THE INFLIGHT

your complimentary copy

MAGAZINE

132 / August 2021

ONGARA AIRA

Inflation

НЕВИДИМА ИНФЛАЦИЯ

The Great PCR Robbery

ГОЛЕМИЯТ PCR ОБИР

Egypt

С НАС ДО ШАРМ ЕЛ ШЕЙХ

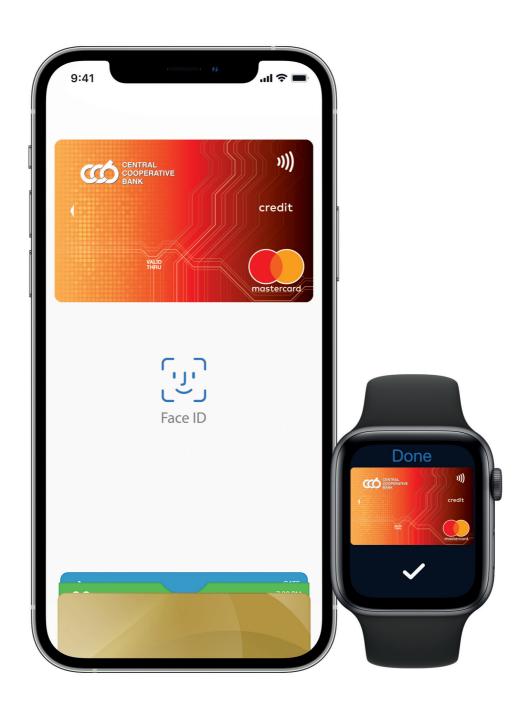
MY HOME IS MY CASTLE

Ivaylo Rashev, Managing Director of BSH Home Appliances Group Bulgaria Ивайло Рашев, изпълнителен gupekmop, BSH Home Appliances Group Bulgaria

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air National Carrier www.air.bg

Плащай бързо и сигурно с твоята карта Mastercard® от ЦКБ с Apple Pay









КАК Е ДЕЗИНФЕКЦИРАН САМОЛЕТЪТ ВИ?

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

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

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

Пожелаваме ви приятен полет

HOW IS YOUR PLANE DISINFECTED?

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

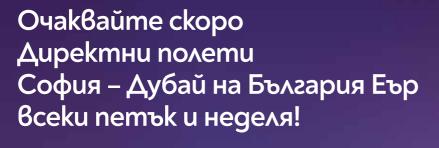
The national carrier Bulgaria Air is the first airline on our market to introduce a brand new ultraviolet disinfection system - Honeywell UV Cabin System II. This technology has been proven to kill all viruses and bacteria from smooth surfaces. Since the beginning of November it has been used before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

and our aim is to offer the highest level of safety to our passengers," Hristo Todorov, CEO 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

МАГНЕТИЧНИЯТ ДУБАЙ



Мечтаеш да посетиш космополитния Дубай? Резервирай своя двупосочен полет с България Еър. На цени от 279 евро в икономична

и 1199 евро в бизнес класа.





ПРИЯТЕН ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

9 | BUSINESS **ECONOMY**



22 | Кухнята стана мястото, което ни спасява om cmpeca

Ивайло Рашев, изпълнителен gupekmop на BSH Home Appliances Bulgaria

28 | Customers Need All-in-One Shopping **Experience**

- 10 | Новите дрехи на ЕЦБ
- 12 | ECB's New Clothes
- 14 | Интервю: Д-р Франк Кванте
- 16 | Interview: Dr. Frank Quante
- 28 | Големият РСВ обир
- 33 | The Great PCR Robbery

35 | ANALYSIS **POLITICS**



38 | Животът след Ангела

На 26 септември ерата "Меркел" свършва, след като продължи цели 16 години

40 | Life After Angela

- 36 | Kozamo стратегията срещне реалността When Strategy Meets Reality
- 42 | България и безкрайното пътуване към Запада
- Bulgaria and the Endless Journey to the West

55 | SCIENCE **TECHNOLOGY**



88 | Кажете сбогом на колите по 25 000 лева

Филип Брюне, шефът по gвигателите на Renault, ни отговаря на 10 ключови въпроса за електромобилите

70 | Say Farewell to the 12,000 Euro Car

- 56 | Забравеният близнак на "Tumaнuk"
- 60 | Titanic's Forgotten Twin
- 64 | Добавена стойност
- 66 | Added Value
- 72 | Hukakßu cmapu лаври
- 75 | No Old Laurels

77 | TRAVEL **LIFESTYLE**



86 | Най-паметните снимки от Tokuo 2021

"Българската" олимпиада през обектива на Любомир Асенов

86 | Tokyo 2021 Most **Memorable Pictures**

- 78 | Aфuш Poster
- Олимпиада за спомени The Memory Lane Olympics
- 96 | Скок на вяра
- 101 | Leap of Faith
- 104 | В Залива на шейха винаги е лято Eternal Summer in the Bay of Sheikh
- 112 | Горчиво, горчиво!
- 116 | Bittersweet



THE INFLIGHT MAGAZINE

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

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

ГЛАВЕН РЕДАКТОР

Константин Томов

ktomov@bulgariaonair.bg

ПРЕВОДАЧИ

Методи Йорданов Радослав Генчев Global Club

АВТОРИ

Бойко Василев Емил Иванов Ивайло Петров Калин Ангелов Калин Николов Любомир Асенов Петър Йовчев Радослав Славчев Ясен Бориславов

ДИЗАЙН 3}/\\|] \| {\|\\}

ИЗДАТЕЛ

ИНВЕСТОР МЕДИА ГРУП

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР Bukmopuя Mumko8a

ТЪРГОВСКИ ДИРЕКТОР

Леа Бакалова

Ibakalova@bulgariaonair.bg

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

БАНКОВА СМЕТКА

EDITOR-IN-CHIEF

Konstantin Tomov

ktomov@bulgariaonair.bg

TRANSLATORS

Metodi Yordanov Radoslav Genchev Global Club

CONTRIBUTORS

Boyko Vassilev Emil Ivanov Ivaylo Petrov Kalin Nikolov Kalin Angelov Lyubomir Asenov Petar Yovchev Radoslav Slavchev Yassen Borislavov

DESIGN

33VID NEW 18

PUBLISHER

INVESTOR MEDIA GROUP

CEC

Victoria Mitkova

MARKETING DIRECTOR

Lea Bakalova

lbakalova@bulgariaonair.bg

EDITORIAL ADDRESS

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

BANK ACCOUNT

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

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

CONTRIBUTORS ABTOPИ



любомир асенов е един от водещите български спортни фотографи, основател и собственик на агенция Lap.bg, и единственият българин с перманентен достъп до Formula 1. През 2020 година бе избран за един от 15-те най-добри спортни фотографи в света от Международната асоциация на спортните журналисти (AIPS).

LYUBOMIR ASENOV is one of the leading Bulgarian sports photographers, founder and owner of Lap.bg agency, and the only Bulgarian with permanent access to Formula 1 pitlanes. In 2020 he was chosen as one of the 15 best sports photographers in the world by the International Association of Sports Journalists (AIPS).



РАДОСЛАВ СЛАВЧЕВ е автомобилен и технологичен журналист с над две десетилетия опит, работил за в. "Автопазар" и за товіїе.bg. Заклет пътешественик, а също и бивш национал на България по хокей на лед.

RADOSLAV SLAVCHEV is an automotive and technology journalist with over two decades of experience, working for Avtopazar newspaper and mobile.bg. A sworn traveler and also a former Bulgarian ice hockey international player.



You'll be enchanted by her.

Introducing **OMAYA.** Our talented crew designed a blend between the comfort of your home, the high-speed thrill, and extraordinary amusing extras for a real getaway in the sea.

The creators from **ELICA YARD** - the only Bulgarian producer of luxurious catamarans invite you to dare for a journey that will bring a sensational on the crest of the waves experience.









МАГИЯТА 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 Казандзакис и Одисеас Елитис. И също така производител на някои от най-забележителните бели вина, които сме опитвали.

"България Еър" лети до Ираклион два пъти седмично през септември (air.bg). Еднопосочен билет от 89 евро, двупосочен от 159 евро. ■

In 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

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 Elitis. And also a producer of some of the most remarkable white wines we have ever tasted.

Bulgaria Air flies to Heraclion twice a week in September (air.bg). One-way from EUR 89, return tickets from EUR 159.

ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПОЛЕТИ ДО ПАЛМА ПРЕЗ СЕПТЕМВРИ

ADDITIONAL FLIGHTS TO PALMA IN SEPTEMBER

За улеснение на клиентите си "България Еър" предлага и някои допълнителни полети по основни направления през септември. До края на месеца освен редовния полет до Палма де Майорка всеки вторник ще има и допълнителен полет всеки четвъртък.

На 25 септември предлагаме и допълнителен полет до Мадрид. Научете повече на air.bg.

For the convenience of its customers, Bulgaria Air offers some additional flights in September. Until the end of the month, in addition to the regular Tuesday flight from Sofia to Palma de Mallorca and back, there will be an additional flight every Thursday.

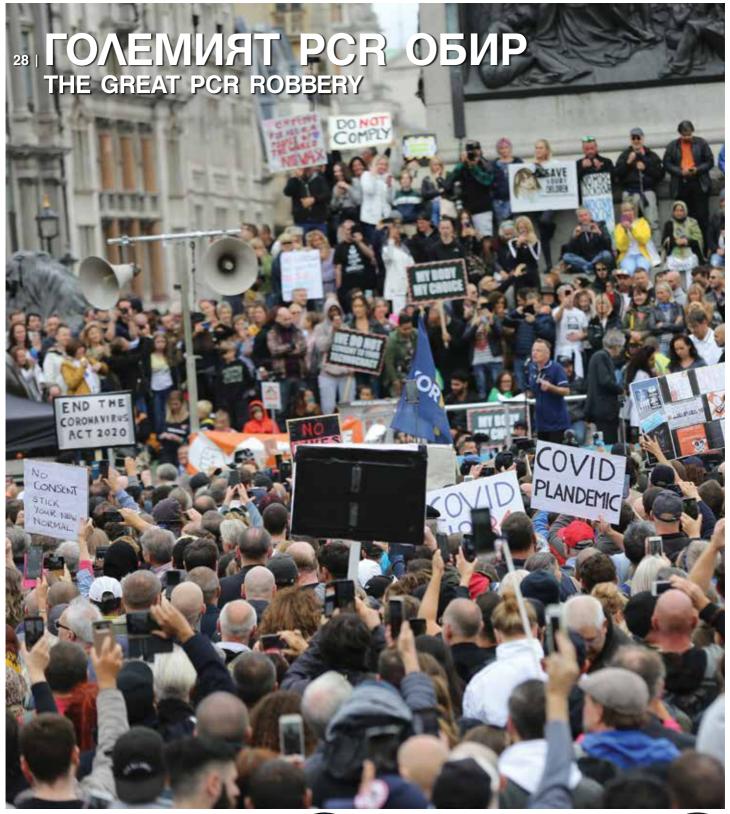
On September 25 we offer an additional flight to Madrid. Learn more at air.bg.





BUSINESS ECONOMY





22 | ИНТЕРВЮ: ИВАЙЛО РАШЕВ **INTERVIEW: IVAYLO RASHEV**



10 | НОВИТЕ ДРЕХИ НА ЕЦБ **ECB'S NEW CLOTHES**



HOBUTE APEXIMAE

Инфлацията в Европа расте - логичен ефект от трескавото печатане на пари. Но централната банка все така услява да си затвори очите

Текст ПЕТЪР ЙОВЧЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

кономистът е експерт, който утре ще знае с точност защо нещата, които е предрекъл _ онзи ден, не са се сбъднали днес, казваше Лоурънс Питър,

eguн om наи-забавните скептици на XX век. Това описание чудесно подхожда на всички експерти, които днес подкрепят "официалната линия" на Eßponeückama централна банка - от старши икономисти в самата ЕЦБ до представители на всевъзможни "независими" think-tanks. От ранната пролет на тази година те неуморно обясняват как сериозна инфлация в Европа няма и не може да има. А откакто в началото на лятото стана ясно, че ситуацията е точно обратната, те обясняват, че тази инфлация е нещо временно и по никакъв начин - тревожно.

