези идеи върху страни като България и останалите в Централна и Източна Европа. Защото налице са много интересни сходства, въпреки големите разлики.

Под "пост-демократия" аз разбирам ситуация, в която демокрацията видимо съществува: провеждат се избори, правителствата падат, има сериозни обществени дебати - но някак си нищо от това вече няма значение. Истинските решения са пренесени другаде и демокрацията почти се е превърнала в спектакъл.

НЕ ТВЪРДЯ, ЧЕ СТРАНИТЕ от Западна Европа и Северна Америка са вече в състояние на

пост-демократия. Но казвам, че сме на път към нея и ще я достигнем, ако не сме внимателни.

Каква е причината за пост-демократията? Не е ничия определена вина. Не мисля, че съществува някаква голяма конспирация да се подкопаят устоите на демокрацията. Но се случват две основни неща. Първо, глобализацията на икономиката означава, че правителствата на национално равнище не могат много да влияят на събитията; най-важните аспекти на световното икономическо развитие са извън обхвата на националните демокрации. И второ - тук вече гледам основно към Западна Европа - в миналото хората знаеха, повече или по-малко, коя партия се застъпва за тях. Защото партиите си имаха определена история. Сега, с отминаването на времето, тази история е изчезнала. Превърнала се е в ►

► спомени за неща, които са се случвали на дяговците ни. Съвременните партии не дават на хората ясни знаци кои са те в политическо отношение, и затова за хората е трудно да имат изявена политическа идентичност.

ДЕМОКРАЦИЯТА ПРЕДПОЛАГА ГРАЖДАНИТЕ да са много добре информирани. Но всъщност днес никак не е лесно да си добре информиран гражданин. Трябва да си силно мотивиран и да имаш достъп до потоци от информация, които са открити и свободни. И при които не е възможно за много богатите хора да контролират информацията. В много общества днес е обратното: богатите контролират информацията и това поражда заплахата, защото така не получаваме особен шанс за истински избор или истинска промяна. Потенциално всички човешки общества са податливи на конфликтите и хаоса, и се нуждаем от най-различни правила, за да предотвратим това. Посланието на демокрацията е, че ако всички можем да участваме в избора на правителства, които да вземат големите решения, тогава по-малко ще ни се налага да прибъгваме до крайни действия и насилие. Ако погледнете към Западна Европа, Централна и Източна Европа или пък САЩ, това не са особено изпълнени с насилие общества. Епизодично имаме прояви на насилие и хора, неспособни да контролират гнева си. Но през повечето време успяваме да овладеем конфликтите си.

ПОЛИТИЧЕСКИТЕ ПАРТИИ ОБАЧЕ все по-трудно се справят с конфликтите - гонякъде защото в основите им са обществени явления от миналото. В Западна Европа имаме конфликти около класовата структура на индустриалното общество - но вече нямаме индустриално общество. Имахме големи конфликти заради религията. Но вече не изпитваме кой знае какъв интерес към нея. Така че нещата, създали някога политическите идентичности, днес са много, много слаби. А в Централна и Източна Европа след рухването на СССР за хората бе трудно да открият такива идентичности. Затова виждаме как партии се появяват и изчезват, оцеляват само по няколко години, преди да рухнат и изчезнат. Причината е, че хората не могат да изпитат силна, емоционална и интелектуална обвързаност с някоя конкретна партия.

ПАРТИИТЕ СЕ ПРЕВЪРНАХА в малки клубове за лидери, които искат да бъдат избрани и на база това желание се обръщат към гласоподавателите. Отношенията им с хората вече напомнят на фирма, която се опитва да продаде продукта си. По-



Проф. Колин Крауч. Снимка: Николо Каранти
Prof. Colin Crouch.
Photography: Niccolo Caranti

В Западна Европа имаме конфликти около класовата структура на индустриалното общество - но вече нямаме индустриално общество. Имахме големи конфликти заради религията. Но вече не изпитваме кой знае какъв интерес към нея

литиците не могат да разберат хората, хората вече не разбират политиците.

В романтичната представа за демокрацията, която имаме на Запад, по някакъв начин партиите произлизат от народа и изразяват волята на различни части от народа. Но все по-рядко случаят е такъв. Обикновено е обратното: партийните лидери са все по-откъснати от народа. Те отправят послания към него, но между тях няма реална връзка.

Винаги не е на политиците. Обществото се промени по начини, които почти не им позволяват да се държат по друг начин. Моите идеи не са атака срещу политическата класа. Те просто подчертават, че за всички нас нещата станаха трудни.

ОЧЕВИДНО ИДЕЯТА ЗА ПОСТ-ДЕМОКРАЦИЯ предполага да си имал силна демокрация в миналото, която отслабва. Ясно е, че това не се отнася до страните, където демокрациите са още млади. Но между двете има сериозни прилики. При старите демокрации някогашните политически идентичности се износват; новите още не са имали шанса да придобият такива идентичности. В обществото на XXI век може да се окаже неимоверно трудно да се възстановят тези лоялности и идентичности, необходими за изграждането на партии по друг начин.

КАКВА Е РОЛЯТА НА СВРЪХБОГАТИТЕ в тези процеси? Филантропите са особен вид хора, които използват богатствата си за добри дела. Но като цяло сме свидетели на появата на изключително богати хора - нещо, което не се влияе от политическите промени. В повечето страни по света днес има растяща пропасть между свръхбогатите и всички останали. А ако си свръхбогат, можеш да използваш богатството си, за да си купиш политическо влияние. Щом вече го имаш, с него можеш да си осигуриш още богатства. Това е омагьосана спирала без край. Когато другите действащи лица в демокрацията - като профсъюзи и църкви - са отслабени до крайност, тогава богатите могат да трупат ресурси, да ги използват за политика и постоянно да увеличават влиянието си. Това е ключов аспект на онава, което се случва.

Дори и в миналото имаше част от обществото, която е много консервативна и не харесва много от либералните промени в последните 30-40 години. Като например освободената, подобрена роля на жената; повишените права за етническите малцинства; правата на хората с проблемна сексуална идентичност. За някои части на обществото бе трудно да приемат тези промени, но го сториха, защото животът се развиваше сравнително добре, благосъстоянието им постоянно се по-

вишаваше... Но после изведнъж колапсът на финансовата система през 2008 накарал някои от тези хора да заключат, че всъщност системата не се грижи за тях така, както би трябвало, и следователно те вече не харесват системата. Те се огледаха наоколо и намериха политици, които да им кажат: не, не сте длъжни да приемате всичко това. Смятам, че национализмът става важен отчасти защото глобализацията създава впечатлението, че отнема неща от хората - поне на нивото, което те могат да разберат. Това се отнася най-вече за Запада, макар че и хората на Изток реагират по подобен начин.

ИМАХМЕ ГОЛЯМ БРОЙ БЕЖАНЦИ, идващи от конфликтите в Северна Африка и Близкия изток, покрай които дойдоха и много малък брой хора, свързани с тероризма. Тогава мнозина казаха: вижте, дайте да се затворим като нация. Да се изолираме от света, да затворим вратите за имигранти. Политиците, които отправяха такива послания, намериха желаещи да ги слуша публика. Защо социалдемократията не успя да извлече предимство от колапса на финансовата система? Според мен, защото повечето социалдемократически партии, особено онези от управлението, вече бяха приели неолибералната финансова система. И не бяха в позиция да я критикуват. Затова се оказаха вцепнени, без полезен ход, и тогава хората от националистическия сектор и крайната десница излязоха напред със своите послания.

КАК ЩЕ СЕ ОТРАЗИ НА ВСИЧКО ТОВА COVID? За момента дори не знаем точно какво се случи. Но изглежда, че партиите, правителствата и хората с всякакви възгледи виждат в Ковид-кризата най-вече напомняне, че сме зависими едни от други. Зависими сме от обществените служби, особено здравните. Осъзнахме, че сме зависими и от хора, чиято работа обикновено не се цени високо: болногледачи, доставчици на храна, въобще множество хора, които бяхме свикнали да смятаме за незначителни. Сега осъзнахме тяхната важност, видяхме колко зависими сме едни от други. В целия политически спектър виждаме тенденция към повече приемане на обществените служби, и по-малко приемане на неравенството. Хората определено са по-малко толерантни към неравенството днес. Това може да се окаже най-важната промяна след Ковид, която е в състояние да ни превърне в едно по-добро общество. ■

* Коментарът е направен за предаването "В развитие" по Bloomberg TV Bulgaria



**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.



BULGARIA AND THE POST- DEMOCRACY

Why was social democracy unable to take advantage of the financial collapse?
Because it had already accepted the neoliberal financial system, and could not criticize it

By PROF. COLIN CROUCH* / Photography SHUTTERSTOCK

When writing "Post-Democracy", my arguments were mainly around Western societies with long traditions of democracy, and there is a very interesting question as to how we apply these ideas to countries like Bulgaria and the others in Central and Eastern Europe. Because there are very interesting similarities despite the big differences.

What I meant by Post-Democracy was a situation in which the democracy seems to go on: there are elections, governments fall, there is big public debate - but somehow it doesn't mean very much. The real decisions are being taken elsewhere and democracy almost becomes a show.

I DID NOT ARGUE THAT THE COUNTRIES of Western Europe and North America are already in state of Post-Democracy. I argued that we might be on our way towards it if we're not careful. What is the cause of Post-Democracy? It's not anyone's fault. I don't think there is some big conspiracy to undermine democracy. But what has happened are two main things: first, the globalization of the economy means that the governments at national level can't do very much to affect things; that the big important economic developments in the world are beyond the reach

of national democracy. Secondly - looking now at Western Europe in particular - people in the past more or less knew which party stood for them because the parties emerged out of a certain history. Now, as time has passed, that history has disappeared. It becomes memories of what happened to grandparents and so modern parties do not give people many clues as to who they might be politically and that makes it difficult for people to have strong political identities.

DEMOCRACY DOES ASSUME THAT CITIZENS are very well informed. But it's not so easy to be a well informed citizen, actually. You need to be strongly motivated and you need to have flows of information that are open and free. And where for example it's not possible for very wealthy people to control information. In many societies so often now they do control it and that is clearly a danger because it means we don't really get the chance for genuine choice and genuine change.

All human societies are likely to become full of conflict and chaos, and we must have rules of various kinds to stop that happening. The message of democracy is that if we all get a chance to participate in choosing governments are making big decisions, then we will have less need need for recourse to extreme action and

violence. And in general, if you look at Western Europe, Central and Eastern Europe and the United States, they're not very violent societies. Occasionally we get violence and people unable to control their anger. But most of the time we do actually manage to deal with our conflicts.

POLITICAL PARTIES ARE FINDING IT INCREASINGLY DIFFICULT to cope with conflicts, partly because parties often have a history that comes out of a society of the past. In Western Europe, we had conflicts around the class structure of industrial society - but we no longer have an industrial society. We had major conflicts about religion. We no longer have much interest in religion. So the major things that produced political identities are very, very weak. And in Central and Eastern Europe following the collapse of the Soviet Union it's been very difficult for people to find identities, and so we find parties coming and going, lasting for a few years then disappearing and collapsing - because the people can't really make a strong, emotional and intellectual link to any particular party.

PARTIES HAVE NOW BECOME LITTLE TEAMS OF LEADERS who would like to get elected and so they appeal to voters. Their relationship to



problematic sexual identities. For some parts of the population, this was very hard, and I think they were willing to put up with it and to accept it because life was going on relatively well, they were getting a bit wealthier every year... But then suddenly that big collapse of the financial system in 2008 led some of these people to say that actually the system is not looking after us in the way we thought it would, so perhaps we don't like this system. And then they looked around and they found there were people willing to say yeah, you don't have to accept all this. I think the nationalism became important partly because globalization seemed to take things away from people at a level they could understand. This applies mainly in Western countries, although people in the East have responded to it as well.

WE'VE HAD THESE VERY LARGE NUMBERS

of refugees coming across from conflicts in North Africa and the Middle East which has also brought in very small number of people terrorism. And so I think a lot of people say look, let's just lock ourselves up in our nation. Let's close ourselves off from the World, close ourselves off from immigrants. Politicians who were giving that sort of message found an willing audience.

Why was social democracy unable to take advantage of the collapse of the financial system? I think the answer there is that most Social Democratic parties, especially those who are in government, had accepted the neoliberal financial system. They weren't in a position to criticize it, they had already accepted the liberalization of the finance. So they were sort of stuck, unable to move, and then there were people on the nationalistic and socially conservative right who were able to say: look, we've got a message for you.

WHAT ABOUT THE EFFECTS OF COVID? So

far, we don't really know what happened. But it seems that parties, governments, people of all different views have seen Covid crisis as reminding them that we are dependent on each other. We are dependent on public services, especially the health services. We've also seen during the pandemic how we've been very dependent on a lot of people who do jobs that are normally not highly regarded: care workers, people who deliver food, the whole load of people who normally we see as unimportant. Now we've seen their importance, we've seen the dependence that we all have on each other. Right across the political spectrum one sees a move towards more acceptance of public service and, also, less acceptance of inequality. I think people are less tolerant of inequality now, so there may be very important changes coming out of Covid, which actually may make us a better society. ■

** Comment was made in the "In Development" talk-show on Bloomberg TV Bulgaria*

voters becomes like a firm trying to sell a product. The politicians don't understand people, the people don't understand the politicians.

In the romantic theory of democracy that we have in the West somehow the parties come out of the people and they express the will of different parts of the people. But increasingly that's not what happens. It works the other way round - it's the leaders who themselves feel very detached from the people. They give messages to the people but there is this lack of real relationship between the politicians and the people.

It's not the fault of politicians. Society has changed in ways that makes it extremely difficult for them to behave any differently. My ideas are not an attack on the political class really. They are just saying it's become difficult for all of us.

Obviously the idea of Post-Democracy assumes you've had a history of a stronger democracy that then becomes weak. And now clearly that doesn't really apply to the countries that are still relatively young as democracies. But I think the similarity between the two is that in the old democracies old political identities are wearing out and decaying whereas in the new democracies, you haven't had a chance to acquire them yet. Now, it may be that in the Society of the 21st century it is very difficult ever to get those loyal-

ties and identities in which case we should have to start building parties in a different way.

WHAT IS THE ROLE OF THE WEALTHIEST PEOPLE? Philanthropists are a special kind of

people who use their wealth to do good things and some of them do wonderful works, but in general something that does go on uninterrupted by political change is the emergence of very, very wealthy people. At the moment within most countries of the world, there is an increasing gap between the very rich and everybody else. And if you are very wealthy you can use that wealth to buy political influence. And once you've got political influence, you can use that to ensure you get more wealth. So there is a kind of spiral that goes on. And if the other actors in democracy - like trade unions or churches - have become very weak, then very wealthy individuals can amass resources used for politics, and take on even greater significance. That is a very important aspect of what's happened.

There was a part of society that is very conservative and does not really like a lot of the liberal changes that have happened in the last 30-40 years, depending on which country we talk about. For example, the liberated, improved role for women, improved rights for ethnic minorities and also recognition of the rights of people with

СВЯТ НА СВЕТИНА И СЕНКИ

A WORLD OF LIGHT AND SHADOWS

Британецът Крейг Ийстън е големият победител от тазгодишния престижен конкурс Sony World Photography Awards 2021. Той получи първата награда в размер на 25 000 долара за поредицата си Bank Top. Създадена в партньорство с писателя Абдул Азиз Хафиз, тя проследява състоянието на смесените общности в северна Англия, и особено в квартала Бенк Топ на град Блекбърн. Тук ви предлагаме поглед и към някои групи от отличените професионални фотографии в тазгодишното издание. Всички снимки се публикуват с любезното разрешение на Sony World Photography Awards.

Craig Easton from the United Kingdom is the overall winner in the prestigious Sony World Photography Awards 2021. He takes home the \$25,000 cash prize for his series Bank Top. A collaboration with writer and academic Abdul Aziz Hafiz, these series examine the representation and misrepresentation of communities in northern England, focusing on the tightknit neighbourhood of Bank Top in Blackburn.

Here we offer to you a glimpse at some of the other award-winning photographs from the 2021 edition. All images courtesy by Sony World Photography Awards.



10_ Камрина, част от поредицата Бенк Топ на Крейг Ийстън
10_Katrina, part of the Bank Top series by Craig Easton



Ампелио и Аз, от Луиджи Бусолати. Фотографът прожектира снимки на покойния си чичо върху части от пейзажа в Парма, превръщайки тук реката в тъмна стаичка
Ampelio and I series, by Luigi Bussolati. Bussolati is projecting his late uncle's photographs onto the landscape of Parma, turning the river into a darkroom



Омид, от Фарзам Салех. Иранци компенсират затварянето на всички спортни съоръжения заради Ковид
Omid, by Farzam Saleh. Iranians trying to compensate for the closure of all athletic venues due to Covid



Убийствената маргаритка, от Вито Фуско. Пиретрумът, отглеждан в Кения, е смъртоносен за насекомите и от столетия се ползва като естествен инсектицид
The Killing Daisy, By Vito Fusco. The pyrethrum, cultivated in Kenya, is deadly for insects and has been used for centuries as a natural insecticide



800 000 етнически германци, живеещи в СССР, са депортирани в Сибир през 1941. Руският фотограф Саша Бауер проследява пътя на дядо си, който е бил един от тях
800 000 ethnic germans living in the USSR were deported to Siberia in 1941. Russian photographer Sascha Bauer has traced the footsteps of his grandfather who was one of them



Джес, локдаун 3, от Джулия Фулъртън-Батън
Jess, Lockdown 3, by Julia Fullerton-Batten



Оурензе - изгорялата земя, от Браиш Лоренсу Коуту. Горски пожар в Галисия
Ourense - a burned land, by Brais Lorenzo Couto. Forest fire in the region of Galicia



Голямата миграция, от Греъм Парди
The Great Migration, by Graeme Purdy

Сейдж О'Хара, от Джейн Хилтън. Поредица портрети на изпълнители от шоуто Drag Queen Cowboys от Лас Вегас
Sage O'Hara, by Jane Hilton. Drag Queen Cowboys is a collaboration with a community of performers based in Las Vegas



Школа по карате в Сирия, от Анас Алхарбутли
Karate School in Syria, by Anas Alkharboutli



Iron Fit - състезание по бодибилдинг в Кения, снимка на Патрик Майнхард
Iron Fit Bodybuilding competition in Kenya, by Patrick Meinhardt



Празничен сладолед с цветя в Мексико, от Палома Ринкон
Mexican Feast Ice Cream and flowers, by Paloma Rincon



Морски сапфир, от Анхел Фитор. Жив
планктон, заснет под микроскоп
Sea Sapphire, by Angel Fitor. Live plankton
photographed under microscope



Непостоянни интереси,
от Алесандро Полио. Серия
натюрморти, родени от
локдауна в Италия
Volatile Interests 2, by
Alessandro Pollio. Series of still
lives inspired by the lockdown



Луната, посетена отново, от Марк Хамилтън
Гръчи - първа награда за креативна фотография
The Moon revisited, by Mark Hamilton Gruchy - winner,
Creative category



64 |

ТВЪРДО ОБЕЩАНИЕ

A SOLID PROMISE

58 | АТЛАНТИДА НА ПЯСЪЦИТЕ
ATLANTIS OF SANDS



72 | ЕЛЕКТРИЧЕСКА ПРОЛЕТ
ELECTRIC SPRING

АТЛАНТИДА НА ПЯСЪЦИТЕ

Споменат от Шехеразада и търсен от Лорънс Арабски, тайнственият град Убар най-после може би е намерен - с малко помощ от NASA

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK



Описан е в Корана и в "Хиляда и една нощ". Великолепието му е смайвало дори Херодот. Докато внезапно могъщият град Убар не изчезнал безследно. В продължение на две хилядолетия авантюристи и изследователи се оправяли да търсят легендарните му богатства и неизменно се проваляли. След това, с малко помощ от НАСА, една от най-големите загадки на археологията най-после бе разбулена. Макар че не всички са убедени в това.

ДЪЛГИ СТОЛЕТИЯ ПУСТИНЯТА РУБ АЛ-ХАЛИ, в южната част на Арабския полуостров, ревниво е крила тайните си погребани под тристаметровите дюни. Местните хора от народа Шахра казват, че когато Господ разделял света на суша и море, той забравил за това малко късче и затова то е толкова необитаемо, недостъпно и непознато. Казват също, че някога там процъфтявал славният град Убар (или Уабар), но после бил погълнат от пясъците. Ако преданията са верни, то градът тряб-

ва да е дължал благополучието си на изключително оживената търговия. Кервани от камили и примитивни платноходни кораби идвали за балсам, мирта и тамян много столетия преди Христа. Най-ценният товар на онези кервани и до днес се произвежда ръчно в Оман. Дар, достоен дори за Савската царица - най-чистият тамян в света. Дребните тамянови гръвчета далеч не са най-привлекателните растения на планетата, но някога благоуханната им смола се е ценяла повече и от златото.

Останкуме в Шисур
The ruins at Shisur

Продуктът от нея се използвал за най-различни цели - като приношение към боговете, като допълнителен лукс в ежедневието, а също и за медицински цели. Тамяният бил толкова скъпоценен, че Александър Велики сериозно обмислял опасен поход през пустинята, за да завладее тази земя.

ГЛАВЕН ЦЕНТЪР НА ТЪРГОВИЯТА С ТАМЯН бил могъщият Убар. Легендата за изчезналият град започва почти веднага след гибелта му, която се отнася някъде към

310 година след Христа. В хрониката на един арабски историк от XIII век, Рашид Ал-Дин, Убар е описан като "опит на хората да имитират Рая". Ал-Дин пише, че градът просперира невероятно от търговията с тамян, а неговият владетел крал Шадаг бил вероятно най-богатият човек на земята. В хрониката са описани великолепият дворец и градините на Шадаг, които "нямали равни никъде по земята". Според легендата прекаленото благополучие направило жителите на Убар високомерни и Господ ги

наказал с могъщи ветрове, които ги ослепили, и гръмотевици, които ги оглушили. На другата сутрин от гордия град били останали само руини, а който стъпел в тях, бил обречен да остане завинаги като бродещ призрак.

ЗЛОВЕЩАТА ЛЕГЕНДА НЕ САМО НЕ ОТБЛЪСКВАЛА, но дори привличала през вековете смели авантюристи. Като англичанина Бъртрам Томас, който преди близо 90 години станал първият европейец, пресякъл ►

► страшната пустиня Руб ал-Хали. Сред пясъците той се натъкнал на стар път за кервани, широк почти сто метра. Бедуинският му водач нарекъл утъпканата ивица "Пътят към Убар". Заради липса на вода Томас не могъл да проследи пътя до крайната му точка. Но пък разказал за него на своя приятел Томас Едуард Лоурънс - същия онзи "Лоурънс Арабски", обезсмъртен в Холивуд от Питър О'Туул. Прочутият шпионин бил също и археолог - той се запалил много от идеята за експедиция до Убар, "тази Атлантида на пясъците", както я нарекъл, но плановете били осушени от смъртта му през 1935. Чак 20 години по-късно експедицията станала факт, организирана от бостънския археолог Уендъл Филипс. След дълго лутане из пясъците американците открили гревния път, но самият Убар им се изплъзвал. Накрая достигнали непреодолима стена от високи дюни и се отказали. "Няма по-непреодолимо препятствие от жестоките безкрайни пясъци", записал Филипс в дневника си.

ТЕЗИ ДУМИ, ЗАБРАВЕНИ ЗА ДЕСЕТИЛЕТИЯ, оказали неочаквано въздействие върху един режисьор и любител-археолог от Калифорния - Никълъс Клап. Попаднал случайно на дневника на Филипс, той го прочел и твърдо решил да открие мистериозния град. В следващите 4 години Клап станал най-редовният посетител в библиотеките. Откривал препратки към Убар навсякъде - в съчиненията на арабски географи, в римски и гръцки хроники, дори в Корана и приказките от "1001 нощ". Ала никъде не намерил описание на точното месторазположение на гревния град.

Но Клап и не мислел да се отказва. Новите технологии му дали ключа, който липсвал на предшествениците му. Той успял да заинтригува свои познати в лабораторията по радиогеография към НАСА. С позволение от ръководството била направена промяна в полета на совалката "Дисквъри", така че космонавтите да минат точно над пустинята Руб ал-Хали. Мощният радарен сигнал от Космоса успял да проникне дори под хилядолетните пясъци. После геологът Рон Блом изследвал с компютър кадрите, за да открие аномалии, и няколко седмици по-късно телефонирал на Клап, за да му каже, че е открил описвания от Бъртрам Томас път.

ТРИ МЕСЕЦА ПО-КЪСНО БЛОМ, КЛАП, АРХЕОЛОГЪТ ЮРИС ЗАРИНС и изследователят сър Ранълф Файнс вече са в Оман, готови да поемат през пясъците в търсене на Изгубения град. Макар и оборудвани с всички последни достижения на техниката, първоначално те нямат повече късмет от предшествениците си. Горивото, храната и най-вече водата са безмилостно разделени на дажби, които за нищо на света не

Дребните
тамяннови
гръвчета
далеч не са най-
привлекателните
растения на
планетата,
но някога
благоуханната
им смола се е
ценяла повече и от
златото.
Продуктът от
нея се използвал
за най-различни
цели - като
приношение към
боговете, като
допълнителен лукс
в ежедневието,
а също и за
медицински цели

би да се надхвърлят. Системата за сателитно ориентиране - GPS - ги подвежда още в първия ден и експедицията се залутва на 30 километра встрани от маршрута, което им коства целия резервен запас от гориво. След това са принудени на всеки няколко километра да спират и да се ориентират с компаса, защото ново отклонение би било гибелно.