ИНДЕКСЪТ НА ПОТРЕБИТЕЛСКИТЕ ЦЕНИ

в САЩ се повиши с 5.4% на годишна база през юли - най-големият скок от разгара на финансовата криза през 2008 насам. В Германия през юли потребителските цени също отчетоха 5.4% ръст. Според Eurostat инфлацията в еврозоната през юли 2021 година е 2.2%, спрямо 1.9% през

Във Франкфурт няма как вече да отричат фактите - но могат да интерпретират посвоему причините за тях.

В една преливаща от оптимизъм реч в началото на лятото Изабел Шнабел, член на изпълнителното бюро на ЕЦБ, очерта розова визия за бъдещето. Индикаторите за доверието са на най-високите си нива от над две десетилетия, растежът в еврозоната се очаква да е 4.6% през 2021 и 4.7% през 2022, "най-бързата експанзия в историята на паричния съюз", подчерта Шнабел (някой като Лоурънс Питър вероятно би отвърнал, че 4.6% ръст след 6.8% cnag npeз 2020 cu остава все още нетно свиване). Според германската икономистка повечето от факторите, предизвикващи инфлация, са преходни и ще отшумят още до 2022. Такива фактори несъмнено са растящите цени на енергоносителите и няколкото индустрии, в които предлагането, свито покрай пандемията, в момента не може да отговори

на порасналото след kpaя на най-строгите мерки търсене. Прогнозите в базовия сценарий на Eurosystem, цитирани от Шнабел, сочат повишаване на инфлацията до 2.6% в последната четвърт на тази година, преди тя да падне до 1.5% npes 2022 u go 1.4% npes 2023.

ОШЕ В НАЧАЛОТО НА ПОЛИТИКАТА за количествени облекчения на FIIБ много икономисти предупреждаваха за рисковете от нея. "Печатането на пари няма да доведе до благосъстояние. Напротив, то неминуемо ще предизвика инфлация далеч над 6% в цяла Европа", писа навремето Джон Дукас, професор om Old Dominion University във Вирджиния. Според него огромните инжекции на ликвидност от ЕЦБ само унищожават стимулите за банкерите да преструктурират и оздравяват балансите си. "Помпането на още пари в системата прави банките и корпорациите по-зависими от евтиното финансиране, и насочва капитал в грешна посока, подготвяйки почвата за следващата криза - която може дори да се окаже гло-



бална катастрофа. Кръгът се е завъртал няколко пъти от 30-те години на XX век насам, без нито веднъж да се поучим от предишните цикли", твърдеше Дукас.

ДНЕС ПО ВСИЧКО ЛИЧИ, че хора kamo Дукас са били прави. Даже самата ЕЦБ, колкото и да твърди, че сегашните проинфлационни фактори са временни, все пак обяви през юли, че ще промени самата си цел за контрол на инфлацията. Вместо да се преследва инфлация "под 2%, но близо до тях", както бе от 2003 година насам, занапред банката ще гони "симетрични" 2%, което позволява отклонения и под, и над тази цел. "Два процента не е таванът", подчерта президентът на ЕЦБ Кристин Лагард.

В същото време обаче централната банка няма никакво намерение да повишава лихвените нива от сегашните им рекордно ниски равнища. Щедрата политика на количествени облекчения също ще продължи най-малко до идната пролет - като съдбата ѝ след това трябва да се реши на септемврийската среща на шефовете във Франкфурт.

"Emo om kakво се бои ЕЦБ: независимо дали става дума за негативните лихви върху депозитите, за покупките на активи или за траншовете ликвидност, това са все инструменти, от които сега банката не може да се откаже без сериозни последствия", коментира Улф Краус, икономист от Helaba, npeg Fortune.

МЕЖДУВРЕМЕННО ПРАВИТЕЛСТВЕНИЯТ

ДЪЛГ на страните от еврозоната уверено надмина 100% от неиния БВП. Упорството на Франкфурт да продължава с печатането на пари предизвиква все поостри реакции от критиците на ЕЦБ. "Те продължават да се преструват, че държат на нелепите правила от Маастрихт - подла стратегия на олигарпхията в ЕС да запази властта тя да решава кой може и кои не може да нарушава правилата, които реално са неизпълними", обяви Янис Варуфакис, бившият финансов министър на Гърция и настоящ лидер на МеRa25. "Наскоро бяха публикувани данни за домакинските бюджети - за приходите и за разходите. Картината е интересна", коментира проф. Гарабед Минасян пред телевизия Bulgaria ON AIR. "Имаме съществена промяна през 2020 - goxogume продължават да растат, но разходите спират да се увеличават. Това означава, че са раздадени пари, които нямат стоково покритие. Натрупват се парични запаси в населението, които не се изразходват. Това представлява своеобразна ликвидна бомба", смята икономистът.

"ЦЕНТРАЛНИТЕ БАНКИ ПОСТИГАТ ЦЕЛ-

ТА СИ за обезценяване на парите и намаляване на реалните държавни планини от дългове. За сметка на работещите и на тези, които са спестили нещо", смята и Владислав Панев, финансист и народен представител от "Демократична България". "Така се отваря ножицата между бедни и богати, а средната класа изчезва като ланшния сняг. Това е огромната тема, на която трябва да търсим решение. Защото България е част от света и няма kak ga избегне вносната инфлация".

The ECB's **New Clothes**

Inflation in Europe is rising - a logical effect of the hectic printing of money. But the central bank still manages to close its eves

An economist is an expert who will know tomorrow why the things he predicted yesterday didn't happen today, said Lawrence Peter, one of the funniest skeptics of the 20th century. This description fits perfectly with all the experts who today support the "official line" of the European Central Bank - from senior economists at the ECB itself to representatives of all sorts of "independent" think-tanks. Since the early spring of this year, they have been tirelessly explaining that there is no significant inflation in Europe, and there will never be. And since it became clear at the beginning of the summer that the situation is exactly the opposite, they started explaining that the inflation is something temporary and by no means alarming.

THE US CONSUMER PRICE INDEX ROSE 5.4%

year on year in July, the biggest jump since the 2008 financial crisis. In Germany, consumer prices also rose 5.4% in July. According to Eurostat, inflation in the euro area in July 2021 was 2.2%, compared to 1.9% in June.

In Frankfurt, they can no longer deny the facts but they can interpret the reasons for them in their own way.

In a speech full of optimism at the beginning of the summer, Isabel Schnabel, a member of the ECB's executive board, outlined a rosy vision for the future. Confidence indicators are at their

highest levels in more than two decades, with growth in the eurozone expected to be 4.6% in 2021 and 4.7% in 2022, "the fastest expansion in the history of monetary union," said Schnabel (someone like Lawrence Peter would probably answer that 4.6% growth after 6.8% decline in 2020 is still a net contraction). According to the German economist, most of the factors causing inflation are transient and will disappear by 2022. Such factors are undoubtedly rising energy prices and several industries in which supply, shrunk by the pandemic, is currently unable to meet the demand that has risen since the end of the toughest measures. Forecasts in the Eurosystem baseline scenario, quoted by Schnabel, point to rising inflation to 2.6% in the last quarter of this year, before falling to 1.5% in 2022 and to 1.4% in 2023.

Ever since the beginning of the ECB's quantitative easing, many economists have warned of its risks. "The ECB's policy of printing money will not lead to wealth creation. Instead, it will inevitably lead to inflation far above 6% across Europe," wrote John Doukas, a professor at Old Dominion University in Virginia. According to him, the huge liquidity injections from the ECB only destroy the incentives for bankers to restructure their balance sheets. "Pumping more money into the system makes banks and corporations more dependent on cheap funding while it misallocates capital through asset

mispricing that prepare the ground for the next crisis that might be even a bigger catastrophe. This circle has repeated several times since the early 1930s without learning from the previous crises," Doukas said.

TODAY, EVERYTHING seems to show that people like Doukas were right. Even the ECB itself, despite claiming that the current pro-inflation factors are temporary, has announced in July that it would change its very goal of controlling inflation. Instead of pursuing inflation "below, but close to 2%", as it has been since 2003, the bank will henceforth pursue a "symmetrical" 2%, which allows deviations both below and above this target. "Two percent is not the ceiling," said ECB President Christine Lagarde.

At the same time, however, the central bank has no intention of raising interest rates from their current record lows. The generous policy of quantitative easing will also continue at least until next spring - and its fate afterwards must be decided at the September meeting of the board in Frankfurt. "This is also what the ECB fears: Whether it's the negative interest charged on deposits, the asset purchases, or the liquidity tenders, it has deployed a number of instruments that cannot simply be rolled back without consequences," said Wolf Krauss, an economist from Helaba, to Fortune.

IN THE INTERIM, GOVERNMENT DEBT of the euro area countries has confidently exceeded 100% of its GDP. Frankfurt's persistence in continuing to print money has provoked growing reactions from critics of the ECB. "They continue to pretend to uphold to the ridiculous Maastricht rules - an insidious strategy of the EU's oligarchy to maintain its power to decide who can, who cannot, violate rules impossible to uphold", said Yannis Varoufakis, the former finance minister of Greece and current leader of MeRa25.

"Recently, data on household budgets were published - on revenues and expenditures. The picture is interesting," Prof. Garabed Minasyan told Bulgaria ON AIR TV. "We have a significant change in 2020 - incomes continue to rise, but costs stop rising. This means that money has been distributed that has no commodity coverage. Cash stocks are accumulating in the population that are not spent. This is a kind of liquidity bomb", the economist believes

"CENTRAL BANKS ACHIEVE THEIR PURPOSE

of devaluing money and reducing the countries' mountains of debt. At the expense of working people and those who have saved something," said Vladislav Panev, a financier and MP from Democratic Bulgaria. "This opens the scissors between rich and poor, and the middle class disappears like last year's snow. This is a huge topic on which we must look for a solution. Because Bulgaria is part of the world and there is no way to avoid import inflation".





AN ICONIC LANDMARK OF SOFIA



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

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

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

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

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

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

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

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

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

БЪЛГАРСКОТО ЧЕРНОМОРИЕ СЕ НУЖДАЕ ОТ ПО-СИЛЕН БРАНД

Франк Кванте, главен изпълнителен gupekmop на Fraport Twin Star Airport Management

Над 20 институции, публични и частни, учредиха Алианс "Българско Черноморие". Инициативата е на "Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт", оператор на летищата във Варна и Бургас. Целта на обединението е да действа за развитие на бранда и имиджа на българското Черноморие, да разработи и приложи маркетингова стратегия и кампания на основните туристически пазари - Русия, Германия, Великобритания, Полша, Чехия, Израел. Съучредител на алианса е и националният авиопревозвач "България Еър".

Повече светлина върху проекта хвърли Франк Кванте, главен изпълнителен директор на "Фрапорт България", в разговор с Димитър Абрашев в предаването "Директно" на телевизия Bulgaria ON AIR.

Д-р Кванте, какво ще ни даде инициативата "Българско Черноморие"?

В тази инициатива редом с нас имаме много и различни играчи от туристическата индустрия по Черноморието: хотели, туроператори, авиокомпании, общини, надяваме се да работим в тясно сътрудничество и с правителството. Искаме да използваме тази криза, за да си зададем въпроса какво

можем да правим по-добре в бъдеще. Искаме да създадем много силен бранд на основните туристически дестинации, за да може цялостното възприятие за България и особено за Черноморието да бъде подобрено. Искаме да предложим нещо по-специално: не само страхотната природа, но и богатата история, култура. Всички тези аспекти трябва да бъдат рекламирани, за да помогнат туризмът да се възстанови

Как би могла да изглежда тази маркетингова стратегия, която да привлече повече туристи?