ЗАГУБАТА НА ПОСОКАТА ДАЛЕЧ НЕ Е единствената опасност в пустинята. Файнс, който е бил тук много пъти, разваля съня на колегите си с разказ за смъртоносна камилски паяк. Дълги между 12 и 15 сантиметра, тези животинки се промъкват към спящите хора и първо вкарват под кожата на жертвата лека упойка, за да не усети мощните им челюсти. Файнс си спомня как водачът му в предишна експедиция се събудил една сутрин без нос и с наполовина изядена буза.

Два дни след тръгването най-после се натъкват на гревния път на керваните. Заринс дори открива късчета керамика, които датира някъде към 1200 година пр. н. е. Това са първите следи от човешка дей-

ност, намирани някога в Руб Ал-Хали. Изследователите се опитват да проследят пътя на север, но постепенно теренът става все по-непроходим, колиите затъват непрекъснато и се налага по четири-пет пъти на час да ги откопават от пясъка. Накрая пътят им е презграден от няколко непристъпни дюни. Дори градът да се намира някъде пред тях, няма надежда да го открият под хилядите тонове пясък.

НО ТОГАВА НА КЛАП МУ ИДВА едно щастливо хрумване - че може би това не е пътят към Убар, а от него, тоест градът е останал зад гърба им. При връщането на юг-югозапад проверяват няколко селища, но не откриват никакви следи от гревните убарци. Последната им спирка е бедуинското селище Шисур, където навремето Томас е открил останки от укрепления отпреди 4-5 века. С изненада обаче намират на мястото на старото градче съвсем модерно селище. "Ако се интересуваме от руини, и тук имаме малко", казва им местният шейх. Само от любопитство Заринс се съгласява да разгледа останките, за което знае, че са на не повече от 500 години. За свое огромно изумление обаче археологът открива под повърхностния пласт друг, много по-гравен. "Това място не е на 500, а на 5 хиляди години", възкликва Заринс. Започват мащабни разкопки, в хода на които откриват късчета гревно-персийска и гръцка керамика - и двете отпреди Христа, и двете - доказателства, че каквото и селище да е било разположено под Шисур някога, то е търгувало активно с много далечни земи. Постепенно изпод лопатите им се показват остатъци от кирпичена крепостна стена, а също и от кула, които очевидно е била висока поне 10 метра. Никълъс Клап прави ново удивително откритие. В Корана Убар е наречен "градът на стълбовете", но Клап се досеща, че изразът може да се преведе и като "градът на кулите". В потвърждение на това археолозите откриват още няколко кули, свързани със система от укрепления. В най-голямата, която очевидно е била градската цитадела, намират и гревна маслена лампа - артикул, с което производство е бил прочут Убар някога.

ДАЛИ ТОВА Е УБАР? Никой не може да каже със сигурност. Клап е убеден в това. Колегата му Заринс - не толкова. Той подчертава, че всички споменавания за Убар като град датират едва от последните 1000 години. В гревните източници, като при Клавдий Птолемей например, за Убар се говори като за страна и за народ, а не за конкретно населено място. Но дори и да е така, поне една от тайните на тази мистериозна страна вече е разбулена. ■

ATLANTIS OF SANDS

Mentioned by Shéhérazade and sought after by Laurence of Arabia, the lost city of Ubar may have finally been found – with a little help of NASA

By KALIN NIKOLOV / Photography SHUTTERSTOCK

It is described in the Quran and One Thousand and One Nights. Its glory has even astonished Herodotus. That is, until the powerful city of Ubar suddenly vanished without a trace. For two millennia, adventurers and explorers have set off in search of its legendary treasures and they all failed without exception. After that, with a little help of NASA, one of archaeology's biggest mysteries has finally been revealed. But not everyone is convinced.

FOR MANY CENTURIES, THE DESERT RUB' AL KHALI in the south of the Arabian Peninsula has kept its secrets buried under its 300-metre sand hills. Local members of the Shahrá people say that when God was dividing the world into land and sea, he forgot about this small place and that is why it is so uninhabitable and unknown. They also say that once, it was where the glorious city of Ubar flourished, but was then engulfed in sand.

If the legends are true, the city must have owed its success to a bustling trade market. Camel trains and primitive sailing ships would travel there for balm, myrtle and incense. The most precious cargo carried by those trains is still produced manually in Oman to this day. A gift worthy even for the Queen of Sheba herself – the purest incense in the world. The small incense trees are far from the nicest plants on the planet, but at certain times throughout history, their fragrant resin was valued more than gold.

The product derived from it was used for all kinds of purposes – as a sacrifice to the gods, as a supplementary every-day luxury, and for medicinal purposes as well. Incense was so valuable that Alexander the Great seriously con-

templated a dangerous crusade across the desert, so as to conquer this land.

THE INCENSE TRADING HUB was the formidable Ubar. The legend of the lost city began almost immediately after its demise, which is believed to have taken place in 310 A.D. In the chronicles of a Persian historian from the 13th century, Rashid al-Din, Ubar is described as "people's attempt to imitate heaven". Al-Din wrote that the city prospered immensely from incense trade, and its ruler, King Shaddad, was probably the richest man on Earth. The chroni-

cles describe Shaddad's marvellous palace and gardens, which were supposedly unparalleled across the globe. According to legends, the excessive amount of good fortune made Ubar's citizens arrogant and God punished them with mighty winds that blinded them and thunder that deafened them. On the next morning, ruins were all that was left of the proud city, and whoever set foot in them was doomed to stay there forever as a roaming soul.

HOWEVER, NOT ONLY DID THE SPOOKY LEGEND FAIL TO KEEP PEOPLE AWAY, it has even attracted bold adventurers over the centuries. Such as the Englishman Bertram Thomas, the first European to cross the formidable desert of Rub' al Khali. Among the sands, he discovered an old road for camel trains as wide as one hundred metres. His Bedouin guide called the well-trodden stretch of land the "Road to Ubar". For the lack of water, Thomas could not follow the road to its end. But he did tell his friend Thomas Edward Lawrence about it – that same "Laurence of Arabia" immortalised in Hollywood by Peter O'Toole.

The famous spy was also an archaeologist and he was very excited about the idea of an expedition to Ubar, the "Atlantis of Sands", as he called it, but his plans were never came to fruition, as he passed away in 1935.

It wasn't until 20 years later that the expedition took place, under the organisation of the Boston archaeologist Wendell Phillips. After wondering the sands for a long time, the Americans found the ancient way, but Ubar itself remained out of reach. In the end, they found themselves up against an insurmountable wall of tall sand hills and gave up. "There is no greater obstacle than ►

Т.Е. Лоурънс
T.E. Lawrence



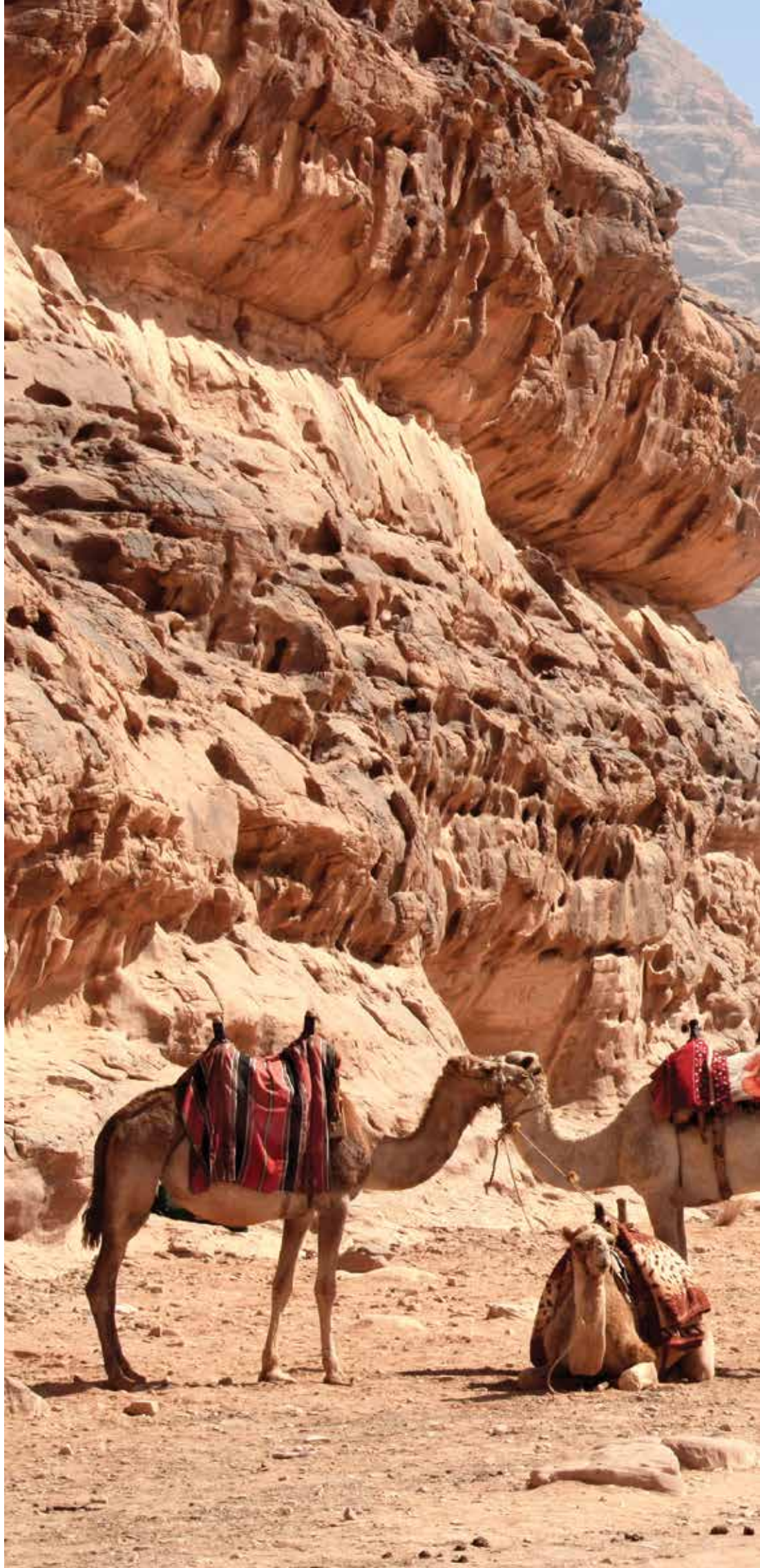
► the cruelty of endless sands,” wrote Phillips in his diary.

THESE WORDS WENT FORGOTTEN FOR DECADES, but they had a surprising impact on one director and amateur archaeologist from California – Nicholas Clapp. After accidentally stumbling upon Phillips’ diary, he read it and was dead set on finding the mysterious city. In the next four years, Clapp became the most voracious library visitor. He found references to Ubar everywhere – in the essays of Arabian geographers, in Roman and Greek chronicles, even in the Quran and the stories of One Thousand and One Nights. But he could not find a description of the exact location of the ancient city.

Nevertheless, the thought of giving up never even crossed Clapp’s mind. New technology provided him with the key that his predecessors were missing. He managed to get some of his friends at NASA’s radiographic lab interested. With the permission of management, a change was made in the flight of the Discovery shuttle, so that the astronauts could pass directly above the Rub’ al Khali desert. The powerful radar signal managed to go through even thousand-year-old sands. Afterwards, the geologist Ron Blom examined the shots through a computer looking for anomalies, and a few weeks later, he called Clapp to tell him he had found the path described by Bertram Thomas.

Three months later, Blom, Clapp, the archaeologist Juris Zarins, and the explorer Sir Ranulph Fiennes were in Oman, ready to set off among the sands in search of the Lost City. Despite the fact that they were equipped with the best technology had to offer, initially, they were no more successful than their predecessors. Fuel, food and water most of all were ruthlessly rationed, and those rations had to be observed. The Global Positioning System mislead them on the very first day and the expedition veered off 30 km from the route, which cost them their entire fuel reserves. Then they were forced to stop every few kilometres and orient themselves using the compass, because another deviation would be fatal.

But a loss of direction is far from the only danger in the desert. Fiennes, who had been here many times, scared the sleep out of his companions with stories of the deadly camel spider. With bodies 12-15 cm in length, these creatures sneak up on people while they are asleep and first insert a mild sedative under the skin of their prey, so that they cannot feel the powerful bite of their jaws. Fiennes remembers how his guide on a previous expedition once awoke to find his nose and half of his cheek had been eaten off. Two days after their departure, they finally found the ancient camel train road. Zarins even found





pieces of ceramic dating back to 1200 BC. Those are the first traces of human activity ever found in Rub' al Khali.

Explorers tried to follow the road north, but the terrain was becoming increasingly hostile, their cars would constantly sink into the sand and they would have to dig them out four-five times an hour. In the end, their way was blocked by several unapproachable sand hills. Even if the city had been somewhere in front of them, they had no hope of finding it under the thousands of tonnes of sand.

BUT THEN CLAPP HAD THE FORTUNATE IDEA that maybe this was not the road to Ubar, but the one from it, i.e. the city had remained behind them. On their return south-east, they checked several villages, but could not find any trace of the ancient Ubarians. Their last stop was the Bedouin village of Shisur, where some time before, Thomas had found the remains of fortifications from 4-5 centuries prior. By surprise, what they found on top of the old town was a pretty modern community. "If you're interested in ruins, we have some here," told them the local sheikh. Out of curiosity, Zarins agrees to see the ruins, knowing that they were no more than 500 years old. But to his great astonishment, the archaeologist found another, much more ancient layer under the surface. "This place is not 500, but 5,000 years old," exclaimed Zarins. Massive archaeological digs commenced, in the course of which bits and pieces of ancient Persian and Greek ceramics were found – both from BC – proof that any dwelling that may have ever been located under Shisur, was involved in active trade with far away lands. Gradually, they excavated remains from an adobe fortress wall, as well as from a tower that appeared to have been at least ten metres tall. Nicholas Clapp made another amazing discovery. In the Quran, Ubar is called the "city of pillars", but Clapp deduced that this can also be translated as the "city of towers". In confirmation of this, archaeologists found several more towers related to a system of battlements. In the largest one, which evidently served as the town citadel, they found an ancient oil land – a product Ubar was once famous for producing.

BUT IS IT REALLY UBAR? No one can say for certain. Clapp is convinced of it. His colleague, Zarins, not so much. He highlighted that all mentions of Ubar as a city date back to the last one thousand years. In ancient annals such as Claudius Ptolemy, for instance, Ubar is spoken of as a country and a people, not as a specific populated area. But even if this is true, at least one of the secrets of this mysterious country has already been unravelled. ■

ТВЪРДО ОБЕЩАНИЕ



Електрическата революция в автомобилите не може да бъде
довършена без батерии от ново поколение. За щастие
те изглеждат вече съвсем близо

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

За XXI век литиево-йонната батерия е това, което беше петролът за XX век. Тя вече изцяло е превзела смартфоните и лаптопите ни и, ако се осъществят плановете на политици като лидерите на ЕС, Си Дзинпин и Джо Байдън, съвсем скоро ще превземе и автомобилите. Мнозина виждат в нея и начина най-после да постигнем ефективно използване на енергия от слънцето и вятъра, без сегашната необходимост да се поддържат скъпи и замърсяващи дублиращи мощности. Има само един малък проблем: литиево-йонната батерия не може да изпълни всички тези очаквания. В нея има твърде много непреодолими ограничения - го такава степен, че за последните 30 години технологията почти не се е променила. Всъщност дори собственият ѝ създател, Нобеловият лауреат проф. Джон Гудинф, сега работи по създаването на заместника ѝ - батерията с твърд електролит

ЛИТИЕВО-ЙОННАТА БАТЕРИЯ Е ТВЪРДЕ СКЪПА...

Цената ѝ спадна грабично в последното десетилетие - от над 1000 долара за киловатчас сега е някъде около 110 долара, по изчисления на Benchmark Mineral Intelligence. Но това все още не е достатъчно. Дори и при такива цени електрокарите днес си остават средно с 30% по-скъпи от конвенционалните машини с двигатели с вътрешно горене. При това намаляването на разликата се дължи колкото на поевтиняването на батериите, толкова и на поскъпването на обикновените коли в резултат на все по-строгите регулации на места като Европейския съюз. Bloomberg NEF прогнозира, че цената на електрическото задвижване ще се изравни с тази на ДВГ около 2030, но и това минава през ново поскъпване на ДВГ.

... И ЩЕ ПРОДЪЛЖИ ДА ПОСКЪПВА

Очакванията бяха, че с все по-масовото производство на батерии цената им ще върви надолу заради икономии от мащаба. Но всъщност се случва тъкмо обратното: цената започва да върви нагоре заради растящо търсене на суровини.

Освен лития (около 50-60 kg), една съвременна автомобилна батерия съдържа доста големи количества никел, кобалт, графит - от порядъка на 10, 20 и повече килограма.

Бумът в продажбите на електрокари през миналата и тази година направи чудеса с цените им. Никелът, който се търгуваше около 11 000 долара за тон преди три години, сега е 16 000 долара, а за кратко през февруари достигна дори 20 000. Кобалтът от 31 000 долара в началото на годината е 49 750 сега. Медта - незаменима суровина за електрическите системи - скочи от 5000 до около 9000

долара за тон. Това е добра новина за концесионерите на медните находища в България, но не толкова добра за купувачите на електрически автомобили.

СУРОВИНИТЕ НЯМА ДА СТИГНАТ

При това гнешните цени са само намек за онова, което ни чака в бъдеще, когато електрокарите станат не 10%, а 50% от целия автомобилен пазар. Кобалтът е сравнително рядък метал, като близо 50% от глобалния добив се пада на Демократична република Конго.

Литият е изключително разпространен, но сложен за извличане. Търсенето и високите цени са достатъчна мотивация за инвеститорите, но разработването на нови находища и рафинерии ще отнеме около десетилетие.

И накрая стигаме до никела. В батерията на Tesla Model 3 има около 30 kg никел. Компанията на Илон Мъск консумира около половината от всички количества, предвидени за автомобилната индустрия. Ако Tesla изпълнява плановете си за увеличаване на производството, до 2030 тя може да поглъща целия световен добив на пречистен никел на сегашните му равнища, изчислява инвестиционната банка Jefferies, цитирана от FT.

НИКЕЛЪТ - НОВОТО ЗЛАТО

Впрочем ролята на никела продължава да расте. Доскоро литиево-йонните батерии съдържаха приблизително еднакви количества никел, кобалт и манган. Но в последните години много производители започнаха да увеличават никела, докато достигне до 80-85% от състава на катода. Това намалява употребата на по-скъпия кобалт, и в същото време увеличава енергийната плътност. За съжаление, според много експерти, повишава и риска от самозапалване.

Увеличава и нуждата от никел, затова неотдавна самият Мъск се обърна публично към компаниите от минния сектор: "Добивайте повече никел!", каза той. "Където и да не намирате, добивайте повече никел, правете го по ефективен и опазващ природата начин. Tesla ще ви предложи гигантски дългосрочен договор, стига добивът ви е ефективен и да опазва природата". Според Мъск никелът е "новото злато".

КАК РАБОТИ ЛИТИЕВО-ЙОННАТА БАТЕРИЯ?

Повечето хора си представят, че при зареждане просто "сипваме" електричество в батерията като вода в туба. Но батерията не съхранява пряко електричество, а само го произвежда при нужда чрез химична реакция между двата електрода и разделящата ги течност, наречена електролит. При тази реакция химикалите в нея ►

► се превръщат в други вещества, отгеляйки енергия. Когато изцяло се превърнат, реакцията спира - батерията е изтощена. При подлежащите на презареждане батерии обаче реакцията може да се случва и в обратна посока - когато я зареждате, енергията задейства противоположен процес, който възстановява изходните химикали. Това може да се повтори стотици или хиляди пъти, но неизбежно в процеса има загуби, а и по електродите се натрупват паразитни вещества. Затова животът на батериите е ограничен (обикновено между 3000 и 5000 цикъла). Но може да се съкрати още повече, ако батерията се зарежда твърде бързо.

ЗАБРАВЕТЕ ЗА БЪРЗОТО ЗАРЕЖДАНЕ

Напоследък все повече електромобици се рекламират със способността си да се зареждат при 100, 150, дори 250 киловата - което съкращава времето за зареждане до десетки минути, вместо часове. Но тази технология не е замислена за ежедневно ползване, обясни преди време Клаус Фрьолих, шефът по развойната дейност на BMW, в разговор с Automeia.bg.

"Заради вътрешното съпротивление на клетките зареждането не може да бъде твърде бързо. Зареждането за минути, за което четем често в пресата, е фантазия... Напълно възможно е, но то убива батериите, състарява ги преждевременно. А понеже батерията е най-скъпата част, това би означавало след 3-4 години да изхвърлите цялата кола", обясни Фрьолих. Според него пикът, след който клетките започват да се зареждат по-слабо, идва още на втората година, ако се използват интензивно бързи зарядни станции. Целта на сега изграждащите се в Европа подобни колонки е да осигурят опции за спешни случаи, а не за ежедневна употреба.

ЗАЩО БАТЕРИИТЕ СЕ ЗАМОЗАПАЛВАТ?

Най-често проблемът идва именно при твърде бързо зареждане. То води до образуването на т. нар. дендрити - нещо като паяжини или скреж в течния електролит. Ако тези паяжини стигнат от катода до анода, предизвикват късо съединение.

За нещастие тенденцията към употреба на повече никел само повишава тази склонност. В Китай в момента тече разследване, защото няколко автомобила с подобни батерии от ново поколение се самозапалиха. Съществуват най-различни други комбинации за електродите и електролита, примерно литиево-железни, които са доста по-безопасни. Но и с по-ниска енергийна плътност.



"Зареждането за минути, за което четем често в пресата, е фантазия... Напълно възможно е, но то убива батериите, състарява ги преждевременно. А понеже батерията е най-скъпата част, това би означавало след 3-4 години да изхвърлите цялата кола"

СЕГАШНИТЕ БАТЕРИИ СА ТВЪРДЕ ТЕЖКИ

Теглото и обемът са още два показателя, в които литиево-йонната технология не е напреднала особено в последните десетилетия. Стремещт към по-голям пробег с едно зареждане означава по-големи батерии - но те са и по-тежки, а теглото им влошава енергийната ефективност. Батерията при актуалната Tesla Model S Plaid тежи почти 650 килограма.

Обемът също е проблем. Едно от неизпълнените засега обещания на електрическата мобилност бе за радикална промяна в интериора на автомобилите: отпадането на сложния двигател с вътрешно горене и опростяването на конструкцията би трябвало да осигурят много повече и по-гъвкаво вътрешно пространство. Заради огромните, макар и плоски батерии това все още не се е случило.

КАКВА Е АЛТЕРНАТИВАТА?

Експериментира се с множество алтернативни технологии, но единствената, която



сериенно производство, а още тази есен ще представи работещ прототип. Компанията е регистрирала над 1000 патента в тази област.

ПРЕДИМСТВАТА НА ТЪВРДИЯ ЕЛЕКТРОЛИТ

Батерии от такъв тип са много по-безопасни, защото трудно се самозапалват. Те са предпазени от обрастването на катода с литиеви съединения, което е един от основните проблеми на съвременните батерии и често води до преждевременната им смърт. Освен това функционират плъночно в много по-широк температурен диапазон - от -20 до 60 градуса по Целзий, а това отменя нуждата от подгряване или охлаждане (и съответно повишава ефективността).

Енергийната им плътност е по-висока. Тази на литиево-йонните батерии днес е около 700 ватчаса за литър. При твърдия електролит с лекота надхвърля 1000 ватчаса за литър. Времето за зареждане също е доста по-кратко (от порядъка на 10 минути). На всичкото отгоре могат да се строят във всякакви форми, включително и вертикално, блок върху блок, което ще улесни много дизайна на автомобилите.

И ЕДИН МАЛЪК ПРОБЛЕМ

Дотук всичко звучи твърде хубаво, за да е истина. И действително все още не е. Батериите с твърд електролит до момента съществуват само като лабораторни прототипи с малък мащаб. Сериенното им производство би трябвало да е доста по-евтино от това на литиево-йонните, заради по-малката нужда от скъпи суровини. Но засега няма такава серийно производство, така че създаването на една-единствена батерия може да струва и 100 000 долара. Най-големият проблем обаче е чупливостта. Твърдият електролит е по-чувствителен към механични сътресения, което е проблем при движещи се автомобили. Но освен това той е подложен на сериозни натоварвания от самото разширяване и свиване на литиевия анод - съответно при зареждане и разреждане. Това заплашва или да напука твърдия сепаратор, или да отдели анода от него. Компанията разработват различни техники за преодоляване на този проблем, но до момента не е представено окончателно, работещо решение. От друга страна, както казва корейският венчър-капиталист Ким Донхван пред The Financial Times, "достигането до серийно производство е просто функция на обема на инвестираниите средства". А в тази област инвестиции определено не липсват. ■

засега изглежда близо до масово производство, е тази на т. нар. solid state, или батерии с твърд електролит (въпреки възраженията на някои специалисти, че терминът "електролит" предполага разтвор).