Преди всичко трябва да изградим специфична стратегия за Всяка страна, към която сме се насочили. Възприятието за България в различните държави се различава силно. В Израел например има отлични нагласи към страната, чудесни взаимоотношения още от Втората световна война, когато България защити своите евреи. От друга страна, в Германия например в много области България дори не е част от дневния ред. Трябва да се фокусираме върху тези области.

Важно е да видим каква е покупателната

способност на хората в тези страни, какви специфични правила трябва да спазваме при тях. И също така трябва да се постараем нашите усилия да са преди всичко дигитални. В много страни около 80% от решения за пътуване и туризъм се вземат на компютър и други дигитални платформи. Така че трябва да открием правилния път за всяка от тези държави.

Това ли са основните пазари за нас - Русия, Германия, Великобритания, Полша, Чехия, Израел? Или трябва да насочим усилия за разширяване на обхвата, може би и към по-далечни страни?

Определено смятаме да разширим обхвата. Има страни, които са с традиционно много силен туризъм: като Германия и Израел. Но има и такива, които подобряват съществено благосъстоянието си и ни предлагат нови възможности. Това се отнася например до Близкия изток, или до прибалтийските държави. Но, разбира се, към всяка от тях трябва да подходим по различен начин. Казино туризмът има различен смисъл за пътешествениците от Близкия изток и от Естония, например. Но това са ключови пазари, където виждаме потенциал да при-





влечем туристи, да убедим все повече хора да опознаят прекрасното Черно море.

Какви мерки за безопасност могат да убедят пътниците, че летищата не носят рискове?

Не на последно място, вирусът създаде проблем с доверието. Хората загубиха голяма част от доверието и една от основните ни задачи сега е да го възстановим. Правим всичко възможно от гледна точка на технологиите. Използваме например нанотехнология, при която върху всички твърди повърхности се нанася един допълнителен антивирусен слой, който издържа около 2000 почиствания. С него третираме Всички зони за пътниците, зоните на гранична полиция, на митниците, магазините. Много е важно хората да усещат, че ние правим всичко възможно. Аз самият летя много често и смятам, че едно от най-сигурните места в момента са самолетите и летишата.

Кои пазари загубихме през миналата година и още не сме успели да възстановим? Каква е ситуацията днес на черноморските летища?

Всъщност в средата на август имахме два поредни дни с наи-високия брой пътници от много време насам: над 16 300 души за ден в Бургас. Хубаво е да видим летището отново оживено. От друга страна, в нормална година през август средният дневен брой пътници в Бургас е 30 000. Така че, от една страна, сме доволни от посоката, в която се развиват нещата, трафикът се увеличава, но от друга, още сме далеч от нормалното състояние.

Ако разгледаме дестинациите като цяло, ситуацията е сложна. Вижте например Обединеното кралство: там решението дали България да бъде отворена или не трябваше да се вземе на Даунинг стрийт номер 10. И не я отвориха. А това е много важен пазар за нас, на който отчитаме спад от 93% тази година. Малкото ни останали пътници от Острова са предимно представители на българската диаспора там.

Успяхме обаче да възстановим пътниците от други пазари. Добър пример е Полша, която обикновено е пазар номер 4 за нас. а сега е номер 1. Поляците преоткриха България в последните месеци.

Онова, което ни помага, са международни-

те стандарти, например Covid-nacnopmume на Европейския съюз. Онова, което ни пречи, е когато всяка държава се опитва да създава свои собствени правила и постоянно ги променя, maka че хората не знаят могат ли да пътуват, трябва ли да стоят карантина, какво се случва. Затова много се надявам да видим единни стандарти в Европейския съюз, които не са популистки, а са разумни и основани на препоръки на учени.

Кога да очакваме пълно възстановяване на пазара?

За мен реалистичната прогноза е 2025 година. Това, което виждаме в момента, е, че туристическите пътувания се възстановяват по-бързо от бизнес пътуванията. Оптимистично настроени сме, че може да постигнем и по-ранно възстановяване, ако се възползваме от алианса "Българско Черноморие". Нашата компания-майка в Германия е по-песимистична, особено що се отнася до пътуванията от Югоизточна Азия и Съединените щати, при които все още има сериозни ограничения. Някои пазари, като Австралия и Нова Зеландия, са изцяло затворени. ■

BULGARIAN BLACK SEA COAST NEEDS A STRONGER BRAND

Frank Quante, CEO of Fraport Twin Star Airport Management, talks to Bulgaria ON AIR

More than 20 institutions, public and private, have established the Bulgarian Black Sea Alliance. It is an initiative of Fraport Twin Star Airport Management, the operator of the airports in Varna and Bourgas. The aim of the association is to act for the development of the brand and the image of the Bulgarian Black Sea coast, to create and implement a marketing strategy and campaign in the main tourist markets - Russia, Germany, Great Britain, Poland, the Czech Republic, Israel. Among the co-founders of the alliance is the national air carrier Bulgaria Air. More light on the project was shed by Frank Quante, CEO of Fraport Bulgaria, in a conversation with Dimitar Abrashev in the show "Direct" on Bulgaria ON AIR TV.

Dr. Quante, what will the Bulgarian Black Sea Initiative give us?

In this initiative we have many different players from the tourism industry on the Black Sea coast: hotels, tour operators, airlines, municipalities, we hope to work closely with the government as well. We want to use this crisis to ask ourselves what we can do better in the future. We want to create a very strong brand of major tourist destinations so that the overall perception of Bulgaria and especially the Black Sea coast can be improved. We want to offer something special: not only the fantastic nature, but also the rich history and culture. All of these aspects need to be promoted to help tourism recover faster.

What might this marketing strategy look like to attract more tourists?

First of all, we must build a specific strategy for each country we are targeting. The perception of Bulgaria in different countries differs greatly. In Israel, for example, there are excellent attitudes towards the country, great relations since World War II, when Bulgaria defended its Jews. On the other hand, in Germany, for example, in many areas Bulgaria is not even part of the agenda. We need to focus on these areas.

It is important to see what the purchasing

power of the people in these countries is, what specific rules we must follow with them. And we must also make sure that our efforts are, above all, digital. In many countries, about 80% of travel and tourism decisions are made on a computer and other digital platforms. So we need to find the right path for each of these countries.

Are these the main markets for us - Russia, Germany, Great Britain, Poland, the Czech Republic, Israel? Or should we focus efforts to expand the scope, perhaps to more distant countries?

We definitely plan to expand the scope. There are countries that have traditionally had very strong tourism: such as Germany and Israel. But there are also those that significantly improved their well-being and offer us new opportunities. This applies, for example, to the Middle East, or to the Baltic States. But, of course, we have to approach each of them differently. Casino tourism has different meanings for travelers from the Middle East and Estonia, for example, But these are key markets where we see the potential to attract tourists, to convince more and more people to get to know the beautiful Black Sea.

What safety measures can convince passengers that airports do not carry risks? Last but not least, the virus has created a problem with trust. People have lost much of their trust and one of our main tasks now is to restore it. We do everything possible in



terms of technology. We use, for example, nanotechnology, in which an additional antiviral layer is applied to all hard surfaces. This layer withstands about 2,000 cleanings. With it we treat all areas for passengers, areas of border police, customs, duty free shops. It is very important that people feel we are doing our best. I myself fly very often and I think that one of the safest places at the moment are planes and airports.

Which markets did we lose last year and have not yet been able to recover? What is the situation today at the Black Sea airports? In fact, in mid-August we had two consecutive days with the highest number of passengers in a long time: over 16,300 people a day in Burgas. It's good to see the airport lively again. On the other hand, in a normal year in August the average daily number of passengers in Burgas is 30,000. So, on the one hand, we are satisfied with the direction in which things are developing, the traffic is increasing, but on the other hand, we are still far from normal condition.

If we look at destinations in general, the situation is complicated. See, for example, the United Kingdom: the decision whether Bulgaria should be open or not has been made at Number 10 Downing Street. And they did not open it. This is a very important market for us, where we report a decline of 93% this year. The few remaining passengers from the UK are mostly representatives of the Bulgarian diaspora there.

However, we were able to recover passengers from other markets. A good example is Poland, which is usually market number 4 for us, and is now number 1. Poles have rediscovered their love for Bulgaria in recent months.

What helps us are international standards, such as the Covid passports of the European Union. What does not help is when each country tries to create its own rules and constantly changes them so that people don't know if they can travel, if they have to be quarantined, what happens. That is why I very much hope to see uniform standards in the European Union that are not populist, but reasonable and based on the recommendations of scientists.

When to expect a full market recovery?

For me, the realistic forecast for the industry is 2025. What we are seeing at the moment is that tourist travel is recovering faster than business travel. We are optimistic that we can achieve an earlier recovery here if we take advantage of the "Bulgarian Black Sea Coast" alliance. Our parent company in Germany is more pessimistic, especially when it comes to travel from Southeast Asia and the United States, where there are still serious restrictions. Some markets, such as Australia and New Zealand, are completely closed.





Метавселената е като досег с научната фантастика. Тя ще функционира чрез аватари, които сами ще създаваме и ще общуваме с други такива. По този начин виртуалната реалност ще пресъздава жива комуникация между нас. Подобно на другите, тази социална мрежа ще има съществено влияние върху решенията и емоциите ни. Не е изключено да следи и биометричните данни - реакциите на тялото в определени ситуации, които в базата данни ще бъдат част от нашия профил.

Следете бизнес трендовете онлайн:

bloombergtv.bg facebook.com/BloombergTVBG



SPOTIFINANCE.COM: ВРЕМЕ Е ЗА ИНВЕСТИЦИИSPOTIFINANCE С ВИСОКА ДОХОДНОСТ



Това, koemo Spoti Finance предлага на инвеститорите е разнообразно портфолио от строителни проекти с възможност за висока доходност, без усилия, от пасивни инвестиции, в устойчиво развиващ се сектор, който е фундамент за стабилност.

Чрез иновативния модел за инвестиции в строителни проекти или недвижими имоти, spotifinance.com дава възможност на всеки потребител да добави в своето портфолио растеж, постоянен растеж. постигайки година след година стабилни инвестиции с голяма възвръщаемост при минимален риск.

Обичайно потребителите инвестират в банкови депозити и недвижима собственост, портфолиото им от инвестиции са пълни с ликвидни активи и със сигурност, но същите тези активи практически нямат растеж.

Spotifinance.com предлага уникален про-



www.spotifinance.com



дукт: растеж - висока доходност в размер от 15 % до 30%, сигурност в най-стабилния сектор - строителството, онлайн инвестиция чрез бърз достъп, без загуба на време, независимо с какви средства разполагат.

Стефан Ангелов:

"Ние сме алтернатива на банковите депозити, недвижимите имоти и различните пенсионни схеми. Защото всички те са пълни с ниско доходни инструменти, които не могат да победят инфлацията".

Spotifinance.com kamo алтернатива на инвестиционните възможности предоставя нов, иновативен начин хората да инвестират във високодоходни строителни проекти в атрактивни места около градовете Варна и София, следвайки последните тенденции на пазара на имоти и с доходност между 15% и 30% в зависимост избора им. Това е възвръщаемостта на една облигация за над 15 години.

Защо е важна високата и постоянна доходност на Вашите инвестиции?

Ето един пример - ако инвестирате еднократно 10 000 лева в строителен проект



със средна догодност 17%, след 15 години ще разполагате вече с 105 387 лева, или 10 пъти повече средства. По този начин Вие сте добавили растеж.

Защо spotifinance.com:

- Възможност за участие в строителни проекти или управление на недвижим имот на хора, които не разполагат с големи средства време и познания в тази област;
- Висока доходност: средна доходност на проектите в платформата над 18%;
- Инвестиция в сектор с голям потенциал и контролиран риск;
- Защита от инфлация

Вижте всички отворени проекти за инвестиции на www.spotifinance.com.

KYXHATA CTAHA MACTOTO, KOETO HIV CIIACABA OT CTPECA

Ивайло Рашев, изпълнителен gupekmop на BSH Home Appliances Bulgaria, npeg THE INFLIGHT MAGAZINE

Tekcm **КОНСТАНТИН ТОМОВ** / Фотография **ИВАЙЛО ПЕТРОВ**

Рашев, светьт се промени радикално в последните три десетилетия. Но когато стане дума за тази промяна, повечето хора си мислят за интернет, за смартфоните, за изкуствения интелект. Докато промените в доманството, бита, ежедневието някак си се приемат за даденост и не се забелязват. Колко големи обаче бяха тези промени? Как се измени бизнесът с домакински уреди за последните 30 години?

30 години е доста дълъг период, дори и за домакинските електроуреди. Независимо, че ако сравним функционалните очаквания от една пералня или хладилник, те не са променени. Потребителят иска същото, което е искал и преди: чисти дрехи и прясна храна.

Най-интересните промени, които се случиха, са в енергийната ефективност. Ако сравните днешни уреди с тези отпреди не 30, а дори 10 години, ефективността вече е в пъти по-висока. Това се постига с множество иновации, позволяващи един съвременен продукт да използва много по-малко ресурси - не само електричество, но и вода, а също и, в случая с пералните машини, перилен препарат. Използва се изкуствен интелект или автоматична програма, която при Bosch се нарича iDOS. Тя изчислява теглото на прането, степента на замърсеност, и дозира препарата с изключителна точност. Благодарение на това икономията на препарат е около 30-40% годишно. А дрехите се съхраняват много по-дълго. Малко хора си дават сметка, че дрехите се захабяват най-бързо от препарата - когато е предозиран, и не може да се измие добре.

Така че хладилникът и пералнята днес изглеждат почти по същия начин, както са изглеждали преди 30 години, но са коренно променени отвътре. Наложиха се и нови продукти - примерно съдомиялната. В последните две-три години тя е вече един от основните уреди на българския пазар. Преди това сравнително малко домакинства имаха съдомиялни. Но напоследък осъзнахме, че този уред пести не само вода и ресурси, но и време. Така че съдомиялната се превърна в третия основен продукт в кухнята.

Този стремеж към намаляване на емисиите и енерзийна ефективност преобрази много сектори - от авиацията до автомобилите. В много от тях иновативните решения означаваха също, за съжаление, забележимо повишаване на цените, а и усложняване и съкращаване на живота на продуктите. Как се справи с това предизвикателство секторът на електроуредите?

Много често съм чувал, че новите уреди не са толкова здрави, колкото преди 20-30 години. Не мога да се съглася с това. Вярно е, че са по-сложни, с повече електроника. Но и начинът на употребата им е доста поразличен от тови преди. Той е доста по-интензивен. Всеки потребител се интересува от уреди за по-дългосрочно използване, разбира се. Тук е моментът да опровергая спекулациите, че има уреди с различно качество за Източна и Западна Европа. Не мога да коментирам как е при храните, откъдето тръгнаха тези предположения. Но при домакинските уреди ▶



№ производствените мощности са едни и същи за целия свят. Независимо дали уредът се произвежда в Германия, в Испания, в Полша или в Турция, той е еднакъв за всички. Няма отделна поточна линия за Изтока. Много пъти са ми казвали: "Искам такъв, който е произведен за германския пазар". Няма такъв. Качеството е еднакво.

Възможно ли е това усещане за по-кратък живот на техниката днес да е породено от факта, че в миналото тя може и да се е повреждала по-често, но бе по-ремонтопригодна. Докато днес ремонтът е несравнимо посложен и труден, и в много случаи е по-ефективно те просто да се подменят?

Никога няма да забравя един момент в моето детство, в който пералнята започна и сама да простира - просто центрофугата се повреди и тя разхвърляше прането навсякъде.

Една скорошна промяна в европейското законодателство, касаеща т. нар. "екодизайн", задължава компаниите да поддържат резервни части за електроуредите между 7 и 10 години след момента. В

който ги спрат от производство. Тоест, ако сега си купите уред Воясн и след три години го заменим с по-нов в каталога си, се задължаваме поне още 7 години след това да осигуряваме резервни части за

Добавената стойност за всички основни пазари си остава сервизната поддръжка. Случва се уредите да се чупят, разбира

Случва се уредите да се чупят, разбира се. Ключовото е как реагират на това производителите. Ние в Воѕсh например имаме повече от 20 партньорски сервиза в цялата страна, и ежеседмично следим бързината на реакция при тях. Координраме го с национален кол-център и централен сервиз. Стараем се сроковете да са максимално къси. Даваме си сметка, че за една домакиня с две малки деца повреда на пералнята е нещо критично. При нужда можем дори да предоставим друг уред за временно използване. Същото се отнася и до хладилниците.

Покрай дигитализацията уредите стават все по-сложни, а в същото време склонността на потребителя да отделя



време за разучаването им - все по-малка. Шефът на BMW по дизайна преди време ни каза: днес никой не иска да чете упътвания. Какъв е изходът от това положение? Изкуственият интелект?

Доколкото ми е известно, около 85% от потребителите в Европа не четат изобщо инструкциите за употреба. Това е разбираемо - книжките стават все по-дебели, с все по-дребен шрифт...

Може би и това обяснява защо ни се струва, че уредите се чупят повече - защото в повечето случаи дори не знаем как да ги ползваме правилно?

Така е. Голям процент от оплакванията на клиентите при нас се решават по телефона. Натиснати са погрешни бутони, или пък уредът не е свързан правилно, или не е затворена вратата... При все повече такива оплаквания техниците успяват да решат проблема без посещение.

Разбира се, в наши дни сме залети с такъв поток от информация, че не очаквам този процент да спадне много и всички да започнем отново да четем инструкциите. Това, към което производителите трябва да се стремят - и Вояст се развива много добре в тази посока - е да дадат на клиента възможност бързо да достигне до тази информация по всяко време. Дали ще е чрез кол-център, съвети за лесна употреба на сайта, или по друг начин, няма значение.

Колкото ао изкуствения интелект, много хора още не разбират съвсем връзката между него и домакинските уреди. Kakво е изкуственият интелект? Най-просто казано, това е процес по вземане на решения. Далеч сме om момента, в който електроуредите ще могат да вземат всички решения вместо нас. Хората продължават да контролират началото и края на всеки процес. Изкуственият интелект може да ни отърве от досадната работа по средата. Но контролът остава у нас.

Според някои експерти, самата роля на кухнята се променя сериозно. Някога това бе обособено място, където храната да се приготвя незабелязано за останалите членове на докаминството. Днес кухнята се

превръща в нещо като център на дома, а готвенето е съпроводено с други дейности - развлечения, общуване, дори работа. Съгласен ли сте с това? Как тази тенденция променя кухните?

Точно така е. Кухнята се превърна в последните години в най-забавния център за семейството в края на деня. Донякъде и принудително, защото пандемията ни накара да прекарваме повече време у дома.

Но като цяло кухнята е вече нещо като оазис за освобождаване от ежедневния стрес. Място, където човек да се забавлява със своите най-близки.

В последното десетилетие няколко фактора засилиха необикновено много интереса към готвенето: телевизионните програми, тенденцията към по-здравословен живот, фактът, че хората пътуват повече. Забелязвате ли такъв ефект и в България?

Категорично да. Всички започнахме да обръщаме повече внимание на това, което слагаме на масата. То трябва да бъде мно-



го здравословно, от една страна, и по-разнообразно, от друга. Това е резултат и на повечето пътувания, които споменахте, и на отворения ни дигитален свят, в който човек има достъп до видео и рецепти от цял свят. Те дават възможност на домакинствата да експериментират в кухнята. И отново да се забавляват.

Пандемията имаше разнопосочно въздействие върху различните бизнеси удари тежко по едни и силно стимулира други. Какви бяха ефектите върху вашия бизнес? И отминават ли вече те?

Ако се върна малко повече от година назад, първоначалният шок беше много тежък. Помните миналия март и април. Чак към средата на годината хората започнаха да осъзнават, че сме вече в една нова среда. Интересното е, че търсенето на домакински уреди съвсем не е намаляло от времето преди пандемията. През 2020 успяхме да наваксаме принудителната пролетна пауза и завършихме с по-добър резултат от 2019. През тази година първото полугодие показа увеличаващо се търсене. Защо се случва това? Според мен хората, след като прекарват повече време вкъщи, започнаха да чили онлайн nokynkume си с около 50%. Но когато става дума за електроуреди, 70% от всички домакинства предпочитат да ги купуват, посещавайки специализираните магазини.

Моето мнение е, че в България онлайн търговията тепърва ще се развива. Но не с еднакво темпо за различните сектори. Спомняте си как миналата година имаше бум на поръчките за хранителни стоки, за дрехи, играчки, асесоари. За домакинските уреди решаващ за българина си остава принципът "око да види, ръка да пипне". Независимо от това обаче онлайн търговията с уреди се е увеличила между три и пет пъти за последните години, по мои наблюдения. Двата канала очевидно ще се развиват успореано.

Какви са спецификите на българския пазар на електроуреди? С какво се отличава българският потребител от тези в региона, и в Западна Европа?

Най-съществената разлика е в огромния брой брандове, които съществуват на българския пазар - може би повече от всяка друга европейска страна. Разбира се, човек има право да избира. Но тази пренаситедоскоро тя бе предложение, движено изцяло от напредъка на технологията, без реално потребителите да изпитват особена нужда да свързват хладилника си с печката. Промени ли се това напоследък с появата и еволюцията на смартфониme? Какво е бъдещето на "интелигентния" дом? Какви цели uckame да постигнете с приложението Home Connect,

Наскоро проведохме проучване, според което повечето хора все още не възприемат смартфоните и телевизорите си kamo смарт уреди. На въпроса дали използват такива уреди, по-голямата част отговориха "не".

koemo разработи Bosch?

Сега в Bosch започваме makaвa кампания, която да обясни на хората какво точно са умните уреди.

Каква е ползата от свързаността? Знаете ли, аз съм от поколението, което още помни каква привилегия е да ти предоставят домашен телефон - свързан чрез дуплекс с този на съседите. По-младите не могат да разберат за какво става дума. Вероятно така ще е и след време със свързаността на дома. Винаги отнема време една иновация да бъде възприета. Нужно ли е да свързваме хладилника с фурната? Ами трябва да пробвате. Да видите какви ползи и каква допълнителна информация ще ви предоста-

Свързването в една дигитална система, която при Bosch се нарича Home Connect, позволява на уредите през целия си жизнен цикъл ga се akmyaлизират - m. нар. update. Това е ключово, за да функционират поефективно и много по-аруго.

От друга страна, това свързване не означава само включване и изключване. Има много допълнителни функции. Можете да свалите рецепта от интернет направо към фурната, тя да се настрои за нея и да ви даде информация, когато е готова. Изобщо оттук насетне за всеки от нас ще е много забавно да открива тези нови функционалности на уредите, които досега не са съществували.

Споменахме в началото, че кухнята се превръща в хъб, в събирателен център на дома. С напредъка на изкуствения интелект и роботизацията обаче няма ли да стане обратното: кухнята да се превърне в място, където човекът може изобщо да не стъпва?