Сред хората, работещи върху създаването на такава батерия, е и самият проф. Джон Гудинф, който през 2019 подели Нобеловата награда за химия с Майкъл Сtenли Уитингъм и Акира Йошино. Тримата са признати за бащите на литиево-йонната батерия.

Но 98-годишният Гудинф не е доволен от "детето" си. Той е част от екип в Университета на Тексас, който разработва нов тип батерия. При нея вместо течен електролит има твърд, направен основно от стъкло. Това позволява използването на анод от алкален метал (литий, натрий или калий), което повишава енергийната плътност и удължава много живота. "Цена, безопасност, енергийна плътност, скорост на зареждане и дължина на жизнения цикъл: това са ключовите точки, за да могат електро-мобилите да се наложат на пазара", казва

проф. Гудинф. "Вярваме, че нашето откритие решава повечето от тези проблеми".

ОТ QUANTUMSCAPE ДО TOYOTA

Гудинф не е единствен, разбира се. Франк Бломе, ръководител на центъра по батерии във Volkswagen, смята, че батериите с твърд електролит ще правят литиево-йонните в пенсия. Германският гигант и Бил Гейтс са основните инвеститори в QuantumScape, стартъп от Силициевата долина, който работи по Solid state темата и чиито акции поскърпнаха над 1000 процента миналата година. В един момент пазарната капитализация на все още незапочналата производство компания надхвърли тази на Stellantis, новото обединение на гигантите PSA Peugeot-Citroen и FCA Fiat-Chrysler.

Корейската Samsung работи върху подобна батерия, която обещава 800 км пробег с едно зареждане при двойно по-малък размер от този на литиево-йонните аналози. И накрая в Япония Toyota обещава до 2025 да пусне батерии с твърд електролит в

A Solid Promise

The electric vehicle revolution cannot be completed without next-generation batteries. Thankfully, they seem to be around the corner

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK

For the 21st century, the lithium-ion battery is what petrol was for the 20th century. It has already completely taken over smartphones and laptops, and if the plans of politicians, like the EU leaders, Xi Jinping and Joe Biden come to fruition, they will very soon take over cars as well. Many see in these batteries a way to finally achieve efficient solar and wind energy use, without the current need to maintain expensive and polluting duplicating power facilities. There is just one small problem - the lithium-ion battery cannot meet all these expectations. It has too many indomitable limitations, to the point where the technology has remained largely unchanged in the past 30 years. The battery's developer, Nobel laureate Prof. John Goodenough, is now working on a substitute - the solid-state battery.

THE LITHIUM-ION BATTERY IS TOO EXPENSIVE...

Its price decreased drastically over the past decade - from over USD 1,000 per kWh to around USD 100, according to calculations by Benchmark Mineral Intelligence. This is still not sufficient, however. Even with the current prices, electric vehicles remain around 30% costlier on average than conventional cars with

internal combustion engines. The reduction of the price difference is due to both batteries getting cheaper and regular cars becoming more expensive, as a result of the ever stricter regulations introduced in places like the European Union. Bloomberg NEF projects that the price of electric vehicles will drop down to that of regular cars by around 2030, but that also would involve price increases in the latter.

...AND IT WILL CONTINUE TO GET MORE EXPENSIVE

The expectations were that the mass production of batteries will bring down their price due to economies of scale. What is happening in reality is exactly the opposite - the price is starting to go up due to the growing demand of raw materials. In addition to lithium (around 50-60 kg), a modern EV battery contains significant quantities of nickel, cobalt, graphite - in the range of 10, 20 or more kilos.

The EV sales boom in 2020 and this year increased prices of these materials significantly. Nickel is currently selling for around USD 16,000 per ton, compared to USD 11,000 three years ago, while in February it went up as far as USD 20,000. Cobalt went from USD 31,000

at the beginning of the year to the current USD 49,750. Copper, which is an indispensable material in the electric industry, went up from USD 5,000 at the start of the year to around USD 9,000 per ton currently. That is great news for the concessionaires of Bulgaria's copper mines, but not so good news for electric car buyers.

THERE WILL BE A SHORTAGE OF MATERIALS

On top of that, the current prices are just a hint about what lies ahead in the future, when the share of electric cars increases to 50 per cent of the whole car market. Cobalt is a relatively rare metal with almost 50% of global mining production coming from the Democratic Republic of the Congo.

Lithium is widespread, but hard to extract. Demand and the high price are sufficient motivation for investors, but developing new mines and refineries will take around a decade. Finally, there is the nickel. The Tesla Model 3's battery contains around 30 kg of nickel. Elon Musk's company consumes around half of all quantities designated for the automotive industry. If Tesla fulfills its production increase plans, by 2030 it could be swallowing up the





whole global production of purified nickel at current levels, the Financial Times quotes Jeffries Group estimates.

NICKEL - THE NEW GOLD

Nickel's role is continuing to increase. Until recently, lithium-ion batteries contained about the same quantities of nickel, cobalt and manganese. Many manufacturers, however, started increasing the share of nickel in recent years, which now reaches up to 80-85% of the cathode's composition. This reduces the consumption of the costlier cobalt, while increasing energy density. Unfortunately, many experts believe this also increases the risk of battery self-ignition. It also increases the need for nickel, which is why not too long ago, Musk himself publicly urged mining companies to extract more nickel in an efficient and environmentally safe way, pledging that his company will offer them huge long-term contracts. According to Musk, nickel is the new gold.

HOW DOES THE LITHIUM-ION BATTERY WORK?

Most people imagine that when charging a battery, they are simply pouring in electricity like water from a jug. The battery does not directly

store electricity, but merely produces it when needed through a chemical reaction between two electrodes and a liquid that separates them, called an electrolyte. During this reaction, the chemicals involved turn into other substances, releasing energy. When this process is completed, the reaction is over and the battery is drained. This can be reversed when the batteries are rechargeable - during recharging, the energy input starts the opposite process and the starting chemicals are recovered. This can be repeated hundreds, or even thousands of times, but the process inevitably leads to losses, while unwanted substances accumulate on the electrodes. That is why the batteries' life is limited (usually to between 3,000 and 5,000 cycles). It could be reduced even further, however, if the battery is charged too fast.

FORGET ABOUT FAST CHARGING

Recently, a growing number of electric cars are advertised for their ability to be charged at 100, 150 and even 250 kW, which reduces the charging time from hours to dozens of minutes. This technology, however, is not developed for everyday use, the head of BMW's development, Klaus Frohlich told Automeia.bg a while ago. "Because of the internal cell resistance, charg-

ing cannot be done too quickly. Charging within minutes, which we often see talked about in the media is fantasy... It is possible indeed, but it will kill the battery, it will age it. And because the battery is the most precious part in the car, that would mean you should scrap the car in 3 or 4 years," Frohlich said. According to him, the peak after which the charging power drops significantly comes no later than the second year if fast charging stations are used intensely. Stations of this kind that are currently under construction in Europe are an option for emergency and not for everyday use, he explained.

WHY DO BATTERIES SELF-IGNITE?

The problem comes most often from charging too quickly, as this leads to the formation of the so-called dendrites - something like webs of frost in the liquid electrolyte. If these webs reach the anode from the cathode, they can cause a short circuit.

Unfortunately, the tendency to use more nickel only increases this risk. There is an ongoing investigation in China right now, because a few new generation electric cars with similar batteries caught fire.

There are various other combinations that could be used for the electrodes and the electrolyte, ►

► such as lithium iron, which are quite safer but have lower energy density.

CURRENT BATTERIES ARE TOO HEAVY

Weight and volume are two more specifications where the lithium-ion battery have not made significant progress in the past decades. The race towards a longer range on a single charge means bigger batteries - they are heavier and their weight compromises energy efficiency. The current Tesla Model S Plaid's battery weighs almost 650 kg.

Volume is another problem. One of the unfulfilled promises of electric mobility was to radically change cars' interior. Getting rid of the complicated internal combustion engine and simplifying the construction was supposed to free up space for more flexible interior room. Because of the huge, albeit flat batteries, this has not happened yet.

WHAT IS THE ALTERNATIVE?

Numerous alternative technologies are being experimented with, but the only one that seems close to mass production for now is the so-called solid-state battery, which is a technology that uses solid electrodes and a solid electrolyte (although some experts claim that the term "electrolyte" implies a solution).

Prof. John Goodenough is among the people working on the development of such a battery, who was awarded the Nobel Prize in Chemistry in 2019 for his work on lithium-ion batteries, along with Michael Stanley Whittingham and Akira Yoshino. The three are known as the fathers of the lithium-ion battery.

The 98-year-old Goodenough, however, is not happy with "his baby". He is part of a team at the University of Texas, which is working on a new type of battery. Instead of a liquid electrolyte, it contains a solid one, mainly made of glass. This allows for the use of anode made of an alkaline metal (lithium, sodium or potassium), which increases energy density and significantly extends the battery's life. "Cost, safety, energy density, rates of charge and discharge and cycle life are critical for battery-driven cars to be more widely adopted. We believe our discovery solves many of the problems," Goodenough said.

FROM QUANTUMSCAPE TO TOYOTA

Goodenough is not the only one, of course. Frank Blome, who heads the Battery Cell business unit at Volkswagen Group, believes that solid-state batteries will force the lithium-ion batteries into retirement. The German giant and Bill Gates are the main investors in the QuantumScape startup from the Silicone Valley, which is working in the solid-state field and whose shares went up by over 1,000% last year. At a certain point, the market capitalization of the company, which had still not started



Клаус Фрёлх
Klaus Fröhlich

production, exceeded that of Stellantis - the new merger of PSA Peugeot-Citroen and FCA Fiat-Chrysler.

Korea's Samsung is working on a similar battery that promises a range of 800 km on a single charge and with a size half of the lithium-ion analogues. And finally, Japan's Toyota is promising to release solid-state batteries into mass production by 2025. The company, which has registered over 1,000 patents in this field, will present a working prototype as early as this fall.

THE SOLID ELECTROLYTE'S ADVANTAGES

This type of batteries is much safer, because they're unlikely to self-ignite and are protected from the formation of residual lithium compounds on the cathode, which is one of the main problems today's batteries have and often cuts their life short. In addition to that, the solid-state batteries function well in a much broader temperature range - from minus 20C to 60C, which eliminates the need for heating or cooling them (meaning better energy efficiency). Their energy density is higher - over 1,000 Wh/l, compared to the lithium-ion batteries' 700 Wh/l or so. The charging time is much less (in the range of 10 minutes). On top of that, they can be stored in any position, including verti-

cally and on top of each other, thus allowing for more car design options.

THERE IS A SMALL PROBLEM

Everything so far sounds too good to be true. And that is still the case. The solid-state batteries currently exist only as small-scale lab prototypes. Their mass production should be much cheaper than that of lithium-ion batteries due to the less expensive materials required. As of now, however, there is no mass production, meaning that making a single battery could cost up to USD 100,000.

The biggest problem is fragility. The solid electrolyte is more sensitive to mechanical shocks, which is a problem in a moving car. In addition to that, it is subject to serious loads by the contraction and expansion of the lithium anode during charging and discharging. This could crack the solid separator or remove the anode from it. The companies are working on various ways to remedy this problem, but no final and working solution has been presented yet. On the other hand, as the Korean venture capitalist, Donghwan Kim, told the Financial Times: "How soon we get to mass production is simply a function of how much is invested". There is definitely no shortage of investments in this field. ■



СПЕСТЯВАШ, ДОКАТО ПЪТУВАШ

ВЗЕМИ 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.ccbank.bg



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg

ЕЛЕКТРИЧЕСКА ПРОЛЕТ

Dacia Spring е не само най-евтината кола на ток в Европа, но и революция в мисленето

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА

Опитахме се да сметнем колко нови модела на ток ще се появят само в Европа до края на тази година. И се отказахме малко след 50. Те са в целия диапазон от Tesla до все още неизвестни китайски фирми. Нищо чудно обаче да се окаже, че най-важна от всички е тази - с емблема на Dacia.

ЗАПОЗНАЙТЕ СЕ СЪС SPRING: първия електромобил на румънската марка на Renault. От Dacia го наричат третата си революция - след тези с Logan и Duster. Те имат предвид най-вече очакваните продажби. Но Spring вече е революция в едно друго отношение: като философия за бъдещето на транспорта. И като всяка революция, има малко неочаквани корени.

ТАЗИ КОЛА ВСЪЩНОСТ води началото си от един бюджетен модел за индийския пазар, който се казва Renault Kwid. И който не е създаден с кой знае каква мисъл за екологията. Или за удобството. Или за динамиката. Създаден е, за да ви позволи да стигнете от точка А до точка Б, без да ходите пеш. Или да яздите слон. Цената на цялото удоволствие е под 4000 долара в Индия. Забавно е, че точно на тази база сега се появява най-важният модел в Европа за близките няколко години. Моделът, който най-после трябва да направи колите на ток достъпни за всички. ►



TECHNOLOGY
WHEELS

ON
AIR
BULGARIA



45

к. с. максимална мощност
hp max power

125

Нм максимален въртящ момент
Nm max torque

125

секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

Electric Spring

The Dacia Spring is not only the cheapest electric car in Europe, but a revolutionary way of thinking

We tried to calculate how many new electric vehicle models will emerge in Europe alone by the end of this year and had to give up after reaching 50. They cover the whole spectrum, ranging from Tesla to some obscure Chinese companies. It would be no surprise at all, however, if the most important one bears the Dacia logo.

MEET THE SPRING - the first electric vehicle made by Renault's Romanian subsidiary. Dacia refers to it as their third revolution after the Logan and the Duster. What they mean by that are the expected sales. The Spring, however, is a revolution in a different way - a philosophy about the future of transport. And just like every revolution, its beginnings are quite surprising.

This car originates from a budget model made for the Indian market, called the Renault Kwid. Its design was not based on care for the environment. Or comfort. Or dynamics. It was built to take you from point A to point B without you having to walk. Or ride an elephant. The price in India is under USD 4,000.

It's interesting to note that the most important emerging model in Europe for the next few years is precisely based on that. The model that is supposed to finally make electric cars widely affordable.

OF COURSE, THE SPRING AND THE KWID do not have that much in common. The platform is the same - the smallest version of the Common Module Platform, developed jointly by Renault and Nissan. The European car's construction, however, has been drastically modified in order to meet the safety requirements. Its interior will also differ vastly.

We're saying "will", because what you're seeing is not the final version of the Dacia Spring, but merely a prototype. Some traces of its Indian origin are still visible. For example, this car's air vents are the same as the ones on grandad's Soviet-era Moskvitch. This will be changed, of course, but something else reminiscent of the Moskvitch era will remain - the maximum power.

IN THE BEGINNING OF THE THIRD DECADE of the 21st century, Dacia has the audacity to offer a car with... 45 horsepower. Such specs really remind us of our grandparents' cars. This power will probably suffice, simply because the car, although equipped with a lithium-ion battery,

weights very little - just 970 kg.

THIS HAS BEEN ACHIEVED through smart construction ideas and a quite a few deprivations. Everything that Dacia considers superfluous in a car has been removed. For example, the steering wheel's adjustment in all directions, or the seat height. The seat's position is the car comes with. You adjust yourself to it and not vice-versa.

That does not mean the car is not comfortable, although taller drivers need some time to adjust. What is truly uncomfortable are the seats themselves. Thank god, the prototype does not have the ones normal buyers would get. The mass-produced Spring will come this fall in two versions - one for private and one for business purposes, with the latter being designed for car sharing and rental. Its seats and other materials have been made as durable as possible at the expense of comfort. These were the seats in the prototype and sitting in them became painful after about an hour.

OTHERWISE, EVERYTHING CONCERNING the size is OK. The Spring is a little longer than the Volkswagen Up!, but quite taller. As a result, adults can sit in the back, while the trunk can fit 290 liters - 40 more than the Up. The 15-cm clearance is undoubtedly an advantage in Sofia. The turning radius is only 4.8 meters. The ride comfort is acceptable for a car this size, although it does not handle too well in turns. The sound deadening is not great, but Dacia have promised to change that when the car goes into mass production.

The equipment inside is not too spartan. You have a digital display for the controls, a 7-inch multimedia display with voice control, Android Auto and Apple CarPlay, Bluetooth, USB and an AC. Not to forget the incredible glove box.

This is where the bells and whistles end, so that the weight is not compromised. Because it is precisely this unforgiving diet that allows the Spring to be a revolutionary EV in its core.

THE BATTERY IS MADE BY A CHINESE supplier named Sunwoda and has a 27.5 kWh capacity. That is about the same as the BMW X5 45e hybrid's battery, which has a range of around 90 km in EV mode only. The Spring covers three times this distance. In a standard mode,

its range averages 230 km on a single charge. It can reach 305 km if you only drive in the city. These are not mere promises, but real specs. We drove 140 km around Bucharest and the surrounding areas, after which the battery had a range of 125 km remaining. On top of that and despite the 45 hp, the car felt quite agile - yet another advantage derived from its low weight.

THE FORMULA IS ALMOST MAGICAL - the reduced weight allows for a smaller battery, which translates into even less weight. That, in turn, improves efficiency, charging time and the final price. Most electric cars currently consume an average of 18 kW to 24 kW per 100-km. A significant portion of this energy is consumed for transporting the gigantic batteries. The Tesla Model S Plaid's battery weighs 625 kg, which is two-thirds of the whole Dacia Spring's weight.

The Romanian-Chinese machine can achieve electricity consumption of under 12 kW with mixed city/highway driving and the record 9 kW if only driven in the city. This is a truly environmentally friendly car. It not only takes the emissions from the streets to the power plant, but truly needs much less energy.

HOW'S THAT MEASURED IN MONEY? A normal resident of a large city drives around 300 km a week. A modern car with a gasoline engine would consume around 45 leva in fuel. The Spring, if charged during the nighttime in the garage, will cost you 3.6 leva, which adds up to around 2,000 leva in annual savings. The Dacia can take on up to 30 kW at fast-charging stations, but the price there is different.

WHAT'S THE PRICE OF THE CAR ITSELF? It depends. In Bulgaria, the Spring starts at 33,100 leva - one of the lowest prices in Europe and almost half less than the next cheapest electric car. However, you would have to pay it all. Meanwhile, in Romania the starting price is 36,200 leva, but the Romanian government will refund you 800 leva if your trade in your old car and give you an additional subsidy in the amount of 20,000 leva for buying an electric vehicle. And then, the Spring's price will add up to just 15,400 leva. What would have we said 15 years ago if someone had told us that we would be envying the Romanians? That's a whole different topic. ■

TECHNOLOGY
WHEELS

ON
AIR
BULGARIA



► **РАЗБИРА СЕ, МЕЖДУ SPRING И KWID** няма чак толкова общо. Платформата е една и съща: най-малката версия на модулната CMF, разработена съвместно от Renault и Nissan. Но европейската кола е с драстично изменена конструкция, за да отговори на тукашните норми на безопасност. И ще бъде с доста различен интериор.

КАЗВАМЕ "ЩЕ БЪДЕ", защото това, което виждате, не е окончателната версия на Dacia Spring, а само предварителен прототип. В него още личат някои следи от индийското потекло. Например този електромобил има абсолютно същия плъзгач за въздуха в купето, какъвто имаше москвичът на дядо.

Това няма да остане във финалната кола, естествено. Но ще остане друго нещо, което напомня епохата на москвича: максималната мощност.

В началото на третото десетилетие на XXI век Dacia има дързостта да ви предложи автомобил с... 45 конски сили. Такива показатели наистина помнят само дядовците ни. Най-невероятното е, че те са напълно достатъчни. Просто защото тази кола, макар и с литиево-йонна батерия, тежи удивително малко: едва 970 килограма.

ТОВА Е ПОСТИГНАТО както с хитри конструкторски хрумвания, така и с цената на доста лишения. Премахнато е всичко, което в Dacia смятат за излишно в един автомобил. Например регулирането на волана в каквато и да е посока. И на седалката на височина. Позицията на седалка е тази, която виждате. Вие се нагаждате към нея, а не тя към вас.

Това не значи, че колата е неудобна, макар че от по-високите хора се изисква привикване. Онова, което наистина е неудобно, са седалките. Слава богу, в прототипа не са онези, които ще получат нормалните купувачи. Серииният Spring идва наесен в две версии: една за частни лица и една за бизнес, предвидена за споделяне и наемане. В нея седалките и другите материали са направени максимално издръжливи, за сметка на удобството. Тук са именно те, което след около час седене вече е доста болезнено.

ИНАЧЕ С РАЗМЕРИТЕ всичко е наред. Spring е малко по-дълъг от Volkswagen Up!, но доста по-висок. В резултат и възрастни хора могат да седнат отзад, а багажникът побира 290 литра - с 40 повече от Up. 15-те сантиметра просвет несъмнено ще са плюс в условия като софийските. Радиусът на завои е едва 4.80 метра. Комфортът на возене е приемлив за толкова малка кола, макар че в завоите тя се накланя осезаемо. Обезшумяването е слабо, но от Dacia обе-



щават да променят това при серийното производство.

ОБОРУДВАНЕТО СЪЩО НЕ Е ТВЪРДЕ спартанско. Имате дигитален дисплей за приборите, 7-инчова мултимедия с гласови команди, Android Auto и Apple CarPlay, Bluetooth, USB и климатик. Както и внушителна жабка.

ГЛЕЗОТИИТЕ СВЪРШВАТ ДОТУК, за да не се отразяват на теглото. Защото именно безмилостната диета позволява на Spring да бъде революционен по характер електромобил.

Батерията идва от китайски доставчик, който се казва Sunwoda, и е с капацитет 27.5 киловатчаса. Горещо толкова е батерията при хибрида BMW X5 45e, който може да измине само на ток около 90 км. Spring може да измине три пъти повече. В стандартен цикъл пробегът с едно зареждане е 230 км. Ако карате само в града, стига до 305 км. И това са реални показатели, не само обещания. Ние навъртяхме 140 километра из Букурещ и околностите, след което батерията разполагаше със заряд за още 125. При това, напук на 45-те коня, колата се усеща доста пъргава - още един плюс от ниските ѝ килограми.

ФОРМУЛАТА Е ПОЧТИ ВЪЛШЕБНА: намаленото тегло позволява по-малка батерия. Което означава още по-ниско тегло. Което пък означава по-висока ефективност, по-кратко време за зареждане и, разбира се, по-ниска цена.

Повечето електромобили в момента потребяват средно между 18 и 24 киловата за 100 километра пробег. И значителна част от тази енергия отива, за да превозват

собствените си гигантски батерии. При Tesla Model S Plaid батерията тежи 625 килограма - две трети от теглото на цялата Dacia Spring.

РУМЪНСКО-КИТАЙСКАТА МАШИНА може да постигне разход от под 12 киловата в смешен цикъл, и рекордните 9 киловата в града. Ето най-после един наистина екологичен електромобил. Той не просто премества емисиите от улицата към теца, а действително се нуждае от много по-малко енергия.

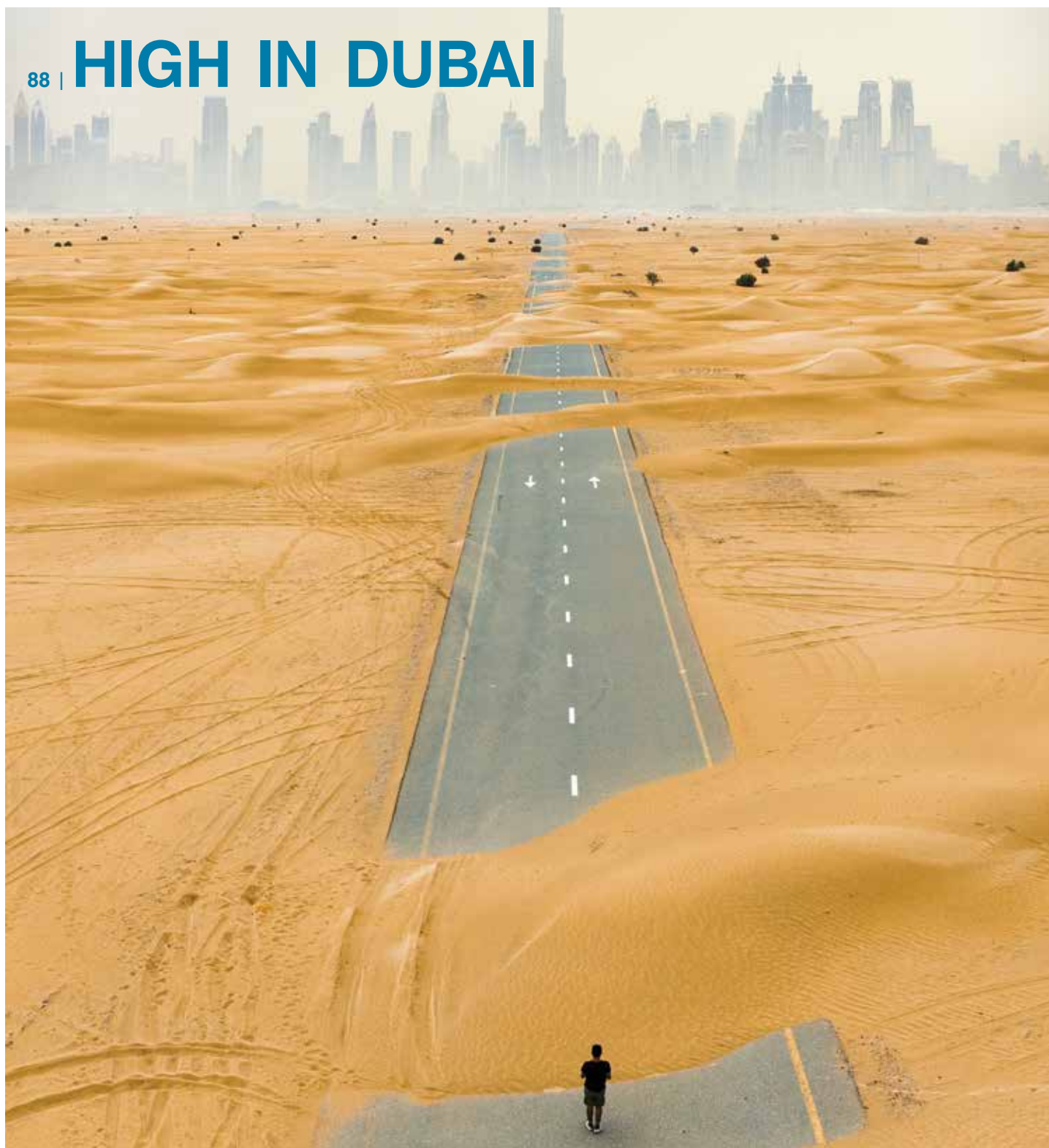
КАК СЕ ИЗМЕРВА ТОВА В ПАРИ? Един нормален жител на голям град изминава до 300 километра седмично. С модерен бензинов автомобил те струват около 45 лева за гориво. Със Spring, зареждан на нощна тарифа в гаража, ще ви струват 3 лева и 60 стотинки. Което пести доста над 2000 лева годишно. На бързи зарядни станции с прав ток Dacia може да поеме до 30 киловата - но там, разбира се, цената за зареждането е друга.