Личното ми мнение е, че това не трябва да се допуска. Аз съм израснал с разбирането, че семейството е основна градивна единица на обществото. Звучи банално, но е вярно. Не искам денят да завършва, без да сме се събрали около масата, да поговорим и да споделим преживяното от деня. ■

"Далеч сме от момента, в който електроуредите ще могат да вземат Всички решения вместо нас"

осъзнават колко важен е домът в живота ни. Те вече отделят повече време, за да се запознаят предварително с уредите, да направят проучвания, и са готови да подменят старата техника с нещо по-модерно и по-интелигентно.

Има и друг фактор: ограниченията на пандемията намалиха значително пътуванията и възможностите за почивка, и освободиха ресурс за подобрения в дома.

Принудителното пазаруване от дома несъмнено разсея скептицизма на много хора към онлайн търговията. Според мнозина 2020 ще се окаже повратната точка за прехода от офлайн към онлайн. Забелязвате ли подобно нещо? И доколко важи това за специфичен сектор kamo вашия, в който традицията е да отидеш в магазина, да поговориш с консултан-

Спомняте си, че в определени периоди магазините бяха изцяло затворени. Това със сигурност доведе до промени в нагласите към онлайн пазаруването. Но нашето последно проучване показва нещо много интересно. Да, домакинствата са увелиност в един момент обърква потребителя. В този сегмент марката трябва да е позната и да вдъхва доверие.

Иначе в потреблението няма особени разлики. Даже бих казал, че нашите потребители са доста по-взискателни от тези на 3anag.

Kamo анеkgom разказваме за българина, чиито телевизор и телефон струват повече от автомобила му - има ли нещо вярно в това?

И автомобилът, и телефонът са неща, с които човек може да се покаже навън, пред другите. Докато битовите електроуреди си остават у дома, невидими за останалите. Това определяще отношението на потребителите. Но така беше досега. Днес все повече хора разбират, че по-добрият уред прави живота им по-качествен. Че допълнителните функционалности, по-ниският разход на ресурси, по-ниският шум носят дългосрочно по-добра стойност за домакинствата.

Свързаността е мантра, която се повтаря в този сектор от десетилетия. Но

THE KITCHEN HAS BECOME THE PLACE THAT SAVES US FROM STRESS

Ivaylo Rashev, CEO of BSH Home Appliances Bulgaria, to THE INFLIGHT MAGAZINE

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

Rashev, the world has changed radically in the last three decades. But when it comes to this change, most people think of the internet, smartphones, artificial intelligence. While the changes in domestic life and everyday life are somehow taken for granted and not noticed. But how big were these changes? How has the home appliance business changed in the last 30 years?

Thirty years is a long time, even for household appliances. Nevertheless, if we compare the functional expectations of a washing machine or a refrigerator, they have not changed. Consumers want the same things they wanted before: clean clothes and fresh food.

The most interesting changes that have happened are in energy efficiency. If you compare today's appliances with those of not 30 years ago, but even 10 years ago, the efficiency is now many times higher. This has been achieved with a host of innovations that allow a modern product to use far fewer resources - not only electricity but also water and, in the case of washing machines, detergent. Artificial intelligence or an automatic program is used, which at Bosch is called iDOS. It calculates the weight of the laundry, the degree of soiling, and doses the detergent with extreme precision. Thanks to this, detergent savings are around 30-40% per year. And the clothes last much longer. Few people realise that clothes get worn out fastest by detergent - when it is overdosed, and

cannot be washed properly.

So the refrigerator and washing machine today look much the same as they did 30 years ago, but they have been radically changed inside. New products have come in - for example the dishwasher. In the last two or three years it has become one of the main appliances on the Bulgarian market. Before that, relatively few households had dishwashers. Recently we have realised that this appliance saves not only water and resources, but also time. So the dishwasher has become the third main product in the kitchen.

This drive for emissions reduction and energy efficiency has transformed many sectors, from aviation to cars. In many of them, innovative solutions have also meant, unfortunately, price hikes, and a complication and shortening of product life. How has the appliance sector coped with this challenge?

I have often heard that new appliances are not as robust as they were 20-30 years ago. I cannot agree with that. It is true that they are more sophisticated, with more electronics. But the way they are used is also quite different from before. It is much more intense. Every user is interested in appliances for longer-term use, of course. This is the moment to refute the speculation that there are appliances of different quality for Eastern and Western Europe. I cannot comment on how it is with foodstuffs, which is where this speculation has come from. But in the case of household appliances, the production facilities are the same for the whole world. Whether the appliance is manufactured in Germany, in Spain, in Poland or in Turkey, it is the same for everyone. There is no separate assembly line for the East. I have been told many times, 'I want one that is made for the German market'. There isn't one. The quality is the same.

Is it possible that this perception of shorter lifespan of machinery today is due to the fact that in the past, it may have broken down more often, but it was more repairable? Whereas today repairs are incomparably more complex and difficult, and in many cases, it is more efficient to simply replace them.

I'll never forget a moment in my childhood when the washing machine started stretching the laundry itself - the spinner just malfunctioned and it was scattering the laundry everywhere.

A recent change in European legislation concerning so-called 'eco-design' obliges companies to keep spare parts for appliances for between 7 and 10 years after they stop making them. That is, if you buy a Bosch appliance now and in three years' time we replace it with a newer one in our catalogue, we are obliged to provide spare parts for at least another 7 years after that.

The added value for all major markets remains service support.

Appliances do break, of course. The key thing is how manufacturers react to that. At Bosch, for example, we have more than 20 ▶



▶ partner workshops across the country, and we monitor their speed of response on a weekly basis. We coordinate it with a national call centre and a central service centre. We try to keep lead times as short as possible. We realise that for a housewife with two young children, a washing machine breakdown is something critical. If necessary, we can even provide an appliance for temporary use. The same applies to refrigerators.

Alongside digitisation, appliances are becoming more sophisticated, while the user's inclination to spend time learning about them is decreasing. BMW's head of design told us a while ago: today, nobody wants to read directions. What is the way out of this situation? Artificial intelligence?

As far as I know, around 85% of consumers in Europe do not read the instructions for use at all. That's understandable - the books are getting thicker, with smaller print...

Maybe this also explains why it seems that appliances break more - because in most cases we don't even know how to use them properly.

That's right. A large percentage of customer complaints with us are resolved over the phone. The wrong buttons were pushed, the appliance wasn't connected properly, or the door wasn't closed... With more and more of these complaints, the technicians are able to resolve the issue without a visit.

Of course, we are inundated with such a flood of information these days that I don't expect that rate to drop much and we'll all start reading the instructions again. What manufacturers need to strive for - and Bosch is doing very well in this direction - is to give the customer the ability to quickly access this information at any time. Whether it's through a call centre, easy-to-use tips on the website, or otherwise, it doesn't matter.

As for artificial intelligence, many people don't quite understand the relationship between it and home appliances yet. What is artificial intelligence? Simply put, it's a decision-making process. We're a long way from the point where appliances will be able to make all the decisions for us. Humans continue to control the beginning and end of every process. Artificial intelligence can rid us of the tedious work in the middle. But the control remains with us.

According to some experts, the very role of the kitchen is changing in a big way. It was once a separate place where food could be prepared unnoticed by the other members of the household. Today, the kitchen has become something of a hub of the home, and cooking is accompanied by other ac-



tivities - entertaining, socialising, and even work. Do you agree with this? How is this trend changing kitchens?

You're quite right. The kitchen has become in recent years the most entertaining hub for the family at the end of the day. This was somehow enforced on us, because the pandemic has caused us to spend more time at home. But in general, the kitchen is now something of an oasis of release from daily stress. A place where one can entertain one's loved ones.

In the last decade, several factors have boosted interest in cooking extraordinarily: television programmes, the trend towards healthier living, the fact that people are travelling more. Do you notice this effect in Bulgaria?

Yes, of course. We have all started to pay more attention to what we put on the table. It has to be very healthy on the one hand and more varied on the other. This is also a result of the increased travelling you mentioned and our open digital world, where you have access to videos and recipes from all over the world. They give households the opportunity to experiment in the kitchen. And, again, to have fun.

The pandemic has had a mixed impact on different businesses - hitting some hard and boosting others. What were the impacts on your business? And are they going away now?

Going back a little over a year, the initial shock was very severe. You remember last March and April. It was only towards the middle of the year that people started to realise that we were already in a new environment. Interestingly, the demand for household appliances has not diminished at all since before the pandemic. In 2020, we managed to catch up on the forced spring break and finished with a better result than 2019. This year, the first half showed increasing demand. Why is this happening? I think people, after spending more time at home, have



thing very interesting. Yes, households have increased their online purchases by around 50%. But when it comes to appliances, 70% of all households prefer to buy them by visiting specialist stores.

My opinion is that in Bulgaria online trade is yet to develop. But not at the same pace for different sectors. Remember how last year there was a boom in orders for groceries, for clothes, toys, accessories. For household appliances, the decisive principle for Bulgarians remains "an eye to see, a hand to touch". Nevertheless, online trade in appliances has increased between three and five times in recent years, according to my observations. The two channels will obviously develop in parallel.

What are the specifics of the Bulgarian appliance market? How does the Bulgarian consumer differ from those in the region and in Western Europe?

The most significant difference is the huge number of brands that exist on the Bulgarian market - probably more than any other European country. Of course, one has the right to choose. But this oversaturation at some point confuses the consumer. In this segment, the brand must be familiar and inspire confidence.

Otherwise, there is not much difference in

Has this changed recently with the advent and evolution of smartphones? What is the future of the 'smart' home? What goals do you want to achieve with the Home Connect app that Bosch has developed?

We recently conducted a survey and it showed that most people still don't perceive their smartphones and TVs as smart appliances. When asked if they use such appliances, the majority answered 'no'.

Now at Bosch, we are launching such a campaign to explain to people exactly what smart appliances are.

What is the benefit of connectivity? You know, I'm of the generation that still remembers what a privilege it is to be given a home phone - connected via a duplex to your neighbours'. Younger people can't understand what it's all about. That's probably how it will be in time with home connectivity. It always takes time for an innovation to be adopted. Do we need to connect the fridge to the oven? Well, you should try it. See what benefits and what additional information this will provide.

Connecting into a digital system, which at Bosch is called Home Connect, allows appliances to update themselves throughout their life cycle - the so-called update. This is key to keep them running more efficiently and for

"What is artificial intelligence? Simply put, it's a decision-making process. We're a long way from the point where appliances will be able to make all the decisions for us"

started to realise how important home is in our lives. They are now taking more time to familiarise themselves with appliances beforehand, do research, and are ready to replace old appliances with something more modern and smarter.

There is another factor: the constraints of the pandemic have greatly reduced travel and holiday opportunities, and freed up resources for home improvements.

Forced shopping from home has undoubtedly dispelled many people's scepticism of online commerce. Many believe 2020 will prove to be the tipping point for the transition from offline to online. Are you noticing something similar? And how true is this for a specific sector like yours, where the tradition is to go into the store, talk to the advisor?

You'll recall that at certain times the stores were completely closed. That certainly led to changes in attitudes to online shopping. However, our latest research shows someconsumption. I would even say that our consumers are much more demanding than those in the West.

As an anecdote, we tell about the Bulgarian whose TV and phone cost more than his car - is there any truth in that?

Both the car and the phone are things that one can show off to others. While household appliances remain at home, invisible to others. This used to determine the attitude of consumers. But that's how it has been so far. Today, more and more people understand that a better appliance makes their life better. That the extra features, the lower resource consumption, the lower noise bring better value to households in the long run.

Connectivity is a mantra that has been repeated in this sector for decades. But until recently, it was a proposition driven entirely by advances in technology, with no real need for consumers to feel much need to connect their fridge to the stove.

much longer.

On the other hand, this connection doesn't just mean switching on and off. There are many additional functions. You can download a recipe from the internet straight to the oven, have it set up for it and let you know when it's ready. All in all, from now on, it will be a lot of fun for all of us to discover these new appliance features that didn't exist before.

We mentioned at the beginning that the kitchen becomes the hub, the gathering centre of the home. However, with advances in artificial intelligence and robotics, won't the opposite happen: the kitchen become a place where humans may not set foot at all?

My personal opinion is that this should not be allowed to happen. I grew up with the notion that the family is the basic building block of society. It sounds trite, but it is true. I don't want the day to end without us gathered around the table to talk and relax.

TOAEMIST PCR OBIP

Себестойност на един тест не е повече от 30 лева с всички включени разходи. Защо тогава светьт продължава да плаща четворно повече?





кономически сектори kamo строителството обикновено работят с около 5% нетен марж на печалба. Хотелиерите си докарват към 8%, автомобилната индустрия - около 10%. Тютюневите компании могат да стигнат 40 на сто. При Apple, една om komnaнuume с найголяма вещина в надуването на "добавената стойност", маржът е 60%. Но всички тези икономически субекти са същински улични просяци в сравнение с организациите, които извършват maka наречените PCR (polymerase chain reaction) mecmoße за коронавирус. Има немалко основания да смятаме, че тази дейност, толкова ключова за живота ни в последните година и половина, всъщност носи доходност, напълно сравнима с тази на хероина и кокаина.

ТОВА ЛЯТО ТЕМАТА ЗА ЗАДЪЛЖИТЕЛ-НИТЕ PCR TECTOBE при пътуване goминира летния туристически сезон на големи пазари като Великобритания например. Мнозинството дестинации изискват от пътуващите РСВ тест при пристигане (някои - даже и от ваксинираните туристи). Повечето държави искат РСВ тест и от собствените си граждани при завръщането им от почивка. ІАТА, международната организация за въздушен транспорт, наскоро пресметна, че ако средната цена на двупосочен самолетен билет преди коронакризата е била 200 долара, сега е вече 380 долара - в сметката се добавят и по два РСР теста за по 90 долара средно. Средната цена за самолетна почивка на четиричленно семейство скача от 1600 долара по данни от 2019 година до цели 3040 долара сега - изцяло по вина на РСВ тестовете. Уили Уолш, генералният gupekmop на IATA, обвини компаниите за тестване в "пиратство".

Като цяло обаче недоволството е насочено само към онези, които надскачат значително общоприетата цена. Британският здравен министър наскоро подчерта, че средната цена на тестовете е 75 лири (87 евро), но имало случаи на пътуващи, платили и по 500. В САЩ нашумя случаят с тексаската Gibson Diagnostic Labs, която ценообразувала някои тестове по 2315 долара при средна цена за страната около 100 долара.

Почти никой обаче не задача въпроси за самата общоприета цена, за реалната себестойност на РСВ тестовете и за надценката, с която ни се продава тази услуга. В българските медии се появиха само няколкото епизодични публикации



по темата (примерно в "Свободна Евpona") - но и това е повече от поместеното във водещите западни издания, което е на практика нула.

БЪЛГАРСКИТЕ ГРАЖДАНИ, КОИТО ИС-КАТ ПО СВОЯ ВОЛЯ да си направят тест - примерно за да пътуват или, в някои случаи, за да ги допусне работодателят им в офиса - плащаха около 120 лева - макар че в последните месеци се появиха оферти и за 100, и даже под 100 лева. На пръв поглед това е съвсем добра цена на фона на тези във Великобритания, САЩ или Малта. Но започва да изглежда шокираща, ако се поровим малко в себестойността на процедурата

Всъщност не е съвсем вярно, че никой не задава въпроса за себестойността. В една държава националните медии го сториха още миналата есен - и в резултат днес цената на тестовете там е десетина пъти по-ниска от средната в световен мащаб. Тази държава е Индия. След няколко телевизионни репортажа през миналия ноември Аджай Агравал, адвокат по защита на човешките права, внесе петиция до Върховния съд на Индия с настояване да се въведе таван от 400 рупии (4.6 евро) за извършен РСВ

тест. Според него цената на самия тест била средно 175 рупии, а още 25 били разходите на лабораториите. Таван от 400 рупии би дал на лабораториите 100% печалба "Вместо 1600% печалба, каквато правят сега", подчерта Агравал.

До въвеждането на такъв таван не се стигна, но повечето индийски щати фиксираха максимална цена между 500 и 1500 рупии - от 5.70 до 17 евро. Щатските власти мотивираха решенията си с факта, че цената на комплектите за вземане на тестове е паднала значително от началото на пандемията насам.

ТОВА Е САМАТА ИСТИНА. През мартаприл 2020 цените се определяха от ограниченото предлагане и трескавото търсене, и спокойно стигаха до 20 евро за тест. Но това много бързо се промени. Компаниите увеличиха капацитета си, много нови играчи се насочиха към този сегмент. Показателно е, че ако през април миналата година българската държава бе закупила комплекти по 16 лева единия, през юли цената вече бе 13 лева. В Индия френската компания GeneStore вече предлага тестове по 199 рупии - 2.30 евро. Някои местни производители са свалили летвата до ▶



▶ 150 рупии. Разбира се, цените се определят от обемите, от разходите за работна ръка, от платежоспособността на населението и от други подобни фактори, така че едва ли милиардна Индия трябва да се използва за еталон. Но и в Европа комплектите за т. нар. Real-Time PCR не струват много. Текущата цена на дребно за TaqMan RT-PCR Kit на Norgen Biotek например е 282 евро за 50 броя, или по 5.64 евро на брой.

Разбира се. цената на комплекта за PCR далеч не изчерпва всички разходи на лабораторията по провееждането на изследването. Необходими са и други консумативи - и за самия тест, и за дезинфекция. Трябва да се калкулират разходите за енергия, за труд и допълнителна мотивация на претоварените с работа служители. И, разбира се, трябва да остане печалба и за самата лаборатория, защото тя, естествено, не е благотворителна организация. Въпросът е само дали тази печалба е в рамките на обичайното за легален бизнес, или гони нормите в наркотрафика и нелегалната търговия с оръжие.

НЕОЧАКВАНО МНЕНИЕ В ПОЛЗА НА ВТОРАТА ХИПОТЕЗА изказа тази пролет проф. Тодор Кантарджиев - шефът на Националния център по заразни и паразитни болести, който за кратко се сдоби със статут на реалити звезga nokpaŭ участието си в Националния оперативен щаб за борба с пандемията. "Цената на тестовете с реактивите и труда трябва да е 20-30 лева, но тя е много по-висока заради голямото търсене. Така се получава, когато медицината е бизнес, или казано на немски - гешефт", заяви Кантарджиев пред БНТ. Hukoù не се сети да nonuma професора защо тогава ръководеният от него център, изаържан от аържавата. vnopumo makcyваше вземането на PCR тест по 130 лева - доста над цените дори на частните лаборатории. Впрочем за отбелязване е, че НЦЗПБ прави най-различни други тестове по метода Real-Time PCR - примерно за респираторно-синцитиален вирус (RSV), метапневмовирус, аденовируси, бокавируси и така нататък. Цената е средно по 41 лева на тест. Технологията е до голяма степен идентична.

Ето ви и едно изчисление на още по-"официален" източник: самата Световна здравна организация (СЗО). Преди време тя пресметна какво оборудване и консумативи са нужни за извършването на 5000 PCR mecma.

Основната част от цената - 95 000 долара - отива за закупуване на самите

Цената на mecmoßeme c peakmußume u труда трябва да е 20-30 лева, но тя е много по-висока заради голямото търсене. Taka се получава, когато медицината е бизнес

комплекти за PCR тест (по 19 долара броя, макар че, както споменахме, пазарните цени отдавна са значително по-ниски). Освен това са необходими комплект за вземане на проба, по 1.60 долара парчето, предпазни ръкавици и престилка за лаборанта, етанол за дезинфекция, а също и друго оборудване и консумативи, с които една лаборатория така или иначе разполага, но все пак СЗО ги добавя в сметката на обща цена 2930 долара. Така nemme хиляди теста излизат общо 105 762 долара или по 21.15 долара единият (35 български лева). За отбелязване е, че всички тези калкулации са базирани върху цени

ОШЕ ПО-ГОЛЯМО ОТКРОВЕНИЕ ОБА-ЧЕ Е едно бразилско проучване на учени от Федералния университет на Puo Гранде ду Сул, озаглавено Costs of genetic testing, и публикувано в списание Genetics and Molecular Biology om юли 2015. Самото изследване е проведено през 2012 и сравнява пълните разходи по провеждането на РСВ и други типове тестове. В случая става дума за PCR за други патогени, не за Covid-19, но няма никаква съществена разлика в консумативите и вложения труд.

Проучването е много детайлно и включва като лабораторни консумативи, така и труда на лаборантите, разходи за електричество, вода и телефон, и даже непреки разходи като поддръжка на сградата, почистване, охрана и киберзащита. Не включва единствено цената на самия комплект за РСЯ. Заключението: при калкулация за 40 проведени PCR теста пълната себестойност на един от тях излиза... 1.58 щатски долара (1.35 евро по днешния курс).

Разбира се, трябва да се направят няколко уточнения. Цитираните разходи са по цените от 2012, а междувременно инфлацията ги повиши. Разходите за труд също са се променили, а и в някои страни са по-високи от тези в Бразилия (по данни за 2020 например средната почасова надница там е 7.8 евро, докато в България е 9.7 евро). Авторите изрично отбелязват, че част от използваните реактиви са освободени от мита като стоки с научно предназначение. И освен това подчертават, че разбивката е при пълно натоварване на лабораторията. При 30% натоварване цената за РСВ тест се увеличава със 180%, пресмятат те.

НО ДОРИ ДА СМЕТНЕМ 500 ПРОЦЕНТА ОТГОРЕ за отразяване на всички тези фактори, разходите по един тест пак си остава в рамките на 6-7 евро. Самият комплект за тестване, както установихме, струва около 5 евро. Да добавим един много щедър марж на печалба от 100%, и пак излиза, че РСВ тестьт не би трябвало да струва на пациента повече от 24-25 евро. Докато в реалността струва минимум двойно повече (тук нека допълним, че дори и в страните, където тестовете са безплатни за гражданите, като във Франция, те все пак се плащат от здравно-осигурителната система по споменатите твърде завишени цени).

ЕДИН ПОГЛЕД КЪМ СТАТИСТИКАТА ни подсказва и за какви точно печалби става дума. В България до средата на август са проведени 3 903 521 РСВ теста. Ако приемем, че почтената им стойност би била около 25 евро, а реално платената е средно 50 евро, това прави разлика от 97.6 милиона евро. В световен мащаб направените тестове са 3.17 милиарда, а надписаната свръхпечалба на лабораториите е 79 милиарда евро - с десетина процента над Брутния вътрешен продукт на Бълга-

На този фон мълчанието на правителства и международни организации е, меко казано, необяснимо. Европейският съюз и повечето държави в него сметнаха Covid-19 за достатьчно драматична заплаха, за да нарушат основни, конституционни човешки права, и да наложат ограничителни мерки без аналог в новата история. Но явно не за чак толкова голяма заплаха, че да нарушат правото на безконтролна печалба.



The Great PCR Robbery

Conducting one test costs not more than EUR 15, everything included. Then why does the world continue to pay four times more?

Tekcm KONSTANTIN TOMOV / Фотография SHUTTERSTOCK

conomic sectors such as construction typically operate with about a 5% net profit margin. Hotels earn about 8%, the automotive industry - about 10%. Tobacco companies can reach 40 percent. At Apple, one of the companies most capable of inflating the "added value", the margin is 60%. But all of these economic agents are real street beggars compared to organizations that perform so-called PCR (polymerase chain reaction) tests for coronavirus. There are many reasons to believe that this activity, so crucial to our lives in the last year and a half, actually brings a return that is completely comparable to that of heroin and cocaine.