КАКВА Е ЦЕНАТА НА САМАТА КОЛА ЛИ? Зависи. В България Spring започва от 33 100 лева - един от най-ниските показатели в Европа. И почти наполовина под следващия най-евтин електромобил. Но пък ще трябва да ги платите всичките.

Докато в Румъния стартовата цена е 36 200 лева. Само че румънското правителство ще ви отбие 800, ако върнете старата си кола, и после ще ви даде еквивалента на 20 000 лева субсидия, за което си купувате електромобил. И тогава Spring ще ви излезе едва 15 400 лева. Как ли щяхме да реагираме, ако преди 15 години някой ни бе казал, че ще завиждаме на румънците? Но това е друга тема. ■

88 |

HIGH IN DUBAI



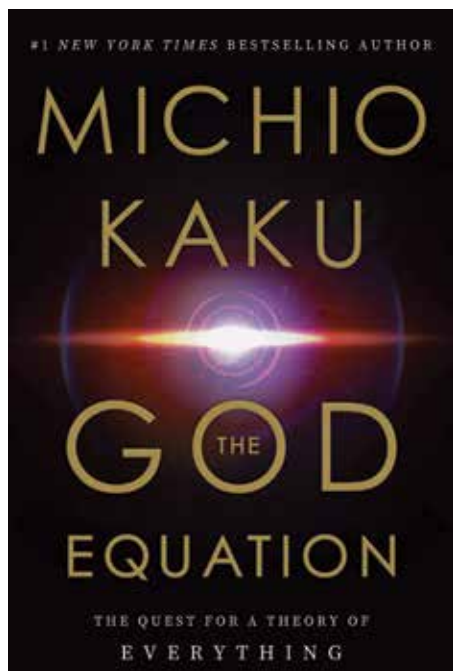
96 | **ДИВОТО ВСЕ ОЩЕ ЗОВЕ**
THE WILD IS STILL CALLING



102 | **МАРАТОН ЗА ВСИЧКИ**
MARATHON FOR EVERYONE



АФИШ



ФИЗИКА

БОЖИЕТО УРАВНЕНИЕ // Най-бляскавите умоове на човечеството са ни дали две ключови теории за устройството на вселената: квантовата и Теорията на относителността. Има само един проблем - тези две теории никак не се съвместяват една с друга. Върховната задача на физиката днес е да открие начин да ги събере заедно - да открие "Божие уравнение", както го нарича прочутият физик и популяризатор на науката Мичио Каку в най-новата си книга.

Издателство Doubleday

PHYSICS

THE GOD EQUATION // The most brilliant minds of mankind have given us two theories about how the universe works: quantum theory and the theory of relativity. The problem is, these two cannot quite coexist. Today, the monumental task before physics is finding a way to combine them – to discover the “God Equation”, as the renowned physicist and science proponent, Michio Kaku calls it in his latest book.

Published by Doubleday



CINEMA

МИЛОСТ // Този филм дебютира в самия край на 2019, но заради Covid-19 така и не стигна до българските киносалони. Just Mercy разказва истинската история на Брайън Стивънсън - блестящ млад юрист, завършил Харвард, който се отказва от скъпоплатена работа, за да защитава несправедливо осъдени на смърт. Борбата му да отърве Уолтър Макмилън от присъда за убийство се превръща в една от най-драматичните съдебни битки в историята на САЩ. В ролите са Майкъл Б. Джордан, Джейми Фокс и Бри Ларсон.

По HBO Go

CINEMA

JUST MERCY // This film made its debut at the very end of 2019, but due to Covid-19, it never reached Bulgarian cinemas. Just Mercy tells the true story of Bryan Stevenson – a brilliant young lawyer just out of Harvard, who declines a high-paying job to defend unfairly sentenced death-row inmates. His struggle to free Walter McMillian from a murder sentence turns into one of the most dramatic legal battles in the history of the USA. The film stars Michael B. Jordan, Jamie Foxx and Brie Larson.

Watch on HBO Go



КЛАСИКА

ГИДОН КРЕМЕР // При масово затворените концертни зали из Европа София е един от малкото оазиси на класическата музика. През април Софийската филхармония ще посрещне един от най-големите цигулари на последния половин век - Гидон Кремер. Латвийският виртуоз ще има два концерта: матине на 18 април (Концерт за цигулка и оркестър от Шуман и Симфония №20 от Моцарт), и вечерен на 22 април ("Тиха молитва" на Канчели и Симфония №9 от Шуберт).

Зала "България"

CLASSICS

GIDON KREMER // With concert halls closed across Europe, Sofia is one of the few havens for classical music. In April, the Sofia Philharmonic welcomes one of the greatest violinists of the past half century – Gidon Kremer. The Latvian virtuoso will have two concerts: a matinee on 18 April (Concerto for violin and orchestra by Schubert, and Symphony No. 20 by Mozart), and an evening performance on 22 April ("Silent Prayer" by Kancheli and Symphony No. 9 by Schubert).

Hall Bulgaria

EN

POSTER

ИЗЛОЖБА

СЪВРЕМЕНО АФРИКАНСКО ИЗКУСТВО // Една от най-любопитните изложби в София през април представя съвременно изкуство от Кения, Етиопия, Танзания, Южноафриканската република и Сейшелските острови. Основният акцент е върху модерни етиопски творци, които се отличават с нетрадиционна образност и похвати. Експозицията може да се види до 27 април в Галерия Лик (ул. Лайош Кошут 37).

Галерия Лик

СЕРИАЛ

ЗМИЯТА // Тази съвместна продукция на BBC и Netflix е базирана на реалната история на Чарлс Собрадж, прословутия "бикини-убиец" и най-търсения престъпник в света през 70-те години. В главните роли са Тахар Рахим като серийния убиец Собрадж, и Джена Коулмън като неговата приятелка и съучастничка Мари-Андре Локлер. Собрадж е жив и до ден-днешен, излежавайки доживотна присъда в Непал.

По Netflix

ПСИХОЛОГИЯ

ТОВА СЪМ АЗ! А ТИ КОЙ СИ? // За всяка човешка дейност - от управлението на самолет до метенето на улиците - ни се полага обучение и после изпит. Изключение прави само най-важната: отглеждането на децата. В него всеки се справя, както може и прецени за добре. Йеспер Юл, световно-известният датски психолог (по призвание, не по образование), се старее да помогне в това с тази книга, посветена на разрешаването на конфликти между възрастни и деца.

Издателство Жанет-45

EN

EXHIBITION

CONTEMPORARY AFRICAN ART // One of the most intriguing exhibitions in Sofia in April presents contemporary art from Kenya, Ethiopia, Tanzania, South Africa and the Seychelles Islands. The focus is on modern Ethiopian artists that stand out with their untraditional imagery and technique. The exhibition will be displayed until 27 April in the Lik gallery (37 Lajos Kosuth Str).

Lik Gallery

TV SERIES

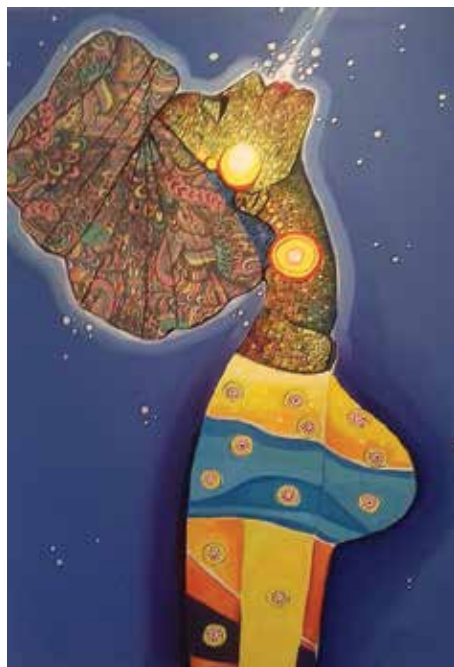
THE SERPENT // This collaborative production by BBC and Netflix is based on the true story of Charles Sobhraj, the infamous Bikini Killer and most wanted criminal in the world during the 1970s. The series stars Tahar Rahim as Charles Sobhraj and Jenna Coleman as his girlfriend and accomplice Marie-Andrée Leclerc. Sobhraj is still alive to this day, living out his life sentence in Nepal.

Watch on Netflix

PSYCHOLOGY

HERE I AM! WHO ARE YOU? // Every single human action – from flying a plane to sweeping the streets, requires training and passing an exam. The only exception is the most important one – raising children. This is something everyone handles as well as they can and as they see fit. Jesper Juul, the world-famous Dutch psychologist (by vocation, but not education), attempts to help with this task in this book dedicated to the resolution of conflicts between adults and children.

Published by Janet-45





Къмпинг Градина

За повече информация и резервации:

+359888 77 33 44
office@campinggradina.com
reservation@campinggradina.com
www.campinggradina.com

КЪМПИНГ ГРАДИНА: ЛУКСЪТ ДА ПОЧИВАШ СРЕД ПРИРОДАТА



Кристално синьо чисто море, ситен пясък, необятен плаж с много хамаци и палмови храсти, които танцуват от морския бриз, създавайки перфектната хореография на лятото – това е гледката, която приковава поколения морски ентусиасти към един от най-дългогодишните къмпинги в България - „Къмпинг Градина“.

Всяка година стотици избират известния къмпинг, защото в него намират луксът и красотата на природата – във всяка форма и за всеки вкус. Да вечеряш под обсипаното със звезди небе и да заспиваш на шума от разбиващите се в брега вълни са моментите, за които бленуваме цяла година. Но от 1 май вече може и да им се насладим – защото тогава „Къмпинг Градина“ отваря врати, съобразно най-високите хигиенни и организационни мерки, и ще посрещне всички, които искат да прекарат майските празници и всички почивни дни около тях не къде да е, а на морето!

Любителите на традиционното къмпингуване могат да разположат караваната си върху електрифицирани и водоснабдени парцели, както и да ползват обновени, чисти и хубави общи бани, санитарни възли и зони за миене, а за почитателите на още **люксовото къмпингуване** на



разположение са 110 модерни дизайнерски бунгала. Освен удоволствие за окото, те предлагат всичко необходимо и са на достатъчно разстояние едно от друго, така че всяко семейство да има лукса да излезе

спокойно на просторната си веранда и да приготи своята вечеря. Всяка къщичка разполага и със собствено барбекю, както и с напълно оборудвана кухня, готова и за най-смелите кулинарни експерименти.

CAMPING GRADINA: THE LUXURY TO RELAX IN LINE WITH THE NATURE

Crystal blue sea, fine sand, vast beach with many hammocks and palm bushes that dance from the sea breeze, creating the perfect choreography of summer - this is the view that captivates and drives generations of sea enthusiasts to one of the oldest and famous camping sites in Bulgaria - Camping Gradina.

Every year, hundreds choose the campsite because there they find the luxury and beauty

to relax in the nature, without lacking a thing. Dining under the starry sky and falling asleep to the sound of the waves crashing on the shore, are the moments we dream about all year round. But these moments won't be just a dream anymore – because on May 1st Camping Gradina opens its doors and welcomes everyone who wants to spend the holidays at the sea!

The lovers of the traditional camping can place their trailers on electrified and water-supplied plots, as well as use renovated and clean bathrooms and washing areas. For the sea lovers, who want a more luxurious experience in the nature, Camping Gradina offers 110 modernly designed bungalows. Each guest and family can find in them everything they need for a quiet, relaxing and comfortable sea vacation. Each house has its own barbecue, as well as a fully equipped kitchen, ready for the most daring culinary experiments.

At Camping Gradina's website - campinggradina.com, you can find details about the luxurious campsite. Camping Gradina will welcome all its guests according to the highest hygienic and organizational measures, guaranteeing a safe and pleasant stay.





ВЪЗКРЕСЕНИЕ ПО БЪЛГАРСКИ

EASTER, BULGARIAN-STYLE

Пет запомнящи се дестинации за Великденските празници

Малко места по света имат такива богати традиции в честването на Възкресение Христово като България. Корените на някои обичаи, свързани с Великден, могат да се проследят назад цели 12 столетия. Bulgaria On Air подбра за вас пет места, на които да прекарате празника наистина незабравимо.

Five memorable destinations to spend the holidays

There are few places in the world that have such rich traditions in celebrating Easter as Bulgaria. The roots of some Easter-related customs can be traced back twelve centuries.

Bulgaria On Air selected five locations where you can enjoy a truly unforgettable holiday.

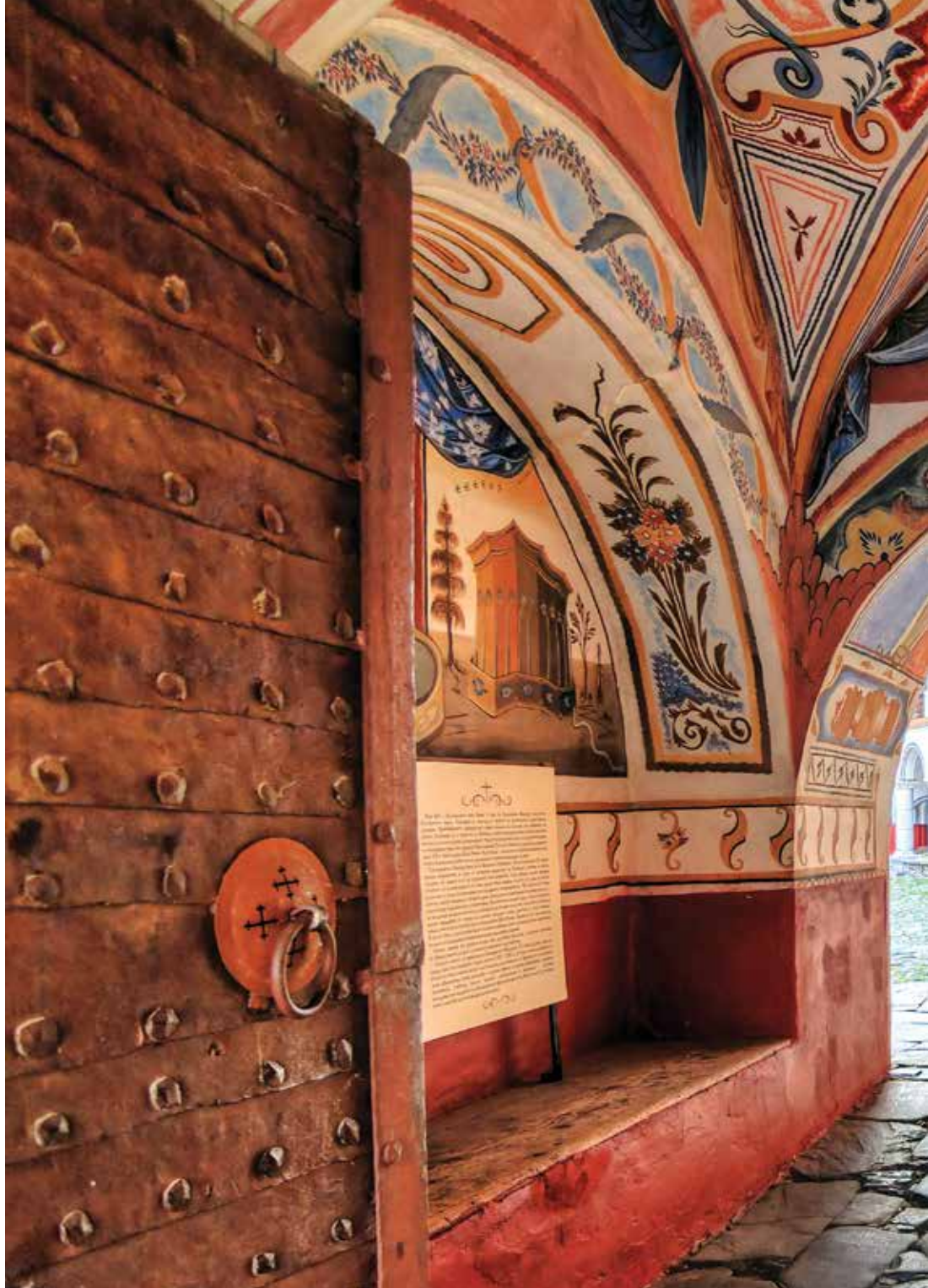


РИЛСКИЯТ МАНАСТИР RILA MONASTERY

Това е най-големият и най-посещаван (над един милион туристи годишно) български манастир. Намира се в северозападните части на Рила, сред прекрасни борови гори, а близостта му до София го прави чудесна дестинация и за еднодневна разходка. За негов основател традиционно е сочен свети Иван Рилски, който водел отшелнически живот в пещера наблизо. На практика изграждането на манастира е започнато от учениците на отшелника, които го посещавали в планината.

Тук са някои от най-хубавите образци на православното църковно изкуство. Позлатеният иконостас с изящната си дърворезба е най-големият в България. В музея на светата обител има богата колекция икони. Обърнете специално внимание на Кръста на Рафаил, кръстен на монаха, който го създал. Според легендата Рафаил успял да извае 104 религиозни сцени и 650 малки фигурки, ползвайки увеличителни стъкла и специални миниатюрни глета. Работата му отнела дванайсет години и накрая творецът загубил зрението си.

This is the biggest and most often visited Bulgarian monastery; it greets more than one million tourists each year. It is located in the northwestern section of the Rila Mountain Range amidst beautiful pine forests; its proximity to Sofia also makes it a wonderful destination for day trips. It is traditionally believed to be founded by St. Ivan Rilski, who was a hermit who lived in a nearby cave. The actual construction of the monastery, however, was initiated by the monk's disciples who came to visit him in the mountains. Some of the finest examples of Orthodox Church art are found here. The gilded iconostasis with its exquisite woodcarving is the largest in Bulgaria. The monastery museum houses a rich collection of icons. Pay special attention to Rafail's Cross, named after the monk who created it. According to the legend, Rafail managed to carve as many as 104 religious scenes - including 650 small figures - into it using magnifying lenses and special miniature burins. It took the master twelve years to complete his work, leaving him blind in the end.



В Рилския манастир са някои от най-хубавите образци на православното църковно изкуство

ЖЕРАВНА ZHERAVNA

Останало в историята като родно място на един от най-големите български писатели – Йордан Йовков, това старопланинско селце е сред най-добре запазените архитектурни резервати в България. Пикът на популярността му е през август по време на прословутия Фестивал на фолклорната носия – тогава хиляди ентузиаста се събират там, обличат традиционни носии, забравят за съвременните удобства и за няколко дни се връщат сто и петдесет години назад във времето.

Но и през останалата част от годината селото има какво да предложи на туристите. Тук ще намерите над 150 съхранени възрож-



генски и предвъзрожденски къщи, включително и над тристагодишната къща на Руси Чорбаджи, превърната сега в музей. Не пропускайте да видите експозицията на икони в местната църква „Свети Николай“. Колкото го удобствата, в Жеравна има няколко много приятни хотелчета и къщи за гости. А храната се приготвя с местни продукти.

Of historical note as the birthplace of Yordan Yovkov, one of Bulgaria's greatest authors, this tiny village in the Balkan Mountains is among the most well preserved architectural areas in Bulgaria. Its popularity reaches a peak every August during the famous festival of folk costumes, when thousands of enthusiasts gather there dressed in traditional costumes. Forget about modern-day conveniences for a few days

and go back in time 150 years.

Throughout the rest of the year, however, the village also has something to offer the tourist. One can find over 150 well-preserved houses here from the Bulgarian National Revival Era as well as from the period preceding it. These include the house of Russi Chorbazhi, which is more than 300 years old and has been turned into a museum. Don't miss the exhibition of icons at the local St. Nicholas Church. And, when it comes to conveniences, Zheravna has several very nice hotels and guesthouses, and as far as food goes, everything is prepared with local produce.

ВЕЛИНГРАД VELINGRAD

Според местната легенда тук някога е живял и свирил на своята лира Орфей (макар

че и всяко друго населено място в Родопите твърди същото). Днес Велинград е един от най-популярните балнеологични курорти в България, което не е кой знае колко чудно, като се има предвид, че в града има осемдесет различни минерални извори. Тук е и Клептуза, най-големият карстов извор в България, а в близките околности на градчето се намират средновековната крепост Цепина и пещерата Лепеница, отворена за туристи едва от миналата година. Ако изберете Велинград за празниците, не пропускайте да се отбиете и в Историческия музей, където покрай всичко останало можете да видите колекция от над хиляда великденски яйца, украсени с писалка и восък – специфична традиция в града, запазена от векове.

According to local legend, once upon a time Orpheus himself lived and played his lyre here. Today, Velingrad is one of the most popular balneological resorts in Bulgaria, which is no surprise considering the fact that the town has eighty different mineral springs. The biggest karst spring in Bulgaria, Kleptuza, is located here, and while within the vicinity of the town one can visit the Tsepina medieval fortress and the Lepenitsa cave, which opened to tourists just last year. If you choose Velingrad for the holidays, don't miss stopping at the Historical Museum where, along with everything else, you can also see a collection of over a thousand Easter eggs that are decorated using the wax resistance method – a specific tradition preserved in the town over the centuries.



"СВ. ДИМИТРИЙ БАСАРБОВСКИ" ST. DIMITRII OF BASARBOVO

Един от по-слабо познатите, но и от най-интересните манастири в България, се намира в долината на река Русенски лом, на десетина километра от Русе. Скалната обител "Св. Димитрий Басарбовски" е основана някъде по време на Второто българско царство. Първото писмено сведение за нея е в османски данъчен регистър от XV век. Манастирът е отлично съхранен и действащ и до днес. В подножието на скалите се намират две стаи и живописната пещера-трапезария, построени през 1956 година. Туристите трябва да изкачат 48 стъпала, за да достигнат скалната площадка и нишата, в която според преданието спял преподобният Димитрий. Въгясно е скалната църква с дърворезбован иконостас и голяма икона на светеца в цял ръст. Съчетайте посещениято тук с престой в Русе, където за Великден се организира традиционно великденско хоро. Току-виж ви излязъл и късметът в голямата томбола, в която наградите са живо агне и домашно изпечени козунаци.

One of the less known yet quite interesting monasteries in Bulgaria is situated in the valley of the Rusenski Lom River, about ten kilometers from Ruse. The rock monastery St. Dimitrii of Basarbovo was founded some time during the Second Bulgarian Kingdom. The earliest written record of it is found in an Ottoman tax register dated from the 15th century. The monastery is excellently preserved and still functions to this day. At the foot of the rocks are two rooms and a picturesque cave refectory built in 1956. Tourists need to climb 48 stairs in order to get to the rock

Основан от хан Омуртаг през IX век, Преслав е избран от цар Симеон за нова столица през 893 година и през следващите десетилетия е едно от водещите книжовни и културни средища на Европа. Тук е създаден един от първите университети на Стария континент – Преславската книжовна школа, в която са преподавали Наум Охридски и Йоан Екзарх

landing and the niche where, according to legend, the revered Dimitrii used to sleep.

To the right, one can see the rock church with the carved wooden iconostasis and a large full-length icon of the saint. Combine your visit here with a stay in Ruse, where they organize a traditional Easter horo (ring dance). You might as well draw a winner in the big raffle; the prizes are a live lamb and homemade, freshly baked Easter cakes.

ВЕЛИКИ ПРЕСЛАВ VELIKI PRES LAV

Ако искате да се насладите на природата и спокойствието на малкия град, но и да има какво интересно да видите, Велики Преслав е отличен избор за празниците. Втората столица на България днес е градче с по-малко от десет хиляди жители, само на час с кола от летище Варна. Основан от хан Омуртаг през IX век, Преслав е избран от цар Симеон за нова столица през 893 година и през следващите десетилетия е едно от водещите книжовни и културни средища на Европа. Тук е създаден един от първите университети на Стария континент – Преславската книжовна школа, в която са преподавали Наум Охридски и Йоан Екзарх. Днес в рамките на Националния историко-археологически резерват "Велики Преслав" могат да се видят добре запазени останки от миналото на града. Непременно влезте в музея на резервата, където се съхраняват Преславското златно съкровище и една от най-богатите колекции от оловни печати в света.