THIS SUMMER, THE TOPIC OF MANDATORY PCR travel tests dominates the tourist season in major markets such as the UK. Most destinations require travelers to have a PCR test on arrival (some - even from vaccinated tourists). Most countries also require a PCR test from their own citizens when they return from vacation. IATA, the International air transport organization, recently estimated that if the average price of a return ticket before the pandemic was \$200, it is now \$380 - two PCR tests are added to the bill for \$90 on average. The average price for the vacation of family of four jumps from 1,600 dollars according to 2019 data to as much as 3040 dollars now - entirely due to PCR tests. Willie Walsh, CEO of IATA, accused the testing companies of "profiteering".

In general, however, dissatisfaction is directed only at those who significantly exceed the generally accepted price. The British Minister of Health recently stressed that the average

cost of tests is 75 pounds (87 euros), but there were cases of travelers who paid 500. In the US, a lot of media noise was created by the Texas Gibson Diagnostic Labs, which priced some tests at 2315 dollars vs. an average market price of \$100.

However, almost no one asks questions about the average price itself, about the real cost of doing a PCR test and the mark-up with which this service is sold to us. Only a few episodic publications on the subject appeared in the Bulgarian media (for example in "Free Europe"). But even this is more than what is published in the leading Western publications, which is practically zero.

BULGARIAN CITIZENS WHO WANT TO TAKE A TEST - for example to travel or, in ▶



▶ some cases, to be allowed by their employer in the office - pay around BGN 120, although in recent months there have been offers for BGN 100, and even less. At first glance, this is a very good price compared to those in the UK, US or Malta. But it starts to look shocking if we dig a little into the cost of the procedure. In fact, it is not entirely true that no one asks the question of cost. In one country, the national media did so last fall - and as a result, today the cost of tests there is ten times lower than the global average. This country is India.

AFTER SEVERAL TELEVISION REPORTS LAST NOVEMBER, Ajay Agrawal, a human rights lawyer, petitioned the Supreme Court of India to impose a ceiling of 400 rupees (4.6 euros) for a PCR test. According to him, the cost of the test itself was an average of 175 rupees, and another 25 were the administratve costs. A ceiling of 400 rupees would give laboratories 100% profit "instead of the 1600% profit they are making now," Agrawal stressed.

The introduction of such a ceiling was not reached, but most Indian states fixed a maximum price between 500 and 1500 rupees from 5.70 to 17 euros. The states authorities motivated their decisions by the fact that the price of test kits has dropped significantly since the beginning of the pandemic.

This is a fact. In March-April 2020, prices were determined by limited supply and hectic demand, and easily reached 20 euros per test. But that changed very quickly. Companies have increased their capacity, many new players have focused on this segment. It is significant that if in April last year the Bulgarian state had bought sets of BGN16 (EUR 8) each, in July the price was already BGN 13. In India, the French company GeneStore already offers tests at 199 rupees - 2.30 euros. Some local producers have lowered the bar to 150 rupees. Of course, prices are determined by volumes, labor costs, the solvency of the population and other similar factors, so India should not be used as a benchmark. But even in Europe, kits for so-called Real-Time PCR do not cost much. The current retail price for Norgen Biotek's TaqMan RT-PCR Kit, for example, is 282 euros for 50 pieces, or 5.64 euros each.

Of course, the price of the PCR kit does not cover all the costs of the laboratory to conduct the study. Other consumables are needed both for the test itself and for disinfection. The costs of energy, labor and additional motivation of overworked employees must be calculated. And, of course, there must be a profit for the laboratory itself, because it is, after all, not a charity. The only question is whether this profit is within the normal range of legal business, or whether it pursues the norms of drug trafficking and the illegal arms trade.

UNEXPECTED OPINION IN FAVOR OF THE

SECOND HYPOTHESIS was expressed this spring by Prof. Todor Kantardzhiev - the head of the National Center for Infectious and Parasitic Diseases, who briefly gained the status of a reality-TV star during his participation in the National Operational Headquarters to combat the pandemic. "The price of tests with reagents and labor should be 20-30 leva, but it is much higher due to high demand. This is what happens when medicine is a business, or in German - geschaeft," Kantardzhiev told BNT. No one thought to ask the professor why then the state-financed center he ran stubbornly charged BGN 130 for conductiong a PCR test - well above even the prices of private laboratories. By the way, it is worth noting that NCIPD performs various other tests by the Real-Time PCR method - for example for respiratory syncytial virus (RSV), metapneumovirus, adenoviruses, bocaviruses and so on. The average price is BGN 41 per test. The technology is largely identical.

Here is a calculation from an even more "official" source: the World Health Organization itself. Some time ago, WHO calculated what equipment and supplies were needed to perform 5,000 PCR tests.

The bulk of the price - \$95,000 - goes to buy the PCR test kits themselves (at \$19 each, although, as mentioned, market prices have long been significantly lower). In addition, there are a sampling kit, \$1.60 a piece, protective gloves and an apron for the laboratory technician, ethanol for disinfection, as well as other equipment and consumables that a laboratory has anyway, but still the WHO adds them in the bill for a total price of 2930 dollars. Thus, the five thousand tests cost a total of 105,762 dollars - or 21.15 dollars each (35 Bulgarian levs). It should be noted that all these calculations are based on US prices.

AN EVEN BIGGER REVELATION, HOWEVER, is a Brazilian study by scientists from the Federal University of Rio Grande do Sul, entitled Costs of genetic testing, and published in the journal Genetics and Molecular Biology in July 2015. The study itself was conducted in

The price of tests with reagents and labor should be 10-15 euros. but it is much higher due to high demand. This is what happens when medicine is a business, or in German - geschaeft

2012 and compared the total costs of conducting PCR and other types of tests. This is a PCR for other pathogens, not Covid-19, but there is no significant difference in consumables and labor.

The study is very detailed and includes both laboratory consumables and labor costsk, electricity, water and telephone costs, and even indirect costs such as building maintenance, cleaning, security and cybersecurity. It does not include the price of the PCR kit itself. The conclusion: when calculating for 40 performed PCR tests, the full cost of one of them is ... 1.58 USD (1.35 euros at today's exchange rate).

OF COURSE, A FEW CLARIFICATIONS NEED TO BE MADE. The quoted costs are at the prices from 2012, and meanwhile inflation has increased them. Labor costs have also changed, and in some countries are much higher than in Brazil (according to data for 2020, for example, the average hourly wage there is 7.8 euros, while in Bulgaria it is 9.7 euros). The authors explicitly note that some of the reagents used are duty-free as scientific goods. In addition, they emphasize that the breakdown is at full load of the laboratory. At 30% load, the cost of a PCR test increases by 180%, they estimate.

But even if we count 500 percent on top to reflect all these factors, the cost of one test still remains within 6-7 euros. The test kit itself, as we found out, costs about 5 euros. Let's add a very generous profit margin of 100%, and again it turns out that the PCR test should not cost the patient more than 24-25 euros. While in reality it costs at least twice as much (let us add here that even in countries where the tests are free for citizens, such as France, they are still paid by the health insurance system at the aforementioned inflated prices).

A LOOK AT THE STATISTICS TELLS US EX-ACTLY WHAT PROFITS we are talking about. By mid-August 2021, a total of 3,903,521 PCR tests had been performed in Bulgaria. If we assume that their fair value would be around 25 euros, and the actual paid average is 50 euros, this makes a difference of 97.6 million euros. Globally, the tests performed are over 3.17 billion, and the written excess profit of the laboratories is 79 billion euros - ten percent above the Gross Domestic Product of Bulgaria.

Against this background, the silence of governments and international organizations is, to put it mildly, inexplicable. The European Union and most countries in it saw Covid-19 as a dramatic enough threat to violate basic, constitutional human rights and impose restrictive measures, unparalleled in recent history. But apparently not for such a big threat as to violate the right to uncontrolled profit.

ANALYSIS POLITICS





38 | ЖИВОТЪТ СЛЕД АНГЕЛА LIFE AFTER ANGELA

36 | КОГАТО СТРАТЕГИЯТА СРЕЩНЕ РЕАЛНОСТТА WHEN STRATEGY MEETS REALITY



НОВА ЗЕЛАНДИЯ: КОГАТО СТРАТЕГИЯТА СРЕЩНЕ РЕАЛНОСТТА

Дълго време тя бе любимката на либералните медии по цял свят, образцовият пример kak един национален лидер с решителни действия може да спаси страната си от страшната пандемия. Благодарение на светкавичния и строг локдаун, наложен от премиера Джасинда Ардърн, Нова Зеландия имаше под 3000 регистрирани случая на Covid-19 и само 26 смъртни случая: несравнимо по-малко от всяка друга страна със сравнимо население (4.92 млн. души). Но после, разбира се, се намеси реалността. В средата на август тъкмо навършилата 41 години Ардърн обяви нов строг национален локдаун... заради един-единствен нов случай на коронавирусна инфекция, този път от новия щам "Делта". Само няколко дни по-късно активните случаи вече надхвърляха 150. Поредно потвърждение на думите на водещи вирусолози, че мерките на политиците срешу инфекцията не я предотвратяват, а само я отлагат. Единственото, което отличава Нова Зеландия от другите подобни случаи на фанатично затваряне, е географията. Двата острова в Тихия океан са твърде отдалечени от всички други държави и лесно могат да бъдат държани в изолация - с цената на сериозни икономически щети, разбира се. Но докато повечето други страни по света вече издържаха по

няколко вълни на Covid и разполагат с някакъв процент от населението си с изграден имунитет, Нова Зеландия е девствена територия за вируса.

"Рестрикции като социалното дистанциране и строгия граничен контрол никога не са били в състояние да спрат разпространението на една пандемия... Онова, което постигат те, е отлагането на разпространението - понякога с месеци, понякога с години. Но в крайна сметка всички опити за контрол се провалят", коментира Пол Хънтър, професор по медицина в University of East Anglia, npeg The Spectator. Beskpauният локдаун очевидно не е решение на проблема. Онова, което Нова Зеландия би могла да направи, е да се погрижи да осигури поне по една доза ваксина за уязвимите части на населението си, смята Хънтър. Все още предстои да видим как ще реагира Ардърн на променящите се условия. 41-годишната министър-председателка никога не е работила нещо извън политиката - кариерата ѝ започва като 17-годишна активистка на младежката организация на Лейбъристката партия, и минава през председателство на Международния сюз на социалистическата младеж. Но днес ситуацията в страната й изисква качества, различни от младежки ентусиазъм и чар.

NEW ZEALAND: WHEN STRATEGY MEETS REALITY

For a long time, she was the favorite of the liberal media around the world, the role model of a national leader who by decisive action can save her country from the terrible pandemic. Thanks to a lightning-fast and severe lockdown imposed by Prime Minister Jacinda Ardern, New Zealand had less than 3,000 registered Covid-19 cases and only 26 deaths: incomparably fewer than any other country with a comparable population (4.92 million people). But then, of course, reality intervened.

In mid-August, Ardern, who had just turned 41, announced a new strict national lockdown ... over a single new case of coronavirus infection, this time from the new Delta strain. Just a few days later, the active cases already exceeded 150. Another confirmation of the words of leading virologists that the measures taken by politicians against the infection do not prevent it, but merely delay it.

Zealand from other similar cases of fanatical closure is geography. The two islands in the Pacific Ocean are too far apart from all other countries and can easily be kept in isolation - at the cost of serious economic damage, of course. But while most other countries around the world have already survived a few waves of Covid and have some percentage of their population with built-in immunity, New Zealand is a virgin territory for the virus.