If you want to enjoy nature together with the tranquility of a small town while seeing something interesting at the same time, Veliki Preslav is an excellent choice for the holidays. Bulgaria's second capital is now a town with a population of less than ten thousand inhabitants and is located only an hour's drive from Varna Airport. Founded by Khan Omourtag in the 9th century, Preslav was chosen by Tsar Simeon as his new capital in 893 and, over the subsequent decades, it has been one of the leading literary and cultural centers in Europe. One of the first universities in the Old Continent was founded here – the Preslav Literary School, where Naum of Ohrid and John Exarch used to teach. Today in the Veliki Preslav National Historical and Archaeological Reserve one can see well-preserved remains from the town's past. Be sure to visit the Archaeological Museum that houses the Preslav gold treasure and one of the world's richest collections of lead seals. ■



Жеравна
Zheravna



"Свети Димитър"
St. Demetrius

HIGH IN DUBAI

12 неща, които не бива да пропускате в най-актуалната туристическа дестинация в света

Холивуд и рок музиката опорочиха тази гума: на разговорен английски да се издигнеш - to get high - в наши дни най-често означава да се напушиш с марихуана. Но в никакъв случай не бихме ви посъветвали да го опитвате в Дубай. Първо, там канабисът е извън закона, а притежанието дори на минимално количество - 3 мг - се наказва с минимум 4 години затвор. И второ, изобщо няма нужда да го направите. В Дубай можете да си осигурите разтърсващо сетивата преживяване по старомодния начин - просто като наистина се издигнете. Това не е никакъв проблем в града с най-високите сгради на планетата. Bulgaria ON AIR подбра най-добрите начини да му се насладите - особено сега, когато Дубай е една от малкото свободно допускащи туристи и безопасни дестинации в света.

12 things not to be missed in the world's trendiest destination at the moment

Hollywood and rock music have corrupted this expression: in modern-day colloquial English "to get high" most often means to smoke marijuana. But by no means would we advise you to do that in Dubai. First, cannabis is outlawed there, and possession of even a minimum amount - 3 mg - is punishable by a minimum of 4 years in prison.

And second, you don't need to do it at all. In Dubai, you can have an emotionally shocking experience in the old-fashioned way - just by really getting up. This is no problem in the city with the tallest buildings on the planet. Bulgaria ON AIR has chosen the best ways to enjoy it - especially now that Dubai is one of the few easily accessible and safe tourist destinations in the world.



КАЧЕТЕ СЕ НА БУРЖ ХАЛИФА

CLIMB THE BURJ KHALIFA

Никои не си е правил труда да измери средната височина на сградите в градовете по света. Но ако го беше сторил, Дубай най-вероятно щеше да се окаже на първо място. Вярно, Хонконг има повече небостъргачи с височина над 150 метра - цели 482 срещу 215 за Дубай (за да добиете представа, ще добавим, че най-високата сграда в София, Capital Fort, се издига едва на 126 метра).

Но пък Дубай разполага с неоспоримо най-високата сграда на планетата: Бурж Халифа. Тази впечатляваща кула се издига на 828 метра над земята. Площадката ѝ за наблюдения, до която спокойно можете да се качите, е на 555 метра височина. В ясно време оттам се виждат бреговете на Иран, на грузия край на Персийския залив. Можете и да похапнете в ресторанта At The Top Sky Lounge - цените не са ниски, меко казано, но пък гледката е като никоя друга.

No one has bothered to measure the average height of buildings in cities around the world. But if one had done so, Dubai would probably have come first. True, Hong Kong has more skyscrapers with a height of over 150 meters - as many as 482 against 215 for Dubai (to get an idea, we will add that the tallest building in Sofia, Capital Fort, rises only 126 meters). But Dubai has arguably the tallest building on the planet: the Burj Khalifa. This impressive tower rises 828 meters above the ground. Its observation deck, to which you can easily go, is 555 meters high. In clear weather you can see the shores of Iran, at the other end of the Persian Gulf. You can also dine at the restaurant At The Top Sky Lounge - the prices are not low, to put it mildly, but the view is like no other. At the foot of the Burj Khalifa is one of the most impressive fountains in the city, which shoots water 150 meters into the sky and offers impressive show to tourists every 30 minutes in the evening.

В подножието на Бурж Халифа е един от най-впечатляващите фонтани в града, който изстрелва водни струи на 150 метра в небето и вечерно време на всеки половин час изнася истинско представление за туристите.

РАЗХОДЕТЕ СЕ ИЗ СТАРИЯ ДУБАЙ

TAKE A WALK AROUND OLD DUBAI

Тук са живели хора, и преди петролните милиарди да доведат водещи архитекти и инженери, и да изпъстрят небето със силуети на небостъргачи.

Старият квартал Ал Фахиди пази спомена за онзи някогашен Дубай. Той не е твърде голям, така че спокойно можете да го разгледате и пеша. Лабиринтът от каменни



улички предлага приятна прохлада, а ако искате да се запознаете по-отблизо с местната култура, отбийте се до Центъра на шейх Мохамед за културно разбирателство (SMCCU). Оттук можете да се запишете и за най-различни турове във вътрешността на страната.

People used to live here, even before the billions of dollars from oil brought leading architects and engineers, who painted the sky with silhouettes of skyscrapers. The old quarter of Al Fahidi keeps the memory of that former Dubai. It is not too big, so you can easily walk around by foot. The maze of cobblestone streets offers a pleasant coolness, and if you want to get to know the local culture better, stop by the Sheikh Mohammed Center for Cultural Understanding (SMCCU).

РАЗГЛЕДАЙТЕ ИЗКУСТВЕНИТЕ

ОСТРОВИ

EXPLORE THE ARTIFICIAL ISLANDS

Палм Джумейра е един от най-големите и най-прочути изкуствени острови на планетата. Заслужава си да го видите дори само като инженерно постижение. Освен това тук са концентрирани повечето от най-престижните хотели в града, както и доста луксозни магазини. Монорелсова линия свързва острова с материка и с транспортната система на Дубай. По главната алея са събрани и най-добрите каминчета за улична храна, а ако искате нещо по-изискано, няколко ресторанта ще ви предложат най-доброто от световната кухня в съчетание с гледка към залеза.

Palm Jumeirah is one of the largest and most famous artificial islands on the planet. It is worth seeing it even as an engineering achievement. Further, many of the most prestigious hotels in the city are concentrated there, as well as many luxury shops. A monorail line connects the island with the mainland and with Dubai's transportation system. The best street food trucks are gathered along the main alley, and if you want something more refined, several restaurants will offer you the best of world cuisine combined with a sunset view.

РАМКИРАЙТЕ ДУБАЙ

FRAME DUBAI

Dubai Frame - Рамката на Дубай - е висока 150 метра конструкция от стъкло и блестяща позлата, създадена да подчертае връзката между стария и новия град. В рамката има асансьор, който ще ви качи до върха и ще ви позволи да се разходите и да снимате от високо. Билетите струват между 4 и 12 евро и могат да се купят както на място, така и онлайн. Ще откриете Рамката в сърцето на прочутия парк Забеел.

The Dubai Frame is a 150-meter-high mainly glass structure, designed to emphasize the connection between the old and the new city. There is an elevator in the frame that will take you to the top and allow you to walk and take pictures from above. Tickets cost between 4 and 12 euro and can be purchased both on site and online. You will find the Frame in the heart of the famous Zabeel Park.

ГРАДИНАТА НА ЧУДЕСАТА

MIRACLE GARDEN

Dubai Miracle Garden е по всяка вероятност най-голямата цветна градина в целия свят. Площта на този парк, който се намира на Al Barsha South 3, е цели 72 000 квадратни метра. Изпъстрена е с познати фигури - от



TRAVEL
DUBAI

ON
AIR





СКОЧЕТЕ ОТ НЕБЕТО JUMP FROM THE SKY

Скокът с парашут или парашутизм е хубаво преживяване навсякъде, но едва ли някъде е по-въздействащо, отколкото в извънземния пейзаж на Дубай. Не е нужно да имате предварителен опит, защото Skydive Dubai предлага тандемни скокове, в компанията на опитен инструктор, който на практика върши всичко вместо вас. И дори ще ви осигури професионално видео- и фото заснемане, за да захранвате инстаграм профила си в течение на месеци. Единственият минус е, че интересът е голям и е добре да се запишете авансово онлайн.

Skydiving or paragliding is enjoyable experience everywhere, but hardly anywhere more fascinating than in the alien landscape of Dubai. You don't need to have prior experience, because Skydive Dubai offers tandem jumps, in the company of an experienced instructor who does everything for you. And it will even provide you with professional video and photo shoot to upload on your Instagram account for months. The only downside is that the demand is high and it is advisable to sign up in advance online.

животни до прочути сгради, като и едните, и другите са направени от цветя. В съседство е и Пеперугената градина (Dubai Butterfly Garden), с над 15 000 вида пеперуги и най-различни забавни обучителни курсове за деца.

Dubai Miracle Garden is probably the largest flower garden in the world. The area of this park, which is located on Al Barsha South 3, is 72,000 square meters. It is dotted with familiar figures - from animals to famous buildings, all of which are made of flowers. Next door is the Butterfly Garden, with over 15,000 species of butterflies and a variety of fun training courses for children.

ПАЗАРЪТ ЗА ПОДПРАВКИ THE SPICES SOUK

Дубай има множество колоритни пазари, но този за подправки без съмнение е най-интересният. Сергиите на продавачите преливат във всички възможни цветове - от шафран и черен пипер до най-различни ориенталски комбинации, розови пъпки, персийски сушени лимети и какво ли още не. Между магазинчетата за подправки ще откриете и такива за ръчно изработени фенери, традиционни облекла и всякакви сувенири. Има и госта места за похапване. Само имайте предвид, че известно време след посещението тук няма да усещате никакви други аромати.

Dubai has many colorful markets, but the one for spices is without a doubt the most interesting. The merchants' stands come in all possible colors - from saffron and black pepper to various oriental combinations, rose buds, Persian dried limes. Among the spice shops you will also find ones for handmade lanterns, traditional clothing and all kinds of souvenirs. There are also plenty of places to eat. Just keep in mind that you will not feel any other scents for a while after visiting here.

ПОКАРАЙТЕ СКИ В ПУСТИНЯТА SKI IN THE DESERT

През май средната дневна температура тук е 31 градуса, но това не е никаква пречка, ако искате да се порадвате на зимни удоволствия. Ski Dubai предлага третата най-голяма изкуствена ски писта в света, където дневната карта за всички съоръжения (две нормални писти и трасе за фрийрайд) ще ви излезе около 115 евро. Има и достатъчно удоволствия за хората, които не карат ски, и цената за тях е по-умерена.

In May, the average daily temperature here is 31 degrees, but this is no obstacle if you want to enjoy winter fun. Ski Dubai offers the third



largest artificial ski slope in the world, where the daily ticket for all facilities (two normal slopes and a freeride route) will cost you about 115 euro. There are also enough options for people who do not ski, and the prices for those are more moderate.

ВИЖТЕ СЪСТЕЗАНИЯ С КАМИЛИ SEE CAMEL RACES

Това е може би най-древната оцеляла практика в местната култура: първите сведения за подобни състезания са от VII век след Христа. Добра локация, за да се запознаете с традицията, е кологрумът Ал-Мармум. Само имайте предвид, че заради климатичните особености състезанията обикновено започват доста рано сутрин, около 7 часа местно време, и приключват малко след 9.

This is perhaps the oldest surviving practice in the local culture: the first evidence of such competitions dates back to the 7th century AD. A good location to get acquainted with the tradition is the Al-Marmum racetrack. Just keep in mind that due to the climatic conditions, the competitions usually start quite early in the morning,

around 7 o'clock local time, and end shortly after 9 o'clock.

ЗАВЕДЕТЕ ДЕЦАТА В LEGOLAND TAKE THE KIDS TO LEGOLAND

Гигантският комплекс Dubai Parks предлага най-различни тематични паркове - от спиращи гъха влакчета на ужасите до отгаване на почит на индийското кино. Но най-приятната част без съмнение е Legoland Dubai с неговите над 15 000 модела, изработени от прословутите пластмасови тухлички, и с цели 60 интерактивни пътешествия. Има секции за деца от всички възрасти между 2 и 12 години. Но всъщност основният чар на този парк е, че ще напомни и на вас самите кога сте били деца.

The giant Dubai Parks complex offers a variety of theme parks, from breathtaking horror trains to homage to Indian cinema. But the most enjoyable part is without a doubt Legoland Dubai with its over 15,000 models made of the famous plastic bricks, and with as many as 60 interactive trips. There are sections for children between 2 and 12 years old. But in fact the main charm



of this park is that it will remind you of the time when you were children.

ОХАРЧЕТЕ СЕ В НАЙ-ГОЛЕМИЯ МОЛ В СВЕТА

SPLURGE IN THE LARGEST MALL IN THE WORLD

Пазаруването никога не бива да е основната част от туристическото ви преживяване. Но пак и не върви да пропуснете Dubai Mall, чиито 1 милион квадратни метра търговски площи правят софийските молове да изглеждат истински гжужжета (1 милион квадрата е площта на 200 футболни игрища). Тук има над 1200 магазина, без да броим 150-те ресторанта и още толкова павилиончета за напитки. Годишно оттук минават по 100 милиона души, но през 2021 е малко по-спокойно.

Shopping should never be the main part of your tourist experience. But don't miss Dubai Mall, whose 1 million square meters of retail space make Sofia's malls look like real dwarfs (1 million square meters is the area of 200 football fields). There are over 1,200 shops here, not including

"България Еър" ще изпълни три специални полета от София до Дубай на 30 април, 5 и 10 май. Цените са от 249 евро за двупосочен билет. Редовни полети София - Дубай очаквайте от 19 септември

Bulgaria Air will operate three special flights from Sofia to Dubai on April 30th, May 5th and 10th. Prices are from 249 euros for a return ticket. Expect regular flights Sofia - Dubai from September 19.



the 150 restaurants and as many pavilions for drinks. 100 million people visit Dubai Mall every year, but in 2021 it will be a little calmer.

ПРЕНОЩУВАЙТЕ В ПУСТИНЯТА

SPEND THE NIGHT IN THE DESERT


Само двайсестина минути с кола делят свръхмодерните небостъргачи в новия център от дивата арабска пустиня. Но усещането е, все едно сте пропътували векове назад. Можете да се запишете за всевъзможни сафарита - от офроуд състезания със свръхмощни всъдеходи до преходи с камили. Някои предлагат нощувка в пустинен лагер, съчетана с петзвездна арабска кулинария. При всички случаи преживяването е запомнящо се.

Only twenty-minute drive separates the state-of-the-art skyscrapers in the new center from the wild Arabian desert. But it feels as if you have traveled centuries back. You can sign up for all kinds of safaris - from off-road racing with heavy-duty SUVs to camel rides. Some offer accommodation in a desert camp combined with five-star Arabic cuisine. In any case, the experience is memorable. ■

ДИВОТО ВСЕ ОЩЕ ЗОВЕ

За едно от последните велики приключения на планетата
ви трябва само дебел портфейл, два месеца отпуска
и около половин тон кучешка храна

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

A photograph showing a dog sled team from a first-person perspective on a sled. Three dogs are visible pulling the sled through a snowy, forested landscape under a dramatic, colorful sky at dusk or dawn. The sky has shades of orange, pink, and blue. The trees are dark silhouettes against the bright sky.

Идва епохата на приключенския туризъм: това е категоричната прогноза на всички експерти в сектора. Интересът към алтернативни преживявания непрекъснато растеже в последните десетина години, но след коронавируса вероятно ще счупи всички рекорди. Добра новина за организаторите на "Последното велико състезание" на планетата, които и досега не можеха да се оплачат от липса на интерес.

ЕСТЕСТВЕНО, МНОЖЕСТВО СЪСТЕЗАНИЯ

биха проявили претенции за подобна титла. Но тази на Iditarod, голямото надбягване с кучешки впрягове през Аляска, изглежда от най-основателните.

Колкото и да е странно, тази авантюра е вдъхновена не от прословутата златна треска в Аляска, а от една най-тривиална епидемия от дифтерит.

През 1925, доста след като кучешките впрягове били изместени от самолета и железниците, в изолираното от ледовете миньорско селище Ноум пламнала заразата. Единственият летец, способен да достави спасителния серум от Анкърридж, бил заминал за Канада, затова няколко водачи на впрягове си предложили услугите и успели да изминат 1200 км за едва 127 часа. Последният впряг трябвало да се справя с температура 45 градуса под нулата и вятър над 130 км/ч. Статуята на кучето-водач Балто, издигната от благодарните потомци на миньорите, и до днес може да се види в нюйоркския "Сентръл Парк". ►

THE WILD IS STILL CALLING

In order to experience one of the last great adventures the planet has to offer, you will only need a thick wallet, two months of leave and about half a ton of dog food.

By KALIN NIKOLOV / Photography WHEELS

The era of adventure tourism is approaching: experts in the sector are adamant. Interest towards alternative experiences has been growing steadily during the past decade, but after the coronavirus, it is likely to break all records. This is good news for the organisers of the Last Great Race on the planet, who cannot exactly complain about a lack of interest so far.

NATURALLY, MANY RACES would contest this title. But Iditarod, the great sled dog race, seems to have the most justified claim. As strange as it sounds, this adventure was not inspired by the infamous gold rush in Alaska, but rather, a trivial epidemic of diphtheria. In 1925, long after sled dogs were replaced by planes and trains, the isolated ice-bound town of Nome had an outbreak of the disease. The only

pilot capable of delivering the saving serum from Anchorage, had left for Canada, so several sled team drivers offered their services and managed to make 1,200 km in only 127 hours. The last team had to deal with a temperature of 45 below zero and winds of over 130 km/h. The statue of the sled leader Balto raised by the grateful successors of the miners, is still in Central Park, New York.

IT IS PRECISELY THIS FORGOTTEN STORY that inspired the Alaskan natives Dorothy Page and Joe Redington in 1973 to resurrect sled dog racing along the legendary route Iditarod (an Indian name that according to interpretations meant either pure water or distant location). Their beginnings were humble enough, but the race quickly gained traction and today, it attracts hundreds of participants, over 40,000 viewers and enough wealthy sponsors to offer an award

fund of nearly 1 million dollars.

The rules are quite simple – each team must consist of 12 to 16 dogs and have specific equipment. From the start in Anchorage to the finish line in Nome, the participants take three obligatory 24-hour breaks. They are not allowed to replace their dogs along the route, so the animals are designated with special microchips. Any crew that finishes with less than five dogs, is disqualified.

THE DOGS THEMSELVES ARE THE MAIN INVESTMENT – the price of 16 good animals can exceed 10,000 dollars, and their upkeep is anything but cheap. The other option is to hire a sled team from one of the numerous dog breeders in Alaska, Canada, Finland or Russia, after first passing a month-long course on driving a sled. The bottom line also includes the participation fee (2,000 dollars if paid by 27 June the previous



Iditarod се провежда в края на февруари и началото на март, но е добре да се запишете госта по-отрано (www.iditarod.com). Помислете и за обучение по каране на шейна (примерно на dogsledding.com) - пет дни струват около 500 евро. Iditarod takes place at the end of February and the start of March, but it is advisable to sign up early (www.iditarod.com). You might also want to consider a sledding course (like dogsledding.com) – five days will set you back about 500 euro.



year, 4,000 by November, and 8,000 for those signing up at the last moment), as well as money for full winter gear and around half a ton of food which the dogs will eat during the two weeks of the race.

THE RECORD HOLDERS

- The record for the quickest run of the 1,850-kilometre route belongs to Mitch Seavey from 2017 – 8 days, 3 hours and 40 minutes. The slowest run is that of John Schultz from 1973 – 32 days and 15 hours.
- the smallest difference between first and second place was in 1978, when Dick McKay overtook Rick Swenson by one second – or one dog's nose.
- Rick Swenson is the most successful participant – he has won the race five times in the span of three decades (1977–1991). However, this year, Dalas Seavey managed to match his

record.

THE GEAR

Mandatory equipment

- Dogs – 12 to 16, preferably an Alaskan Husky. Malamutes, praised by Jack London, are more powerful, but slower.
- Sled – recently, sleds made out of titanium alloys are becoming popular, weighing only about fifteen kilos.
- Axe used to chop wood and break ice.
- Sleeping bag – a thermal one for winter conditions.
- Oven – for warming food and thawing snow. De-naturated alcohol is used for fuel, as it is safer than gas.
- Snowshoes*
- Dog shoes – eight pairs per dog, changed at each break.

Veterinary handbook

A ceremonial package from the US Postal Service – as proof that the race is held along the old post service route. After the end of the race, these packages are auctioned off, frequently for hundreds of dollars.

Food for the musher – frozen ready-prepared food, energy bars, isotonic beverages.

Dog food – meat, lard, vitamin supplements, chicken and turkey skins. Each dog requires 12-14 thousand calories a day. Food bags are sent in advance to the 18 intermediate checkpoints of the race.

Additional equipment

A miner's lamp, a knife, instruments for fixing the sled, dog coats, massage oil and nail clipper for the animals, a first-aid kit, a toothbrush, a walkman, a spare jacket, a cooler (in this case used for keeping food and beverages hot, as well as mixing the dog food). ■

► ИМЕННО ТАЗИ ПОЗАБРАВЕНА ИСТОРИЯ

Вдъхновила аляскинските кореняци Доро-ти Пейдж и Джо Редингтън през 1973 да възкресят кучешките надбягвания по легендарното трасе Айгитарод (индианско име, което според различните тълкувания значело или чиста вода, или далечно място). Началото било скромно, но после надпреварата бързо набрала скорост и днес привлича стотици участници, над 40 000 зрители и достатъчно богати спонсори, за да разпределя награден фонд от почти 1 млн. долара.

Правилата са съвсем прости - всеки впряг трябва да се състои от 12 до 16 кучета и да носи определена екипировка. Между старта в Анкъридж и финала в Ноум участниците правят три задължителни 24-часови почивки. Няма право да подменят кучетата по трасето, затова животните се маркират със специални микрочипове. Екипаж, който финишира с по-малко от 5 кучета, се дисквалифицира.

САМИТЕ КУЧЕТА СА ОСНОВНАТА ИНВЕСТИЦИЯ

- цената на 16 добри животни може да надхвърли 10 000 долара, а и издръжката им никак не е евтина. Другият вариант е да си наемете впряг от някой от многобройните кучкарници в Аляска, Канада, Финландия или Русия, като първо изкарате едномесечен курс по управление на кучешка шейна. В сметката включете още таксата за участие (2000 долара, ако платите до 27 юни предната година, 4 000 до ноември и 8 000 долара за записалите се в последния момент), а също пари за пълна зимна екипировка и за около половин тон храна, колкото ще погълнат животните за двете седмици на състезанието.

РЕКОРДЬОРИ

Рекордът за най-бързо преминаване на 1850-километровия маршрут е на Мич Сийви от 2017 година - 8 дни, 3 часа и 40 минути. Най-бавното преминаване е на Джон Шулиц от 1973 - 32 дни и 15 часа.

Най-малката разлика между първия и втория е през 1978, когато Дик Макей изпреварва Рик Суенсън с една секунда - или с един кучешки нос.

Рик Суенсън е най-успешният участник - печелил е състезанието пет пъти в рамките на три десетилетия (1977-1991). В тазгодишното издание, приключило през март, Далас Сийви обаче изравни рекорда му.

ЕКИПИРОВКАТА

Задължително оборудване

Кучета - 12 до 16, за предпочитане от кръстоската аляскинско хъски. Маламутите, възпети от Джек Лондон, са по-яки, но и по-бавни.

Шейна - в последните години на мода са

Едно-единствено аляскинско хъски може да изтегли до половин тон товар. Добрите впрягове развиват 33 км/ч максимална скорост и 19 км/ч средна.
A single Alaskan Husky can pull up to half a ton of freight. Good teams can make a maximum speed of 33 km/h and an average speed of 19 km/h.



шейните от титаниеви сплави, които тежат едва петнайсетина килограма.

Брадъва - служи и за сечене на дърва, и за трошене на лед.

Спален чувал - специално изолиран, за зимни условия.

Печка - за подгряване на храната и топене на сняг. За гориво се използва денатуриран спирт, по-безопасен за транспортиране от газа.

Снегоходки

Кучешки ботушки - по осем комплекта на куче, сменят се при всяка почивка.

Ветеринарен справочник

Церемониален пакет от Пощите на САЩ - като свидетелство, че състезанието е по стария пощенски маршрут. След финала тези пакети се продават на търг, често за

стотици долари.

Храна за водача - замразени готвени храни, енергийни десертчета, изотонични напитки. Кучешка храна - месо, лоу, витаминозни добавки, пилешки и пуешки кожи. Всяко куче се нуждае от 12-14 хиляди калории дневно. Чувалите с храната се разпращат предвартелно в 18-те междинни контролни пункта на състезанието.

Допълнително оборудване

Миньорска лампа, нож, инструменти за поправка на шейната, кучешки палтенца, масажно масло и нокторезачка за животните, аптечка, четка за зъби, уокмен, резервно яке, хладилна чанта (в случая се използва за запазване на храните и напитките топли, а също и за смесване на кучешката храна). ■

ГРЪЦКО ЛЯТО 2021!

Лятото започва през май с директни полети до новите гръцки дестинации на България Еър. Пътувай до едни от най-красивите и магнетични гръцки дестинации – о.Крит, о.Корфу, о.Родос и Солун.



Забележителни плажове и спираща дъха природа.

О-В КРИТ - Директни полети до Хераклион **от 22 май, в четвъртък и неделя**

О-В КОРФУ - Директни полети **от 11 юни, всеки петък и вторник**

О-В РОДОС - Директни полети **от 22 май, всяка събота; от 01 септември, всяка сряда и събота**

СОЛУН - Директни полети **от 21 май, всеки петък и неделя**

Виж повече на: www.air.bg

Приятно и безопасно пътуване с България Еър!

МАРАТОН ЗА ВСИЧКИ

Подготовката за 42 км бягане изисква инат, пот и много, ама много почивки

Една година карантинни мерки, шизофренично променливи решения и най-вече работа от къщи: тепърва ще оценяваме до какви трайни промени в живота ни ще доведат те. Но една вече е факт: рекордно засилен интерес към спорта. И особено към някои негови форми, отхвърляни доскоро като твърде екстремни, като например маратонските бягания. Пробягването на 42.195 километра е наистина много сериозно натоварване за организма. Неслучайно пионерът в този спорт, древногръцкият войник Фидипид, се е стропосил мъртъв, след като успял да дотича с вестта за победата над персите. Но истината е, че маратонското бягане е съвсем постижимо за всички - стига да отделят внимание и търпение на предварителната подготовка.

Мотивация: От самото начало трябва да сте сигурни, че го искате. Вероятно ще ви стимулира да знаете, че едва половин процент от хората на планетата са бягали маратон. После ще можете да се оглеждате с чувство на превъзходство.

Екипировка: Най-важни са обувките. Не се стеснявайте да пробвате много модели, за да отсееете най-удобните за вас, и си купете наведнъж два-три чифта.

Хранене: Наблежете на въглехидратите - те да са поне половината от храната ви, остатъкът се пада на протеините и ненаситените мазнини.

Възстановяване: Не тичайте всеки ден. Иначе, вместо организъмът ви да реагира на тренировките и да натрупа мускули и издръжливост, той само ще се изтощава все повече.

Течности: При бягане над час задължително си носете течност, пийте по около четвърт литър на всеки 20 минути.

Основата: Преди да започнете сериозни тренировки, трябва да сте сигурни, че можете да издържите 30 минути непрекъснато тичане. Скоростта не е важна.

Тренировки: Ако отговаряте на горното условие, четири месеца са напълно достатъчни, за да се подготвите за маратона. Спазвайте обаче стриктен график.

Първи месец:
понеделник - 5 км тичане
вторник - почивка
сряда - 6.5 км
четвъртък - 5 км
петък - почивка
събота - 8 километра
неделя - почивка

Всяка седмица увеличавайте съботния пробег с по 1.5 километра. Почивните дни си остават неизменни до края на подготовката.

Втори месец:
Понеделник - 6.5 км
сряда - 9 км
четвъртък - 6.5 км
събота - 16 км (всяка седмица добавяте по 1.5 - 2 км)

Трети месец:
понеделник - 8 км
сряда - 13 км
четвъртък - 8 км
събота - 25 км (всяка седмица добавяте по 1.5 - 2 км)

Четвърти месец:
Вече трябва да сте достигнали 32-33 км в събота. Започвате да намалявате, като в последната седмица преди маратона тичате максимум по 5 км. ■



A Marathon For Everyone

The preparation for 42 kilometres of running requires persistence, effort, and many, many breaks

A year of quarantine measures, erratic, contradictory decisions and most of all, working from home: we have yet to assess the permanent changes all of these will impose on our lives. But one of them is already a fact: a record-high enthusiasm for sports. And especially for certain forms of sports that were until recently rejected as being too extreme such as marathons, for instance. Running a total of 42.195 kilometres is truly a serious overexertion for the body. It is no coincidence that the pioneer of the sport, the ancient Greek warrior Pheidippides, dropped dead after running that distance to give news of the victory over the Persians. But the truth is, marathon running is absolutely achievable for everyone – as far as they invest enough attention and enough patience in the preparation before the run.

Motivation: You need to be sure you want this from the very start. You might be motivated to know that only half a percent of people on the planet have run a marathon. So you will leave with a sense of superiority.

Equipment: The shoes are the most important part. Do not shy away from trying a lot of different models on to find the ones that are right for you, and buy two or three pairs immediately.

Food: Focus on carbohydrates – they need to make up at least half of your food intake, and the rest is divided between protein and unsaturated fats.

Recovery: Don't run every day. If you do, instead of your body reacting to the training, bulking up, and increasing in stamina, it will grow more and more fatigued.

Liquids: If you are planning to run for more than an hour, always bring some fluids, drink about a quarter of a litre every 20 minutes.

The foundation: Before you start training seriously, you have to be sure you can do 30 minutes of non-stop running. The speed is not important.

Workouts: If you meet the condition above, four months are entirely sufficient to get you ready for the marathon. But you do need to keep to a strict schedule.

First month:
Monday – a 5k run
Tuesday – rest
Wednesday – 6.5 km
Thursday – 5 km
Friday – rest
Saturday – 8 km
Sunday – rest

Increase your Saturday run by 1.5 kilometres every week. Rest days remain the same until the end of training.

Second month:
Monday – 6.5 km
Wednesday – 9 km
Thursday – 6.5 km
Saturday – 16 km (add 1.5–2 km each week)

Third month:
Monday – 8 km
Wednesday – 13 km
Thursday – 8 km
Saturday – 25 km (add 1.5–2 km each week)

Fourth month:
At this point, you should have reached 32-33 km on Saturday. Start tapering, taking your runs down to a maximum of 5k the week before the marathon. ■





ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество



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!



АМСТЕРДАМ ЗА ЛАКОМНИЦИ

Добре дошли в града, в който велосипедистите винаги имат предимство, рибата се яде сурова, а вафлите имат по-дълга история от модерна България

Телен МАРАРИТА СПАСОВА / Фотография SHUTTERSTOCK

Представете си, че ваша добра приятелка и колежка - холандка ви предложи авангардна за Балканите и обичайна за Европа авантюра, наречена *Home Swap*, тоест размяна на жилища, лайфстайл и философия за две седмици. В резултат на което холандката, заедно с мъжа и двете им деца, се озовават в наследствен панелен апартамент в „Младост“, а вие и домочадието мигрирате временно в Амстердам.

Домакинята, с присъщия холандски здрав разум и прагматизъм, е оставила тефтер с безценни съвети и указания, своеобразен *Modus operandi* за балканци в Амстердам. Вие сте ѝ оставили телефона на Бърза помощ...

И ТАКА, ДЕН ПЪРВИ. Настаняване във ветро, усмихнато тясно жилище край канал, в който плуват патици и лебеди, с малки лебедчета при това. Изненада първа – на прозорците (а те са големи, почти от пода до тавана) няма пердета. Затова пък има орхидеи. Тефтерът услужливо ви информира, че традицията на голите прозорци има най-малко три обяснения. Първото: тъй като навремето жилищата се отоплявали с камина с жив огън, среднощните пожари били често явление, а съседите в отсрещните сгради могли бързо да вдигнат тревога и да спасят домакините и имуществото. Обяснение второ: в страна на моряци и търговци, съпругите пазели доброто си име в отсъствие на мъжете си, като показвали, че няма какво и кого да крият зад спуснати пердета. Обяснение трето: болшинството холандци са протестанти. Те живеели в енории, където всеки познавал всички останали. А добрият тон изисквал добрият християнин да не крие живота си зад пътни завеси, които неминуемо предполагали грех... Онези, които все пак гръзвали да поставят завеси, плащали наказателна такса.

Домакинята ни е оставила внушителна бележка, с която ни запознава с историята на страната и с приноса ѝ към човечеството (от Хуго де Гроот, башата на международното право, до Рембранд и Ван Гог). И след това ни информира, че велосипедите ни очакват на паркинга в края на улицата. "Карайте в червената лента и не се тревожете за правилника, при инцидент велосипедистът винаги има право. Пешеходци върху велосипедната линия се наказват с глоба, независимо от обстоятелствата.



Кухнята е микроскопична, затова обикновено се храним навън или поръчваме готова храна. Можете да закусвате в бистрото на ъгъла, без да плащате, има откритата сметка на мое име. Вземете си една порция *uitsmijter* с два прибора (ние ценим песнеливите хора) – включва три пържени яйца, хляб, сирене и бекон. За децата препоръчваме *Poffertjes* – малки пухкави палачинки с брашно от елда, поръсени с масло и пудра захар, но за разкош можете да изберете гарнитура от карамелен сироп (*stroop*), бита сметана (*slagroom*) или ягоду (*aardbeien*).“

ДЕН ВТОРИ. Разходка с лодка по каналите, запознанство със съседите отляво и отдясно, продължително ръкуване, размяна на имена, визитки, учтивости, канят ви на чаша вино и херинга в петък, точно в 19 часа, казват „не носете подаръци“ и това ви изпълва със сериозни подозрения, че може да се изложите... Но Книгата съдържа специален раздел за добрите обноски, браво на домакинята.

„Съседите сигурно ще ви поканят на гости.

Непременно им занесете някакъв дребен подарък – цветя (тук те са евтини), бутилка вино, сладкиш или сувенир от вашата страна. Винаги поздравявайте хората по име. Размяната на три целувки по бузите е проява на добър тон, но помнете: мъжете НЕ целуват мъже. Бъдете точни, в никакъв случай не закъснявайте. Ако някой се отбие в дома ни, почерпете го кафе с мляко и захар. И карамелени вафли (*stroorwafel*). Това е холандски деликатес, приготвен за първи път в град Гауга през XVIII век. Всъщност до 1870 *stroorwafels* са се правели само в Гауга, където имало почти сто пекарни, специализирани в направата им. Сервират се върху чаша с кафе, така че да набъбнат от парата и да разгърнат вкуса си.“

ДЕН ТРЕТИ. Пълно изтощение след обиколка на Кралския музей (*Rijksmuseum*) с колекция произведения на холандските майстори, дивене пред "Нощната стража" (1642) на Рембранд и "Прислужничката" (1658) на Вермеер. Следва Музеят на Ван Гог, лутане сред 200 картини, 500 рисунки и 700 писма, съзерцание на "Селяни ядат картофи" (1885) и усещане за



град Веерт, където някоя си Мария Хубертина Хендрикс продавала прясно изпечения пап на перона на гарата".

ДЕН ПЕТИ. След поучителен ден в музея на Ане Франк идва време за дългоочакваното гостуване в съседите отгясно. Висок мършав цигулар и изящна жена с огненочервена коса и обсипано с лунички кръгло лице, с пет деца на възраст от три до тринайсет години, две от тях осиновени. Домът им, обзаведен в бяло, бледосиво и сепия, поражда с олекотен, одухотворен, закачлив интериор. След чаша вино на крак ви насочват към масата, където ви очаква най-прочутият холандски специалитет ... пресен, свеж, да не кажем почти жив. Hollandse pieuwe haring или, иначе казано, херинга. Изборът е дали да наместите рибката върху разрязана по дължината кифла, с гарнитура от нахълцан лук или кисели краставички, или да я спуснете "на голо", като я уловите за опашката и я метнете ловко в устата си с отметната назад глава. За щастие главата на херингата е махната, иначе човек би се чувствал като анаконда, която гледа жертвата си в очите, докато я поглъща.

Домакините любезно ви обясняват, че единствено уловената между май и юни херинга се нарича Hollandse pieuwe. Приготвя се според холандската традиция, а именно току-що уловената риба се изкормва още на борда на лодката, но панкреасът се остава в коремчето. Ензимите консервират херингата, която се осолва съвсем леко. Вкусът ли... хм, задушливо интензивен като че ли е най-точното определение. Добре че домакинята ни налива спасителни шотове холандски джин с хвойна, Jenever. Създаден е в Холандия през XVIII век от лекаря Франсиско Силвиус, който един прекрасен ден накуснал в спирт хвойнови плодчета, кимион, анасон и още някои билки, създавайки уникална напитка, замислена първоначално като лекарство срещу стомашни болки, камъни в жлъчката и бъбречни заболявания. Следващите дни се излизват неусетно в експедиции за лалета, еднодневни екскурзии до Утрехт и Ротердам, посещение на вятърна мелница и накрая, аелуя, почивка в селска ферма, където се яде на корем холандско сирене и се потропва с дървено сабо, в компания на деца, кротки крави, коне и кокошки. Накрая се прибирате в София каталясали и намирате дома си трептящ от чистота, погреден и зажаднял за своите стопани. ■

свиреп глад, достоен за морски вълци... Излизате на улицата на свечеряване, озовавате се наред ветровит „летен“ ден и фиксирате уютно бистро на ъгъла. Вмъкват се и отваряте Книгата, раздел „Нещо за хапване“.

„Във всички кафенета и барове се сервират Bitterballen – пържени топки с пълнеж от ситно нахълцано говеждо, брашно, масло, зелени и пикантни подправки, в хрупкава панировка. Поднасят се с много горчица. Идеално мезе за бира. Но ако сте много гладни, поръчайте stamppot – образец на холандската кухня. Народно, Вкусно и питателно блюдо, което в никакъв случай не може да се нарече гурме. Представлява няколко печени и грубо намачкани картофа с много масло и гарнитура от къдраво зеле, лук и моркови, плюс грамадно парче пушена наденица (rookworst).“

ДЕН ЧЕТВЪРТИ. Мускулната треска от неморното въртене на педалите се е превърнала във ваш модус виенди. Опитвате се да свикнете със сладко-соления вкус на черните лакрицови бонбони (Drop) и кроите пъклени планове как ще занесете цели торби с това

потресаващо лакомство на приятели, колеги и роднини. „Как ги ядете?“, питате с недоумение всеки срещнат холандец. „Свикваме от най-ранна детска възраст и когато пораснем, вече сме обръзнали и дори ги харесваме...“. Прекарвате деня в музея NEMO, най-големият научен музей в Нидерландия, построен по проект на Ренцо Пиано. Истински рай за деца и доморасли експериментатори, където хиляди експонати, уреди и устройства предлагат на посетителите да изпробват как действат. В прилежащия NEMO театър се провеждат лекции, изложби и презентации. А в късния следобед намирате поредното „ваше“ място и отваряте Книгата.

„Днес е време да опитате холандския източник на енергия Snert или Erwtensoeer, грахова супа с наденица, кубчета бекон, свински пръжки и хляб, която трябва да бъде толкова гъста, че лъжицата на стои права в нея... Ако ви се дояде нещо сладко, вземете си плодот флан (Limburgse vlaai), сладкиш с хрупкава коричка и пълнеж от ябълки, сливи, вишни или кайсии. Типичен за южната област Лимбург, сладкишът произхожда от

AMSTERDAM FOR GLUTTONS

Welcome to the city where cyclists always have the right of way, fish is eaten raw and waffles have a longer history than modern Bulgaria

By MARGARITA SPASOVA / Photography WHEELS

Just imagine that a good lady friend and colleague of yours from the Netherlands offers you to participate in an adventure called Home Swap. This is novel for the Balkans, but commonplace for Europe, i.e. swapping homes, lifestyle and philosophy for two weeks. As a result of which, your Dutch friend, together with her husband and their two children, land in a pre-fab block of flats in Sofia's Mladost neighbourhood, while you and your family temporarily migrate to Amsterdam.

Your absent hostess, with her innate Dutch common sense and pragmatism, has left a notebook with invaluable advice and instructions, a kind of *modus operandi* for Balkan dwellers in Amsterdam. You have left her just the emergency number...

AND SO, DAY ONE. Settling into a bright, inviting small place along a canal in which ducks and swans are swimming with their cygnets. Surprise number one: the windows (which are large, reaching almost from floor to ceiling) have no curtains. Instead there are orchids. The notebook obligingly informs you that the tradition of curtain-less windows has at least three explanations. The first: in the past, homes were heated by an open fire place, so midnight fires frequently occurred, and people in the opposite buildings could quickly sound the alarm and thus save the inhabitants and their possessions. Explanation two: in a country of sailors and merchants,

wives were intent on keeping their good reputation while their husbands were away, showing that they had nothing and nobody to hide behind drawn curtains. Explanation three: the majority of the Dutch are Protestant. They lived in parishes where everyone knew each other and good manners required a good Christian not to hide his life behind heavy curtains, which invariably presupposed sin. Those who dared to put up curtains had to pay a penalty fee.

Your hostess has left us an impressive note, acquainting us with the history of the country and its contribution to mankind (from Hugo de Groot, the father of international law, to Rembrandt and Van Gogh). And then informs us that our bicycles are waiting for us on the bike rack at the end of the street. "Drive in the red lane and don't worry about the rules. In case of an accident the cyclist is always right. Pedestrians walking in the cycle lane are fined, regardless of the circumstances. "The kitchen is minute, so we usually eat out or order takeout. You can have breakfast in the bistro on the corner, without paying, they have an open account in my name. Order and share a serving of *uitsmijter* (we value thrifty people) – which includes three fried eggs, bread, cheese and bacon. For the kids we recommend *Poffertjes* – small, fluffy pancakes made with buckwheat flour, sprinkled with butter and powdered sugar, but you can also indulge in a topping of caramel syrup (*stroop*), whipped cream (*slagroom*) or strawberries (*aardbeien*)."

DAY TWO. Boat ride along the canals, acquaint yourself with your next-door neighbours, exchange names, cards, courtesies, invite them to a glass of wine and herring on Friday, 7 pm sharp, "no gifts" - which makes you wonder what exactly is expected of you. The Book contains a special section about good manners, and we are grateful to the lady of the house for this information.

"The neighbours will probably invite you over. Do not forget to take along a small gift – flowers (they are cheap here), a bottle of wine, cake or souvenir from your country. Always greet people by name. Exchanging three pecks on the cheek is a show of good manners, but remember: men do NOT kiss men. Be punctual, on no account be late. If somebody drops by while we are away, treat him to white coffee and caramel waffles (*stroopwafel*). This Dutch delicacy was first made in the town of Gouda during the 18th century. In fact, until 1870 *stroopwafels* were made only in Gouda, which boasted almost 110 waffle bakeries. They are served on top of a cup of coffee, causing the steam to soften them and bring out the flavor."

DAY THREE. Utter exhaustion after a tour of the National Museum (*Rijksmuseum*) with a collection of works by the Dutch masters, marvelling at Rembrandt's "Night Watch" (1642) and Vermeer's "The Milkmaid" (1658). Follows the Van Gogh Museum, with its 200 paintings, 500 drawings and 700 letters, contemplation of "The Potato Eaters" (1885)





and a feeling of intense hunger, big enough to eat a horse...

You emerge back out on the street at dusk, into a windy "summer" day, your eyes fixed on a cosy bistro on the corner. Inside it you open the Book to the "A Bite to Eat" section.

"All cafés and bars serve Bitterballen – deep-fried orbs, filled with a mixture of chopped beef, flour, butter, herbs and spices, in a crunchy breadcrumb coating. Served with plenty of mustard. The perfect snack for a beer. But if you are really hungry, order stamppot – the epitome of Dutch cuisine. A hearty, tasty and nutritious dish, but not exactly what you would call haute cuisine. It consists of baked and mashed potatoes with lots of butter and mixed with kale, onions and carrots, plus a huge piece of smoked sausage (rookworst)."

DAY FOUR. Sore muscles from incessantly pedalling have become your *modus vivendi*. You are trying to get used to the sweet-salty taste of the black liquorice toffees (Drop) and devise diabolical plans about how to take bagfuls of this dubious treat back home to friends, colleagues and relatives. "How can you eat this?" you ask the Dutch in bewilderment. "We get used to it from an early age and by the time we have grown up we have become inured to it and even like it." You spend the day at the NEMO Museum, the biggest science museum in the Netherlands, designed by Renzo Piano. A genuine paradise for children and

home-grown experimenters, where thousands of exhibits, instruments and devices invite visitors to see how they work. In the adjacent NEMO Theatre lectures, exhibitions and presentations are organized. In the late afternoon you stop to rest and open the Book.

"Today it is time to try the Dutch source of energy Snert or Erwtensoepp, pea soup with sausage, diced bacon, pork cracklings and bread, which should be so thick that you can stand a spoon upright in it. If you fancy something sweet, order a fruit flan (Limburgse vlaai), a delicious pie with a crunchy crust, filled with apples, plums, sour cherries or apricots. Typical of the southern area of Limburg, the pie originated in the town of Weert, where Maria Hubertina Hendrix sold her freshly baked pies at the train station."

DAY FIVE. After an instructive day at the Anne Frank Museum, it is time for the eagerly anticipated visit to the right-door neighbours. A tall, lanky violinist and a graceful woman with flaming red hair and a round face full of freckles, with five children aged between three and 13, two of them adopted. Their home, furnished in white, pale grey and sepia, stuns with a light, bright and playful interior. After a glass of wine while standing, you are directed to the table where the most famous Dutch speciality awaits you... fresh and almost alive. Hollandse nieuwe haring or, in other words, herring. You can either arrange the fish on the lengthwise cut bun, garnished with chopped on-

ions or gherkins, or eat it by itself by holding it by the tail and dunking it into your mouth with your head thrown back. Luckily the fish's head has been removed, otherwise you would feel like a snake looking its prey in the eyes while swallowing it. Your hosts explain politely that herring should only be called Hollandse nieuwe if it is caught between May and July. It is prepared according to the Dutch tradition, i.e. the freshly caught fish are gutted onboard the fishing boats, leaving the pancreas in the fish. The pancreatic enzymes perform much of the preservation of the herring, so that less salt is needed. The taste ... well, stiffling intense might be the best way to describe it. It is a good thing the hostess is pouring out lifesaving shots of Dutch gin with juniper, Jenever. Created in Holland in the 18th century by the physician Franciscus Sylvius, who one fine day soaked juniper berries, caraway, aniseed and some other herbs in alcohol, creating a unique drink, originally intended as a medicine against stomach pains, gall bladder stones and kidney diseases.

The next days pass imperceptibly in tulip expeditions, one-day trips to Utrecht and Rotterdam, a visit to a windmill and finally, hallelujah, a stopover at a rural farm, where you can eat as much Dutch cheese as you like, to the sound of tapping wooden clogs, in the company of children, gentle cows, horses, and hens.

Finally you return to Sofia completely knackered to find your home spotlessly clean, in perfect order and eagerly awaiting you. ■

СВЕТЪТ, СЪБРАН В ЕДНА ХАЛБА

За седем хилядолетия тя ни е служила като лекарство, противоотрова, признак на ранг и дори като източник на първите стандарти за качество. Но главно предназначение на бирата е просто да прави живота по-хубав

Текст ЯСЕН БОРИСЛАВОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Хората пият бира от близо седем хилядолетия и най-вероятно тъкмо тя, а не виното, е била първата алкохолна напитка. Сигурно е, че е употребявана още от древните шумери в Месопотамия, при това не само за пиене, но и за готвене. В клинописните архиви от Шумер и Акад са открити готварски рецепти, в които бирата е спомената като съставка. Освен това са я смятали за основна храна и е била включена в дневните дажби на работници, духовници и висши държавници. Простолюдието получавало по два литра дневно, чиновниците и придворните дами - по три, а висшето духовенство и управителите на страната - по пет литра.

ОТ ДРЕВНИТЕ ГРАДОВЕ НА МЕСОПОТАМИЯ бирата е била пренесена в Египет, където

по безспорен начин е установено, че нейната хранителна сила и свежест е давала бодрост и настроение на строителите на пирамидите по долината на Нил. Още тогава е наречена „течен хляб“. Била е позната и в античния гръко-римски свят, макар че там тя никога не е успяла да конкурира виното като сакрална и ритуална напитка. Древните германци също са я правели, много преди Тацит да опише техния бит и да вмъкне в описанието иронична бележка за някакво ферментирало питие от жито и вода, което те пиели в големи количества и което според него било отвратително. Според Плиний Стари бирата е характерна за периферията на Римската империя, където виното е било недостъпно. Освен това е смятана по-скоро за варварско питие. Иначе казано, тя е млад европейски мит. ►



► РАЗКАЗИТЕ ЗА НАЧАЛОТО НА НЕЙНАТА

ПОПУЛЯРНОСТ в Европа най-често описват как крал Артур черпел рицарите на кръглата маса с бира, как кентърбърийският епископ Томас Бекет през 1158 година отишъл във Франция да търси жена за крал Хенри и занесъл като дар няколко бурета с ейл, или как немският херцог Ян Примус (Гамбринус) бил коронован за бирен крал. Любопитно е също, че бирата, както и виното, дължи своя възход през Средновековието на християнството. Средновековните манастирски пивоварни са били първите източници на известни стандарти и брандиране в това производство. Прави впечатление, че същите манастири, основно бенедиктински и цистерански, които в най-голяма степен създават митологията около френските вина, имат и най-сериозни приноси в пивоварството. Като пример могат да се посочат т. нар. трапистки или абатски бири, за които най-страстните почитатели на пивото говорят с почти религиозен захлас. Това са светли и тъмни бири от малки манастирски пивоварни предимно в Белгия и Холандия, с разнообразни вкусове и ориентирани изключително към ценители. Трапистите всъщност са разклонение на създадения през XII век във Франция орден на цистеранците. През XVII век монаси от манастира Нотр-Дам го ла Трап започнали реформаторско движение, от което се е обособил и ордена на трапистите.

СПОРЕД НЯКОИ ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ технологията на шампанското, чието авторство историята приписва на бенедиктинския монах Дом Периньон, всъщност е била известна по-рано и е прилагана при производството на някои видове бира в Англия. Намек за това може да се долови в шампанските бутилки с коркови тапи, в които отделни производители предлагат пиво. Впрочем някои по-специални видове бира (тъмни, плодови) понякога се сервират във винени чаши, което изглежда е част от жаждата за повече и по-префинена ритуалност.

На пръв поглед тъмното и светлото пиво изглеждат съвсем различни (почти като доброто и злото в приказките), но природата им е една и съща (както впрочем е и в приказките), независимо че цвятът може да варира от бледо кехлибарено през ръждиво или червеникаво до наситено черно. Правят се от вода, ечемичен малц, мая и хмел. Разликата е в технологията – при тъмните бири малцът се изпича повече и понякога се опушва, което е причина за по-наситения цвят, плътния вкус и карамеления тон във вкуса и аромата. Освен това тъмното пиво като правило е с по-високо екстрактно и алкохолно съдържание, поради което се смята за зимна бира.

Законът на Хамурапи строго контролирал количеството на малца, гъстотата и цената на бирата. Освен това в наказателните разпоредби било казано, че пивовар, който наруши технологията, “ще бъде угаден в собствения му казан”

НЯКОИ ХОРА БЪРКАТ АЛКОХОЛНОТО съдържание със съдържанието на сухо вещество, което се изписва на етикета в проценти. Двете неща обаче са свързани. Бира с 12% сухо вещество обикновено има около 5% алкохол. С увеличаването на сухото вещество се увеличава и алкохолното съдържание. Има немски и белгийски бири с над 10% алкохол и над 20% сухо вещество.

Бирата вероятно е била първият гържавно стандартизиран продоволствен продукт. Най-ранният официален регламент за производство на бира е издаден от вавилонския цар Хамурапи (1791-1750 г. преди Христа). Неговият закон строго контролирал количеството на малца, гъстотата и цената на бирата. Освен това в наказателните разпоредби било казано, че пивовар, който наруши технологията, “ще бъде угаден в собствения му казан”.

Почти същите проблеми се стреми да регулира и немското бирено законодателство през Средновековието. Различни германски князе и градски управители опитвали да наложат норми в технологията и продажбите. Най-известен е Законът за чистотата на бирата (Reinheitsgebot), издаден през 1516 година от баварския херцог Вилхелм IV, според който пивоварите не могат да използват нищо друго освен ечемик, хмел и вода, а литър бира не може да струва повече от 1 пфениг. За грозди не става дума, защото благотворната дейност на квасните гъбички все още не е била позната. Днес духът на този закон още е жив. Ечемикът си остава основна суровина, но в пивоварс-

твото понякога се използват и други зърнени култури – пшеница, ръж, овес, царевица или ориз.

В ДРЕВНОСТТА ПРИГОТВЯЛИ БИРАТА от малцуван (покълнал) ечемик, който бил стриван в каменни хавани. После замесвали от смляната суровина и вода т. нар. “бирен хляб”, който изсушавали на слънце или в пещи и после на киселили в гореща вода, за да се получи пивна мъст. Нея оставяли да отлежи и да ферментира, докато се превърне в бира. След това я наливали в делви и я съхранявали в подземни помещения, докато се избистри. Тази бира трябвало да е била твърде блудкава, защото в нея няма хмел. Този четвърти елемент (другите три са вода, ечемик и грозди) влиза в европейското пивоварство през X век и оттогава се смята за задължителен.

През Средновековието някои пивовари с учудване установили, че бирата става по-хубава в съседство с хлебарски фурни. Днес причината за това е ясна - гроздите на бирената мая, които се съдържат в житните култури. Също както във винарството, и в пивоварството днес рядко някой разчита на дива природни грозди. Част от тайната на известните бирени марки е свързана с качеството на използваната вода, както и със специалните шамоте грозди за заквасване на мъстта.

ОСНОВНА ПРИЧИНА ЗА ОСОБЕНАТА ПОПУЛЯРНОСТ на бирата изглежда е убеждението, че освен вкусна, тя е и полезна. Още в египетския папирус “Еберс” (1500 г. преди Христа) са споменати няколко лекарства на бирена основа - срещу запек, хемороиди, кашлица и дори ужилване от скорпион. Хипократ я препоръчвал (с името “ечемичена отвара”) срещу безсъние, температура и обезводняване. Тя никога не е излизала от ползването на медицината. Доказано е, че при умерена употреба тя е полезна за сърцето и бъбреците, предпазва от атеросклероза, инфаркт и мозъчен инсулт, помага при храносмилането и обмяната на веществата. Субстанцията лупулин, която от цветовете на хмела преминава в бирата, успокоява нервите и действа отпускателно на мускулите. Болестен въпрос за повечето почитатели на бирата е каква точно е полезната доза? Установено е, че до литър на ден действа благоприятно на организма, но ако човек пие повече от литър за час, рискува да си повреди походката, защото бирата все пак е алкохолна напитка. Най-важното при нея е да бъде вкусна. Тогава народът я обиква, а тя е народно питие. Работата ѝ е да утолява жаждата, да засища глада, да бъде достъпна и да подсилва усещането, че животът е хубав. ■



ПОРЪЧАЙТЕ ДОСТАВКА НА ХРАНА!

КЛУБ НА ДОКЕРА - СКАРА-БИРА РЕСТОРАНТ ЗА МОРСКИ И КУЛИНАРНИ ИСТОРИИ, ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА



НА **3** ПЛАТФОРМИ!



Carpe Vita
complex

STS. CONSTANTINE AND HELENA

Oазис спокойствия и грома
300 М ОТ БЕРЕГА МОРЯ

Oasis of peace and comfort
300 M TO THE SEASIDE

*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

MY-HOME.BG

+359 888 323432

The World in a Beer Mug

For seven millennia it has served as a medicine, an antidote, a sign of rank and even as a source of the first standards of quality. The main purpose of beer is simply to make life better.

By YASEN BORISLAVOV / Photography WHEELS

People have been drinking beer for nearly seven millennia and it was probably beer, rather than wine, that was the first alcoholic beverage. It was known by the ancient Sumerians in Mesopotamia, not only for drinking but for cooking as well. In the cuneiform archives from Sumer and Akkad cooking recipes have been discovered in which beer is mentioned as an ingredient. It was also considered a staple food and was included in the daily rations of workers, clerics and senior officials. Commoners received two litres of beer a day, officials and ladies-in-waiting received three litres and the senior clergy and the country's rulers received five litres a day.

FROM THE ANCIENT CITIES OF MESOPOTAMIA beer was brought to Egypt, where it was indisputably established that its nutritive properties and freshness heightened the spirits of the pyramid builders along the Nile Valley. It was called "liquid bread" even back then. It was also known in the ancient Greco-Roman world, although it never quite managed to rival wine as a sacred and ritual drink. The ancient Germans made beer long before Tacitus described their lifestyle, inserting an ironic remark about some fermented beverage made of grain and water,

which they drank in large quantities and which, in his view, was disgusting. According to Pliny the Elder, beer was typical of the periphery of the Roman Empire where wine was not available and was considered a rather barbaric drink.

THE STORIES ABOUT THE BEGINNINGS OF ITS POPULARITY in Europe describe how King Arthur treated the Knights of the Round Table to beer; how when the Archbishop of Canterbury, Thomas Becket, left for France in 1158 to look for a wife for King Henry he took several barrels of ale with him as a gift; and how the German duke Jan Primus (Gambrius) was crowned the King of Beer. Oddly enough, beer, just like wine, owes its popularity in the Middle Ages to Christianity. The mediaeval monastery breweries were the first sources of standards and branding in beer's production. These monasteries, mainly the Benedictine and Cistercian ones, which largely created the mythology surrounding French wines, also made a considerable contribution to brewing. Examples of this are the Trappist or Abbey beers of which their most ardent worshippers talk about with almost religious awe. These are light and dark beers from small monastery breweries chiefly in Belgium and the Netherlands, with a variety of flavours

and intended exclusively for connoisseurs. The Trappists are actually a branch of the Order of Cistercians founded in France in the 12th century. During the 17th century, monks from the monastery Notre-Dame de la Trappe instigated a reformist movement from which the Order of Trappists emerged.

ACCORDING TO SOME the technology of making champagne, was credited to the Benedictine monk Dom Perignon, was actually known earlier and used in the production of certain types of beer in England. The corked champagne bottles in which some producers bottled beer suggests this. Some special types of beer (stout fruit beer) are sometimes served in wine glasses, appears to be part of the desire for a more refined ritual. At first glance dark and light beers seem quite different (almost like the good and evil in fairytales) but they are essentially the same (as in fairytales), regardless of the fact that the colour can vary from pale amber to rusty and reddish to deep black. They are made from water, barley malt, yeast and hops. The difference is in the technology – dark beer malt is roasted longer and sometimes smoked, which accounts for the darker colour, rich taste and caramel tinge in its taste and flavour. Dark coloured beer generally



has a higher extract and alcohol content, therefore it is considered a winter beer.

SOME PEOPLE CONFUSE ALCOHOLIC content with the dry matter content that is shown on the label in percentage figures, however the two things are linked. Beer with 12% dry matter usually contains around 5% alcohol. Higher levels of dry matter also means increased alcohol content. There are German and Belgian beers with over 10% alcohol and over 20% dry matter. Beer was probably the first state standardized food product. The earliest official regulation for beer production was issued by King Hammurabi of Babylonia (1791-1750 BC). His law strictly controlled the amount of malt, the thickness and the price of beer. Penal provisions stated that a brewer who violated the technology "will be drowned in his own cauldron".

During the Middle Ages German beer legislation tried to regulate the same problems as did King Hammurabi. The different German princes and city governors tried to impose standards on technology and sales. The best known is the German Beer Purity Law (Reinheitsgebot), issued in 1516 by the Bavarian Duke Wilhelm IV, according to which brewers were not allowed to use anything except barley, hops and water, and a litre of beer

could not cost more than one pfennig. There is no mention of yeast fungi because its beneficial properties were not yet known. Today the spirit of this law is still alive. Barley remains a key raw material, but in brewing, other grains are sometimes also used – wheat, rye, oats, maize or rice.

IN ANCIENT TIMES BEER WAS MADE from malted (sprouted) barley which was mashed in stone mortars. Water was then added and kneaded, hence the name "beer bread", which was left to dry in the sun or in ovens and then soaked in hot water to extract the wort. This was left to ferment until it turned into beer. It was then poured into earthen jars and stored in dark cellars until it cleared. This beer must have been fairly tasteless because it did not contain any hops. This fourth ingredient (the other three being water, barley and yeast) was introduced to European brewing in the 10th century and has been compulsory since then.

During the Middle Ages some brewers were surprised to discover that when beer was left to ferment near bread ovens it tasted better. Today we know the reason for this – the yeasts contained in the grains. Just as in wine production, hardly anyone relies on natural yeasts in brewing nowadays. Part of the secret of well-known beer brands is related to the properties of the water,

as well as to the special strains of yeast used for the wort.

THE MAIN REASON FOR THE POPULARITY of beer, besides being delicious, is its health benefits. The Egyptian Ebers Papyrus (1500 BC) mentions several beer based medicines which helped constipation, piles, cough and even scorpion stings. Hippocrates (400 BC) recommended it (as a "barley infusion") against insomnia, fever and dehydration. It has never been out of the field of medicine's vision it is proven that moderate consumption is beneficial to the heart and kidneys, protects against atherosclerosis, heart attack and brain stroke, and aids digestion and the metabolism. The substance lupulin, contained in flowering hops which pass into the beer soothes the nervous system and relaxes the muscles. The difficult question for most beer lovers is the right amount to drink. It has been said that up to one litre a day has a beneficial effect on the body, but if one drinks more than one litre per day, he risks staggering because beer is an alcoholic beverage. The most important thing to most is that it is delicious and that's why people love it and it is a popular drink. It quenches thirst, satiates hunger, is readily available and enhances the feeling that life is good. ■

ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Всички пътници на „България Ер“ имат право на превоз на безплатен ръчен багаж 10 кг + дамска чанта/лаптоп в салона, а в зависимост от избраната класа и тарифа и на регистриран багаж (в багажника на самолета). Превозът на багаж по редовните линии е съобразен и с някои общи правила и политиката на „България Ер“ които трябва да имате предвид. Авиокомпания „България Ер“ спазва системата **PIECE CONCEPT**, базирана на броя, теглото и размерите на чекирания багаж.

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

All passengers of Bulgaria Air are entitled to free carriage of cabin baggage 10 kg + personal item/laptop, as well depending on the chosen class of service and fare to a checked baggage (in the luggage compartment of the airplane). Baggage transportation on regular flights is based on some general rules and the policy of Bulgaria Air, which you should consider. Bulgaria Air baggage policy complies with the **PIECE CONCEPT** system based on the quantity, weight and dimensions of the checked-in baggage.



ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Всеки пътник, закупил билет по тарифа с включен само ръчен багаж, има право да превози в кабината на самолета безплатен багаж, както следва:

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина* до 118 см) + дамска чанта/лаптоп

ТАКСИ ЗА РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

- Първи брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см*;
- Вътрешни полети – 15 евро в посока;
- Международни полети – 20 евро в посока**.
- За пътуване до/от Дубай – 30 евро в посока

> В случай на по-тежък, по-обемен или допълнителен чекиран багаж, се прилагат стандартните условия на „България Ер“.

> Регистриран багаж може да бъде закупен преди полет на летище или чрез издателя на билета.

> Притежанието на карти CCB Club, карта Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен чекиран багаж по тарифа без багаж.

* Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l+h+w/.

** За пътуване от Лондон – 20.00 GBP, от Цюрих – 20 CHF, от Тел Авив – 20 USD.

При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Хераклион) регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на callfb@air.bg или телефон +359 2 40 20 400.

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

Всеки пътник, закупил билет по тарифа с включен регистриран багаж, има право да превози в багажника на самолета безплатен багаж, както следва:

По международни и вътрешни линии:

БИЗНЕС КЛАСА

- 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 кг (размери до 55x40x23 см всеки) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 2 броя регистриран багаж до 32 кг и до 158 см* всеки.

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

- 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина* до 118 см) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 1 брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см*.

Изключения

- **ЗАЛТНА КАРТА FLY MORE**
- **БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КАРТА VISA PLATINUM ОТ ЦКБ**
- **БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КОБРАНДИРАНА КАРТА „БЪЛГАРИЯ ЕЪР И ЦКБ“**
- **ЧЛЕНОВЕ НА ПРОГРАМАТА CCB CLUB**
- **МОЛЯЩИ*****

2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки, за полети, при които опериращ превозвач е авиокомпания „България Ер“.

• БЕБЕТА ОТ 0-2 ГОДИНИ

В случай че тарифата, по която е издаден билетът на възрастния, придружаващ бебето, позволява 1 брой чекиран багаж до 23 кг, то бебето има право на 1 брой чекиран багаж до 10 кг. Превозът на бебешки колички се извършва безплатно, но те следва задължително да се предават и получават непосредствено при качване/слизване на/от самолета. Авиокомпанията не носи отговорност за щети в резултат на транспортиране по багажните ленти, в случай че количката не е предадена/получена на/от самолета.

* Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l+h+w/. Пътникът може да превозва и повече от безплатната норма багаж срещу допълнително заплащане. Трети багаж се таксува по максимална такса за трети свръхбагаж.

** Ако билетите Ви са заплатени в сайта на компанията, както и в случаите на: притежание на златна карта FLY MORE, членство в програмата CCB Club или за билети, заплатени с кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“ или карта Visa Platinum от ЦКБ, е необходимо да се свържете с нас на тел.: +359 2 4020 400 или на е-mail: callfb@air.bg за преиздаване на билета с право на 2 броя безплатен багаж. Притежанието на карти CCB Club, Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и „България Ер“, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен

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 one way;
- International flights – EUR 20 one way**.
- For travel to/from Dubai - EUR 30 one way

> In case of heavier, above volumes or additional piece of checked baggage, the standard conditions of Bulgaria Air apply.

> Checked baggage can be purchased before the flight at the airport or through the issuer of the ticket.

> Possession of CCB Club card, Visa Platinum card from CCB, co-branded card from CCB and Bulgaria Air, and FLY MORE gold card does not entitle free checked baggage on tariff without baggage.

* The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the baggage /l+h+w/.

** For travel from London – 20.00 GBP, from Zurich – 20 CHF, from Tel Aviv – 20 USD.

When traveling from any of the Greek destinations (Thessaloniki, Athens, Rhodes, Corfu or Heraklion) checked baggage or oversize baggage can be requested only through the ticket issuer or through the Customer Service Center by email at callfb@air.bg or phone +359 2 40 20 400.

TARIFFS WITH CHECKED-IN BAGGAGE

Each passenger with a ticket purchased in a tariff that includes checked baggage is allowed to transport in the luggage compartment of the airplane free baggage allowance as follows:

International and Domestic flights

BUSINESS CLASS

- 2 pieces hand baggage with a total weight up to 15 kg (dimensions 55x40x23cm each) and 1 personal item/laptop bag;
- 2 pieces of checked baggage up to 32 kg and 158 cm* each.

ECONOMY CLASS

- 1 piece of hand baggage up to 10 kg and with dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* + 1 personal item / laptop bag;
- 1 piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm*.

Exceptions

• GOLD CARD FLY MORE

• TICKETS PAID WITH VISA PLATINUM CARD BY CCBANK

• TICKETS PAID WITH CO-BRANDED CARD BULGARIA AIR / CCBANK

• MEMBERS OF THE CCB CLUB PROGRAM

• SEAMEN***

2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each* for flights operated by Bulgaria Air.

• INFANTS 0-2 YEARS OF AGE

If the fare of the ticket of the adult who is accompanying the baby allows 1 piece checked baggage up to 23 kg, the baby is entitled to 1 piece checked baggage up to 10 kg.

Transportation of baby carriages is free of charge, but it is mandatory to hand them over / to receive them immediately before embarkation / disembarkation of the aircraft. The aviation company shall not be responsible for damages resulting from transportation on baggage belts, in case the carriage has not been handed over / received at the aircraft.

* The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the baggage /l+h+w/. The passenger may carry more than the free of charge baggage allowance for an additional fee. Third piece is charged as third excess baggage.

*** If your tickets are paid in the company's website, as well as in the cases of: possession of gold card FLY MORE, membership in CCB Club, or tickets paid with co-branded card from CCB and Bulgaria Air or Visa Platinum card from CCB you need to contact us by phone +359 2 4020 400 or e-mail callfb@air.bg to reissue the ticket entitled to free 2 pieces of luggage. 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.

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 тел.: +359 2 4020 400 или 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 *

Такси за свръхбагаж

МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 kg и 32 kg * – 50 евро;
За големина на багажа между 158 cm и 203 cm – 70 евро;
Допълнителна бройка - втори багаж до 23 kg до и 158 cm – 50 евро;
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 kg до и 158 cm – 100 евро.

За пътуване от Лондон посочените тарифи са съответно 50/70/100 GBP, от Цюрих 50/70/100 CHF, от Тел Авиу 50/70/100 USD.
При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Хераклион) допълнителен регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на callfb@air.bg или телефон +359 2 40 20 400.

ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 kg и 32 kg * – 20 евро;
За големина на багажа между 158 cm и 203 cm – 30 евро;
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 kg до и 158 cm – 20 евро;
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 kg до и 158 cm – 50 евро;
*Багаж с тегло над 32 kg 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 kg и до 203 cm сумарна дължина.

Изключение: За всички директни полети, оперирани от „България Еър“:
• Безплатен превоз на един чифт ски/сноуборд екипировка

ВЕЛОСИПЕДИ

Приемат се за превоз в специална опаковка (картон или специален калъф). Максимални размери на опаковката 160 x 90 x 25 cm. Изисква се предварително потвърждение на услугата в резервацията.

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

ОРЪЖИЕ

Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси се извършва съгласно изискванията на Международната асоциация за въздушен транспорт /IATA/. Не се потвърждава на codeshare полетите на „България Еър“. Превозът на огнестрелни оръжия не може да бъде потвърден в случаите, когато авиокомпания „България Еър“ е партньор по полет. Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси, различни от спортно оръжие и боеприпаси, е забранен. В някои случаи превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси за ловни и спортни цели може да бъде разрешен. Пътникът трябва да се свърже с „България Еър“ и да предостави информация за вида на оръжието, серийния му номер и приспелите, 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 kg. 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 kg: такса 50 евро в посока;
- Ловни пушки и патрони – при общо тегло над 15 kg: такса 70 евро в посока;
- Късо огнестрелно оръжие (пистолет): такса 20 евро в посока.

Ловната пушка и патроните се считат за едно парче регистриран багаж и се таксуват с еднократна такса за обслужване. Този вид багаж не се включва в безплатната норма и таксата се прилага независимо от това дали пътникът има друг чекиран багаж.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В ПЪТНИЧЕСКАТА КАБИНА /PETC/

- Максимално тегло на животното и клетката – до 8 kg*;
- Максимални размери на клетката – 48 x 35 x 22 cm;
- Не се включва в безплатната норма багаж и се заплаща такса от 60 евро в посока.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В БАГАЖНИКА /AVIH/

- Без ограничение в теглото на животното;
- Максимални размери на клетката – 110 x 65 x 70 cm;
- 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 до и от Париж, където опериращ превозвач е Air France, максималното тегло за превоз на PETC е 6 kg.

** Животни с тегло с контейнера над 32 kg не се приемат за превоз до/от Брюксел.

* За смесени превози с участието на „България Еър“ и други партньорски авиокомпани в маршрута могат да бъдат прилагани други условия за багаж

*** 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 ALLOWANCE AT ADDITIONAL COST *

Excess baggage fees

INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 50;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 70;
Extra piece – second bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 50;
Extra piece – third bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 100.

For travel from London the indicated fares are respectively 50/70/100 GBP, from Zurich 50/70/100 CHF, from Tel Aviv 50/70/100 USD
When traveling from any of the Greek destinations (Thessaloniki, Athens, Rhodes, Corfu or Heraklion) additional piece of checked baggage or oversize baggage can be requested only through the ticket issuer or through the Customer Service Center by email at callfb@air.bg or phone +359 2 40 20 400.

DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 20;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 30;
Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 20;
Extra piece – third bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 50;
* Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.

Special categories of baggage

SPORT EQUIPMENT

Transportation of sport equipment is not included in the quota of checked baggage. It is charged as an extra piece of checked baggage – EUR 50 in direction.

The equipment must be of maximum weight and total dimensions 23 kg and 203 cm.

Exception: for all flights operated by Bulgaria Air:

- Free carriage of 1 piece of ski / snowboard equipment.

BICYCLES

Accepted for carriage in special packaging (cardboard or a special case). Maximum size of package 160 x 90 x 25 cm. This service requires pre-confirmation in the reservation.

International flights: EUR 70 per direction. **Domestic flights:** EUR 30 per direction.

FIREARMS

Carriage of firearms and ammunition is carried out according to the requirements of the International Air Transport Association /IATA/. It is not confirmed on codeshare flights of Bulgaria Air. Carriage of firearms and ammunition other than sport weapons and ammunition is prohibited. In some cases, carriage of firearms and ammunition for hunting and sporting purposes may be permitted. The passenger should contact Bulgaria Air and provide information on the type of weapon, its serial number and the ammunition, which will be entered into the reservation system. All firearms and ammunition will be accepted only as baggage and must be transported in the luggage compartment of the airplane and under no circumstances in the passenger cabin. They must be suitably packed separately and the weight of the ammunition should not exceed 5 kg. The passenger should have all documents required by law and regulations applicable to carriage for the particular state. Bulgaria Air reserves the right to deny carriage of firearms and ammunition.

- Hunting rifles and cartridges – total weight up to 15 kg: fee EUR 50 per direction;
- Hunting rifles and cartridges – total weight over 15 kg: fee EUR 70 per direction;
- Short-barrel firearms (pistol): fee EUR 20 per direction.

Hunting rifles and cartridges are regarded as one piece of registered baggage and are charged with one-time fee for service. This type of baggage is not included in the free allowance and the fee is applied regardless of whether the passenger has other checked-in baggage.

PETS IN THE PASSENGER CABIN /PETC/

- Maximum weight of the animal and the cage – up to 8 kg*;
- Maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and a fee of EUR 60 per direction applies.

PETS IN THE HOLD /AVIH/

- No limitation in the weight of the animal;
- Maximum dimensions of the container – 110 x 65 x 70 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and the following fees apply:

At the weight of the animal and container up to 32 kg – EUR 100 per direction;
At the weight of the animal and container over 32 kg – EUR 140 per direction.

Important information for live animal transportation:

- Pets transportation (both PETC and AVIH) is a subject to compulsory confirmation from the Airline. For confirmation please contact our Customer Service Centre at +359 2 402 0400 or by e-mail: callfb@air.bg;
- Only dogs and cats are accepted for transport;
- Bulgaria Air does not accept animals to and from Great Britain;
- Fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo (example: American Pit Bull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bull Terrier, Bull Terrier, American Bulldog, Dogo Argentino, Karabash (Kangal), Anatolian Shepherd Dog, Caucasian Ovcharka (Caucasian Shepherd Dog), Rottweiler, Rhodesian Ridgeback, Doberman, Cane Corso, etc.).

* For flights FB1431/1432 to and from Paris where operating carrier is Air France, the maximum weight of PETC is 6 kg.

** Animals weighing over 32 kg together with the container are not accepted for carriage to / from Brussels.

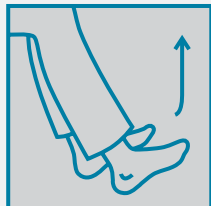
* For partner flights involving Bulgaria Air and other partner airlines, other luggage conditions may apply.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

Предлагаме ви няколко полезни съвета за това как да се чувствате добре по време на полета и след него. Изпълнявайте упражненията бавно и дишайте равномерно.

FIT TO FLY

These handy exercises enable you to stay in top form – both during and after the flight. Perform each move with steady, even breathing.



ХОДИЛА

10 пъти

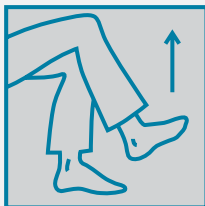
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

Правете кръгови движения първо с единия крак, а после с другия.



КОЛЕНЕ

30 пъти

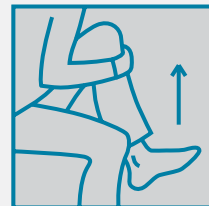
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



РАМЕНЕ

5 пъти

Поставете ръцете на бедрата и започнете да описвате кръгови движения с раменете.



КРАКА

10 пъти

Наведете се леко напред. Обгърнете с ръце коленете и ги повдигнете на нивото на гърдите. Задръжте така 15 секунди.



ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

Поставете и двете стъпала на пода и стегнете корема. Навеждайте се напред, докато ръцете Ви не опрат пръстите на краката.

FEET

10 times

Placing your heels on the floor, stretch your toes upwards. Then, keeping your toes on the floor, raise your heels upwards.

ANKLES

15 times

Rotate your foot – first in one direction and then the other.

KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

SHOULDERS

5 times

With your hands on your thighs, rotate your shoulders in a circular motion.

LEGS

10 times

Bend forward slightly. Wrap your hands around one knee and raise it to your chest. Hold for 15 seconds. Repeat with the other knee.

BACK AND ARMS

15 times

Place both feet flat to the floor and hold your stomach in. Bend forward, moving your hands down your legs.

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

Статистиката сочи, че летенето със самолет е далеч по-безопасно от много други дейности. Екипажът на Вашия самолет е висококвалифициран и с богат опит. Самолетите на „България Еър“ са с безупречна поддръжка и могат да устоят на всякаква турбуленция.

Опитайте да се отпуснете – вдишвайте дълбоко през носа и задръжте въздуха няколко секунди, преди да го издишате.

RELAX!

Statistics show that flying is much safer than many situations in daily lives. The crew in control of the plane is highly trained and experienced. Bulgaria Air aircrafts are thoroughly maintained and designed to withstand various forms of turbulence

Try to relax – breathe in deeply through your nose, hold for three seconds before exhaling slowly.

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

Усещате болка в ушите? Запушете носа, затворете устата и започнете да преглъщате или да се опитвате да изкарате въздуха, без да отваряте уста. Дъвченето на дъвка също помага.

Стимулирайте кръвообращението си, като се разходите по пътеката в самолета. Избягвайте да седите с кръстосани крака, защото това може да ограничи кръвообращението. Може да се почувствате по-удобно, ако свалите обувките. Пийте повече вода и по-малко алкохол, чай или кафе.

DURING THE FLIGHT

Ear pain? Pinch your nose shut, close your mouth and swallow or blow out against your closed mouth. Alternatively, chew some gum.

Stimulate your circulation by walking around the cabin and stretching. Avoid sitting with your legs crossed as this restricts circulation. Removing your shoes may provide you with more comfort. Drink plenty of water and not too much alcohol, tea or coffee.

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

Опитайте се да настроите биологичния си часовник към времевата зона на бъдещата Ви дестинация, като вечерта преди полета си легнете един час по-рано или по-късно.

Не прекалявайте с тежката храна и не пийте твърде много алкохол или кафе вечерта преди полета. Яжте богати на протеин храна в подходящи за новата часова зона отрязъци от нощието.

Когато пристигнете на избраната от Вас дестинация, направете си кратка разходка. Прекарайте поне 30 минути на дневна светлина.

REDUCING JETLAG

Begin adjusting your body clock to the time zone of your destination the night before departure by going to bed earlier or later.

Don't consume too much food the night before you leave, or drink too much coffee or alcohol. Eat protein-rich meals at times that are normal for your new time zone.

At your destination, take light exercise – such as a walk. Spend at least 30 minutes in daylight.

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

„България Ер“ Ви желае безопасен и удобен полет. Висококвалифицираните ни летци, стюардеси и стюарди са обучени да осигурят безопасността Ви. Ето някои основни моменти от безопасността, с които може да се запознаете, докато почивате и се наслаждавате на полета с „България Ер“.

ВАШЕТО ЗДРАВЕ

Ако имате притеснения за здравето си, свързани с пътуването, и особено ако страдате от дихателни или сърдечно-съдови заболявания, посетете лекаря си преди заминаване. Аптеките могат да Ви предложат лекар- ства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар кои са най-подходящи за Вас

ВАШИЯТ БАГАЖ

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в креслото уморен и изтощен, означава да започнеш пътуването си зле. В ръчния багаж носете само основното, което ще Ви трябва по време на полета.

СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

Опитайте се да пристигнете на летището рано. Оставете си достатъчно време за формалности, пазаруване и отвеждане към самолета. Времето за регистриране на пътниците е различно на различните летища и може да варира според дестинацията. Добре е да се информирате предварително за часа, в който трябва да сте на летището.

ВАШАТА СИГУРНОСТ

Запознайте се с изискванията за сигурност и ги спазвайте. Не се съгласявайте да пренасяте чужд багаж. Не оставайте багажа си без надзор. Слагайте ножове, ножици и остри предмети в куфара, който предавате за транспортиране в багажника на самолета. Ако са в ръчния Ви багаж, летищните служби за сигурност ще Ви забранят да ги качите в самолета.

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

Сложете тежките предмети под седалката пред Вас, а леките – в багажните отделения над седалките. Не блокирайте с багаж пътя към аварийните изходи и пътеките между креслата. Отваряйте багажниците над седалките внимателно – ако съдържанието им е разместено по време на полета, при отваряне от тях може да паднат предмети.

ПУШЕНЕТО

Пушенето в самолета е опасно. Забранено е на всички полети на „България Ер“. На кабинния екипаж е наредено да следи за изпълнението на забраната. Не пушете в тоалетните, които са оборудвани с датчици за дим.

УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Преди заминаване и пристигане кабинният състав на „България Ер“ ще Ви запознае с правилата за безопасност в самолета. Упътването включва сведения за предпазните колани, кислородните маски, изходите, аварийното напускане на самолета, спасителните жилетки. Молим за Вашето внимание по време на демонстрацията. Разгледайте инструкцията за безопасност в самолета, която е в джоба на седалката пред Вас.

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

Кабинният екипаж на „България Ер“ се грижи да Ви обслужва отлично и да осигурява безопасността по всяко време. Не се притеснявайте да повикате стюардесите и стюардите, като използвате разположения над креслото Ви бутон, да споделяте коментарите си с тях и да ги уведомявате за потребностите си.

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

Пазете багажите си купони, за да намерите лесно багажа си. Отделете малко време, за да се аклиматизирате след пристигането си.

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

Bulgaria Air wishes you a safe and comfortable journey. Our highly trained flight deck and cabin crews are here to take care of your safety. While relaxing and enjoying Bulgaria Air's inflight service, you may consider the basic points that follow.

YOUR HEALTH

If you have any medical concerns about making a journey, or if you suffer from a respiratory or heart condition, see your doctor before traveling. There are over-the-counter medicines available, but we recommended always to consult a doctor to determine which are suitable for you.

YOUR LUGGAGE

Try to travel light. Carrying heavy bags can cause considerable stress you may not be used to. Arriving at your sit exhausted and perspiring is not a good start to your journey. In your hand luggage, carry only essential items which you will genuinely need during the flight.

YOUR CHECK IN DEADLINE

Arrive early at the airport. Give yourself plenty of time to check-in, shop and board. Check-in times vary from airport to airport and from destination to destination. Please, inform yourself well in advance to avoid delays/cancellations.

YOUR SECURITY

Do read and follow the security requirements. Do not agree to carry other people's items with you. Never leave your luggage unattended. Store personal knives, scissors and other sharp objects safely inside your suitcase or hold luggage. If you do not, airport security staff will stop you taking them aboard in your cabin luggage.

YOUR HAND LUGGAGE

Please store heavy items underneath the seat in front of you. Stow lighter items in the overhead luggage racks. Please ensure you do not block access to the emergency exits, and do not block the aisle. Please open the overhead lockers with caution: items there may have become disturbed and may fall onto the seats below.

SMOKING

Smoking onboard is dangerous. All Bulgaria Air flights are non-smoking and cabin crew are under strict instructions to monitor observance. Please do not smoke in the lavatories; they are equipped with smoke sensors.

THE SAFETY BRIEFING

Before departure and on approach, Bulgaria Air cabin crew will demonstrate the rules of safety on board our aircraft. The briefing includes information on your seatbelt, how to use your oxygen mask, how to locate exits, how to leave the aircraft in an emergency, and how to use your lifejacket. Please spare a moment to watch their demonstration. Please also consult the illustrated Safety on Board leaflet in the seat pocket in front of you.

YOUR CABIN CREW

The Bulgaria Air flight attendants are on board to provide you with top class inflight service and ensure your safety at all times. Please do not hesitate to use the overhead attendant call button and share comments or request service from your flight attendant.

AT THE DESTINATION AIRPORT

Have your luggage identification tags ready to help you find your luggage. Give yourself some time for initial acclimatisation with the weather and environment of your destination.

От 6 ноември 2006 г. в Европейския съюз са в сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са в самостоятелни опаковки до 100 мл всяка и общо до 1 л, поставени в самозапечатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, сиропи, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, лъна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.

Списъкът посочва някои от забранените за пренос предмети, без да бъде изчерпателен. Моля, консултирайте се с летищния персонал за по-пълна информация.

Уважаеми пътници,

В съответствие с директива на Европейската комисия 68/2004 от 15 януари 2004 г., в охраняемите зони на летищата и в ръчния багаж не бива да се слагат предмети, с които е възможно или изглежда да възможност да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брагви, секири, сатъри, томахапки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кнки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тоязи / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

From November 6, 2006 the European Union adopted new security rules that restrict the amount of liquids you can take through security checkpoints, in addition to other prohibited articles. These liquids must be in individual containers with a maximum capacity of 100 ml each, packed in one transparent, resealable plastic bag (with a capacity of no more than one litre). The restrictions apply to liquids such as water, drinks, soups, syrups, make-up, creams, lotions, gels, perfumes, deodorants, sprays, tooth paste and shaving foam. Liquid foods for babies and any medication a passenger may need during a flight are exempt from the above restrictions but must be presented at security checkpoints.

This is not an exhaustive list. If in doubt, please, consult the airport staff who will be happy to provide you with more detailed information.

Dear passengers,

In keeping with European Commission Regulation № 68/2004 of 15 January 2004, any object capable, or appearing capable of causing injury should not be carried into the security restricted areas of the airports and into the aircraft's cabins. These include, but are not limited to:

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatchets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.



Защото знаем, че те са част от Вашето семейство – възползвайте се от услугата ни за превоз на домашни любимци!

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг, а размерите на клетката 48 x 35 x 22 cm. За услугата се заплаща такса от 60 евро в посока.

При превоз на домашни любимци в багажното отделение /AVIH/ няма ограничение в теглото

на животното, а максималните размери на клетката са 110 x 65 x 70 cm. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 100 евро, а над 32 кг – 140 евро в посока. Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго.

Пътниците, които желаят да пътуват с домашен любимец (куче или котка), 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 ЕС. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортът трябва да отговаря на общоприетия международен образец.

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 accepted for transport. Animal transportation to and from Great Britain is not allowed.

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

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 EU member countries. During check-in the pet's documents will be thoroughly checked. The passport must comply with the generally accepted international model.

Upgrade до бизнес класа, за да е перфектно

„България Еър“ Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade до бизнес класа.

Upgrade може да бъде закупен от 24 часа до 40 минути преди излитане, при наличие на свободни места. Освен удобство и комфорт, услугата Ви носи още редица предимства

като приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на програма FLY MORE, печелите и повече точки.

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спазва разрешението за превоз на багаж и на другия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

всичките предимства. Таксата за услугата Upgrade е 50 евро* в посока по вътрешни линии и 100 евро* в посока по международни линии.

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиентите на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

Bulgaria Air gives you the opportunity to increase the comfort of your trip with the Upgrade to the business class service.

The Upgrade may be purchased from 24 hours to 40 minutes before scheduled departure in case of availability.

By choosing it you get not only comfort and convenience, but also

priority check-in and boarding in the airplane, additional baggage, access to airport business lounges and business class catering. If you are a member of our frequent flyer program FLY MORE, you earn more points as well.

Please note that in case of a connecting flight, the luggage permit of the other carrier must be checked and observed with.

We also advise you to request UPGRADE at least 2 hours before the departure from Sofia in order

to enjoy catering as part of all the benefits of the service. The Upgrade fee is EUR 50 in direction for domestic flights and EUR 100 in direction for all international flights.

Upgrade can be purchased at our Customer Service Center: +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.



Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Сега можете с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и авиарен 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 по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си

гарантирате налично място и да спестите време на летището. Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат 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 Цюрих в швейцарски франка.**

Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort!

How? Just book your seat with extra space and more comfort for 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit 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 придружител

Доверете се на услугата на „България Еър“ за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

• За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

от еднопосочната тарифа в М класа и двупосочни летищни такси за стюарда-придружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс УМ такса в размер на 50 евро на отсечка за международни полети и 30 евро за вътрешни полети. За София – Лондон таксата е 60 евро, а за Лондон – София е 60 паунда.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата

срещу заплащане на УМ таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да 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 стюаргеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една УМ такса.

Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior the flight at callfb@air.bg

Your child must carry a valid passport with him/her. One flight attendant can accompany two children from the same family – brothers and sisters who travel together. For them is paid a single UM fee.

THE FACE OF

Bulgaria Air

National Carrier **www.air.bg**



Airbus A320-214



Airbus A319-112



Boeing 737-300



Embraer 190-100



CODESHARE PARTNERS

Codeshare partnerships are an integral part of Bulgaria Air route portfolio. They enable the airline to provide its customers more frequencies to a particular destination as well as to widen its destinations list at facilitated booking procedure.



SOFIA – MOSCOW
VARNA / BURGAS – MOSCOW



SOFIA – PARIS / VARNA
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX



SOFIA – ROME / MILAN / VARNA / BURGAS
ROME – MILAN / TURIN / FLORENCE / GENOA / NAPLES
/ PIZA / VENICE / BOLOGNA / TRIEST / VERONA /
CATANIA / BARI / PALERMO / LAMECIA TERME /
BRINDISI / REGGIO CALABRIA / MADRID / BARCELONA /
AMSTERDAM / LONDON / PARIS / BRUSSELS / PRAGUE /
GENEVA / MALTA



SOFIA – MADRID
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



SOFIA – AMSTERDAM



SOFIA – PRAGUE
PRAGUE – BUDAPEST / COPENHAGEN / DUSSELDORF /
HAMBURG / GÖTEBORG / REYKJAVIK



SOFIA – ATHENS / LARNACA / VARNA / BURGAS
ATHENS – BEIRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI
LARNACA – TEL AVIV



SOFIA – LARNACA / PRAGUE / ZÜRICH / VARNA /
BURGAS
LARNACA – BEIRUT / TEL AVIV



SOFIA – BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNA
BELGRADE – KIEV / NICE / HELSINKI



VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST

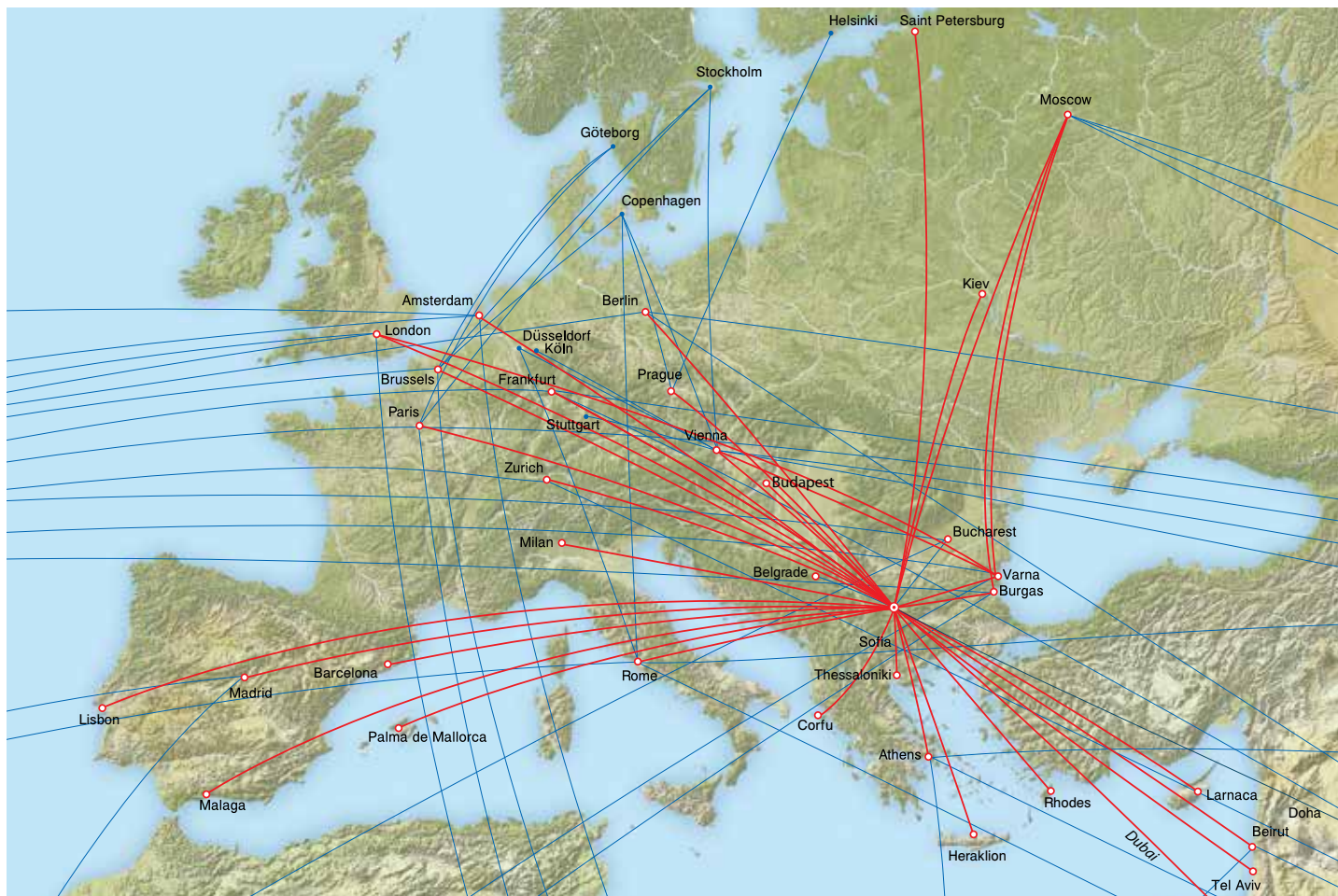


SOFIA – DOHA / VARNA / BURGAS



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 е сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговарят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.



INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



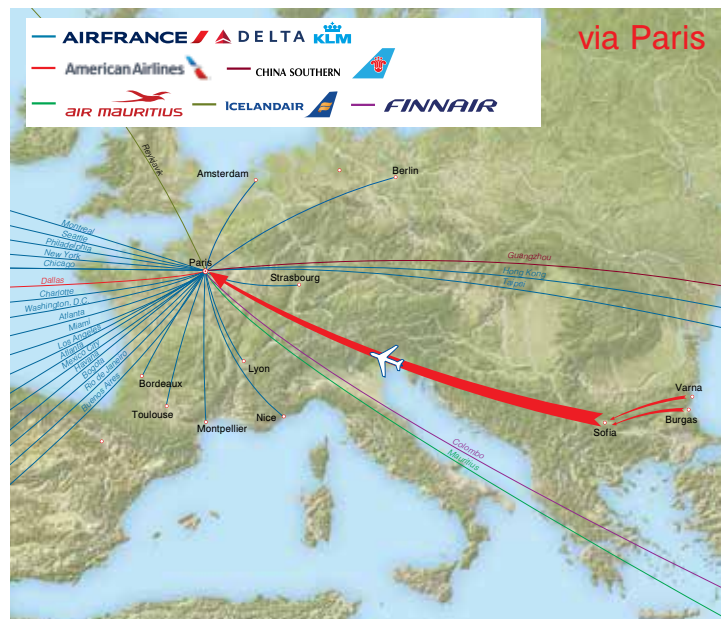
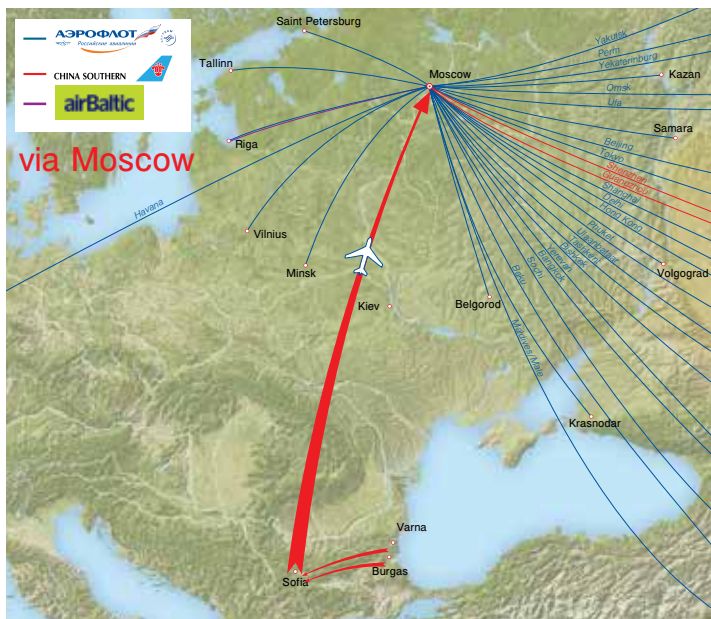
Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори. Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.



Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде га ни намерите?

BULGARIA AIR: Where to find us?

<p>SOF BOJ VAR</p> 	<p>Customer Service Center</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-22:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Head office</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i></p>	<p>fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Sofia City Office</p> <p>2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> <i>Monday - Sunday</i> <i>Opens 2 hours prior to scheduled departure</i></p>	<p>phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg</p>
	<p>FLY MORE Office</p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working hours:</i> <i>Every day: 10:00 - 19:00</i> <i>Lunch time: 13:00 - 14:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Varna Airport Office</p> <p>Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Monday - Friday and Sunday:</i> <i>07:00-21:00 Local Time</i> <i>Saturday:</i> <i>03:00-18:00 Local Time</i> <i>Opens 2 hours prior to scheduled departure</i></p>	<p>phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Varna City Office</p> <p>55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 09:00-17:00 Local Time</i> <i>Saturday 10:00-16:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Bourgas Airport Office</p> <p>Bourgas airport, Terminal 2 Departures, floor 2 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>(between June and September)</i></p>	<p>phone: +359 56 900 155 fax: +359 56 870 132 e-mail: boj@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Shumen City office</p> <p>Shumen, Patleyna 10 str. <i>Monday-Friday: 09:00-17:00</i></p>	<p>phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg</p>
<p>BRU</p> 	<p>Belgium, Brussels</p> <p><i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>10:00-19:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg</p>

<p>LCA</p> 	<p>Cyprus, Nicosia</p> <p>"Louis Aviation" - 11 Lemesos Avenue, 2112 Nicosia, P.O. Box 21301, 1506 Nicosia, Cyprus.</p>	<p>phone: +357 225 88 182 fax: +357 223 76 606 e-mail: bulgariaair@louisgroup.com www.air.bg</p>
<p>BER</p> 	<p>Germany, Berlin</p> <p>Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-18:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg</p>
<p>LON</p> 	<p>United Kingdom, London</p> <p>Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:30 - 17:30 Local Time</i></p>	<p>phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg</p>
<p>MOW</p> 	<p>Russia, Moscow</p> <p>City Office 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and September)</i></p>	<p>phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg</p>
	<p>Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> <i>Opens 2 hours before flight</i></p>	<p>e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg</p>
<p>TLV</p> 	<p>Israel - Tel Aviv</p> <p>Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> <i>Sunday - Thursday:</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg</p>
<p>USA</p> 	<p>Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 9am - 5pm,</i> <i>Saturday - Sunday 9am - 1pm (EST)</i></p>	<p>phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg</p>
<p>VIE</p> 	<p>Austria, Vienna</p> <p>Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Thursday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>Friday</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg</p>