"Restrictions such as social distancing and border controls were never going to stop the spread of the pandemic, either between or within countries. What these restrictions do is delay the spread, sometimes by months and sometimes by years. But all control measures ultimately fail", Paul Hunter, a professor of medicine at the University of East Anglia, wrote in The Spectator. Endless lockdown is clearly not an answer. What New Zealand could do is make sure it provides at least one dose of vaccine to vulnerable parts of the population, Hunter said.

It remains to be seen how Ardern will react to changing conditions. The 41-year-old prime minister has never worked outside of politics - she began her career as a 17-year-old Labor activist and went through the presidency of the International Union of Socialist Youth. But today the situation in her country requires qualities other than youthful enthusiasm and charm.



WE GIVE YOU A LEGENDARY WELCOME,





(+359) 56 8 12345 / info@hotelprimoretz ba



ЖИВОТЪТ СЛЕД АНГЕЛА

На 26 септември ерата "Меркел" свършва, след като продължи цели 16 години

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

ЗА ДРУГА ДЪРЖАВА ТОВА ЩЕШЕ ДА Е СЕНЗАЦИЯ. Не и за съвременна Германия. Да поставиш на върха рационална, отговорна, добросъвестна и скромна жена, дъщеря на пастор и съпруга на учен, източна протестантка в партия на западни католици, без общоприетата политическа харизма на силните приказки и медийния чар — това го могат само германските избиратели. Ангела Меркел им се отплати. Даде им това, което най-много искат — сигурност в света на постоянните промени.

Затова всички се питат "Сега накъде?". Бях в Германия през септември 1998, когато свършваше другата 16-годишна ера, епохата на другия лидер без класическа харизма, но с огромен талант - Хелмут Кол. И помня онази смесица от приемственост, уважение и лека тревога, с която германците се разделяха с едно добро минало, за да потърсят още по-добро бъдеще.

В БЪЛГАРИЯ Е РИСКОВАНО ДА СЕ ПИТА "С кого ще се коалирате след изборите": само ще подразните политика, който е свикнал да оставя сериозните теми за после. В германската политическа култура обаче този въпрос е ключов. Германците гласуват рационално, често с две бюлетини от различни бои (избирателната система е смесена, пропорционална, с мажоритарен елемент). Така те "формират" коалиции още със самото гласуване.

От година и нещо прогнозите сочат, че ще управляват християндемократите и Зелените, в немския политически език — "черно-зелена" коалиция. Според последните проучвания обаче техните депутатски места ще бъдат под 50-те процента. Така че ще трябват трима.

има различни варианти. Към чернозеленото могат да се прибавят жълтите либерали от Свободната демократическа партия (вариант "Ямайка", по цветовете на знамето), или червените от Социалдемократическата партия ГСДП. Теоретично възможен е и вариантът "светофар": Зелени, либерали, социалдемократи. Малцина обаче залагат на продължение на сегашната черно-червена коалиция. Класическата десница и левица отдавна са заедно, за да са интересни на публиката и даже на себе си.

Германската политическа история показва,

че коалиции се правят дълго и мъчително, с предварителни усилия, с ясни и подробни споразумения, съставляващи цели томове, в които всичко е разписано до поредния детайл. Освен това успешният съюз трябва да бъде сбор на победители.

Затова е много важно каква сила ще покажат партиите в самия изборен ден. На последната права всяка от тях преживя бързи възходи и падения.

САМО ПРЕДИ ДВЕ ГОДИНИ ИЗГЛЕЖДА-

ШЕ, че съюзът на християндемократите с баварския Християнсоциален съюз (ХДС/ХСС) няма да преживее раздялата с Меркел - и последните ѝ години ще бъдат истинска мъка. Канцлерът опита да наложи наследник по свой образ и подобие, Анегрет Крамп-Каренбауер, дама и прагматик. Оказа се, че не се влиза лесно в обувките на Ангела - и кандидат за канцлер стана премиерът на Северен Рейн-Вестфалия Армин Лашет.

Преди това обаче дойде коронавирусът. Звездата на компетентната Меркел изгря отново, а германците си спомниха, че ХДС/ХСС са управлявали в 50 от последните 70 години и разбират от власт и



кризи. Но изведнъж нов обрат ги върна на земята: разкритията за далавери с маски и предпазни средства. Не помогна и фактът, че камерите уловиха Лашет да се подхилва и да пуска майтапи по време на церемония, посветена на унищожителните юлски наводнения. Най-вероятно ХДС/ ХСС ще победят, но с малко - и със сигурност ще загубят гласове в сравнение c npegu.

И ЗЕЛЕНИТЕ ПРЕЖИВЯХА ПОДОБНА СИ-НУСОИДА. През 2019 мнозина ги виждаха като първа сила. Пандемията ги свали надолу. Издигането на силната кандидатка за канилер Аналена Бербок отново ги вдигна. После обаче Бербок се оплете в обяснения за плагиатство (това в Германия е доста сериозно обвинение) и загуби темпо. От една страна Зелените са партия на протеста и алтернативата, любимата политическа сила на ияло поколение. От друга обаче техният опит на власт е само седем години, при това като младши партньор на ГСДП от 1998 go 2005.

Легендарната ГСДП, партията на Вили Бранд, Хелмут Шмит и Герхард Шрьодер, е сянка на славната си история. Нейните

избиратели се разпръснаха в по-модерни посоки, съюзът с Меркел не се отрази добре, а старата работническа база се разми в икономиката на новия свят. Едно от малкото предимства на ГСДП е популярният кандидат за канцлер, финансовият министър Олаф Шолц. Неговата солидност вдига проценти, така че може да се окаже, че първите трима ще завършат с фотофиниш.

Колкото до останалите, то либералите са в добра форма, Левицата не е, а политическите хулигани от Алтернатива за Германия се сдобиха с нова тема покрай пандемията. Те започнаха с протести срещу еврото, продължиха с бежанците и сега организират недоволните от антивирусните мерки. Затова подкрепата им

КАКВО ДА ОЧАКВА ЕВРОПА ОТ ЕВЕНТУ-АЛНИЯ СЪЮЗ между дясноцентристи и Зелени? ХДС/ХСС ще се погрижат да има повече от същото. Само дето бизнесът ще ги притисне за по-гъвкави отношения с Русия и Китай, на което Лашет май е склонен. Зелените обаче ще държат другия полюс. Освен срещу климатичните промени, те се борят срещу авторитаризма и корупцията по света и в частност в Европа. Ако вицеканилерскиям пост на външния министър отиде при тях, евроneuuume трябва да очакват noвече ugeaлизъм, федерализъм и политика на ценноcmume.

ЗАСЕГА ОБАЧЕ НЕ СЕ ВИЖДА ГОЛЯМОТО ИМЕ, голямата звезда. Преди 23 години видях как Германия се разделяще с Кол и приветстваше Герхард Шрьодер - чаровник, любимец на бизнеса и жените, събирач на противоположности, един от малкото политически харизматици в Германия. Днес нито Лашет, нито Бербок, нито даже Шолц обещават подобен блясък. Но през 2005 и Меркел не обещаваше. Ученичката на Кол, която разобличи учителя си, се смяташе за преходна фигура. В крайна сметка обаче достойно го замести и засенчи Шрьодер, kamo npu moва gage nocoka на европейска-

Ето го и последният германски политически урок. Харизматиците лесно взимат властта. Но прагматиците най-дълго я удържат. И най-главното, знаят какво да правят с нея. ■

та политика за цяло десетилетие.



FOR ANOTHER COUNTRY, THIS WOULD HAVE BEEN A SENSATION. Not for modern Germany. Putting at the top a rational, responsible, conscientious and modest woman, the daughter of a pastor and wife of a scientist, an Eastern Protestant in a party of Western Catholics, without the conventional political charisma of loud talk and media glamour - only German voters can do that. Angela Merkel has paid them back. She has given them what they most want - security in a world of constant change.

That is why everybody is asking "Now where?" I was in Germany in September 1998 when another 16-year era was ending, the era of the other leader without classic charisma but with enormous talent - Helmut Kohl. And I remember that mix of continuity, respect and mild anxiety with which Germans were parting with a good past to seek an even better future.

IN BULGARIA, IT IS RISKY TO ASK, "Who

will you coalesce with after the elections?" You will only annoy a politician who is used to leaving serious issues for later. In German political culture, however, this question is key. Germans vote rationally, often with two ballots of different colours (the electoral system is mixed, proportional, with a majority element). Thus, they "form" coalitions right from the voting itself.

For more than a year, the forecasts have been pointing to the Christian Democrats and the Greens governing, in German political parlance a "black-green" coalition. According to the latest polls, however, their seats will be below 50 percent. Therefore, it will take three.

THERE ARE DIFFERENT OPTIONS. To the black-green could be added the yellow liberals of the Free Democratic Party (a variant of "Jamaica", after the colours of the flag), or the reds of the Social Democratic Party (GSDP). Theoretically, the "traffic light" option is also possible: Greens, Liberals, and Social Demo-

crats. But few are betting on a continuation of the current black-red coalition. The classical right and left have been together for a long time to be interesting to the public and even to themselves.

German political history shows that coalitions are long and painful to make, with prior efforts, with clear and detailed agreements making up whole volumes in which everything is spelled out down to the last detail. Moreover, a successful alliance must be a collection of winners.

It is therefore very important what strength the parties will show on election day itself. In the last straight, each of them experienced rapid ups and downs.

JUST TWO YEARS AGO, IT LOOKED like the Christian Democrats' alliance with the Bavarian Christian Social Union (CDU/CSU) would not survive the break with Merkel - and her final years would be a real slog. The chancellor has tried to impose a successor in his own



image, Annegret Kramp-Karrenbauer, a woman and a pragmatist. As it turned out, it was not easy to step into Angela's shoes - and the candidate for chancellor was Armin Lachette, prime minister of North Rhine-Westphalia.

But before that came the coronavirus. The star of the competent Merkel rose again, and Germans remembered that the CDU/CSU had ruled for 50 of the last 70 years and understood power and crises. But suddenly a new twist brought them back down to earth - the revelations of cover-ups with masks and protection equipment. Cameras catching Lachette grinning and letting out jokes during a ceremony dedicated to the devastating July floods did not help either. In all likelihood, the CDU/CSU will win, but by a small margin - and they will certainly lose votes compared to before.

THE GREENS EXPERIENCED A SIMILAR SINE WAVE. In 2019, many saw them as the first force. The pandemic has brought them

down. The emergence of strong chancellor candidate Annalena Baerbock has lifted them again. But then Baerbock got tangled up in explanations of plagiarism (that's a pretty serious charge in Germany) and lost momentum. On the one hand, the Greens are the party of protest and alternative, the favourite political force of a whole generation. On the other, however, their experience in power is only seven years, and that as junior partner of the GSDP from 1998 to 2005.

The legendary GSDP, the party of Willy Brandt, Helmut Schmidt and Gerhard Schroder, is a shadow of its glorious history. Its voters have dispersed in more modern directions, the alliance with Merkel has not worked out well, and the old working-class base has been diluted in the new-world economy. One of the GSDP's few assets is a popular candidate for chancellor, Finance Minister Olaf Scholz. His solidity raises the percentages, so it may be that the top three will finish in a photo finish.

As for the rest, the Liberals are in good shape, the Left is not, and the political hooligans of Alternative for Germany got a new theme past the pandemic. They started with protests against the euro, continued with the refugees and are now organising those frustrated with the anti-virus measures. That is why their support is not falling.

WHAT CAN EUROPE EXPECT FROM THE EUROPEAN UNION between the centre-right and the Greens? The CDU/CSU will make sure there is more of the same. Except business will push them for more flexible relations with Russia and China, which is what Lachette may be willing to do. The Greens, however, will hold the other pole. Apart from climate change, they are fighting authoritarianism and corruption around the world and in Europe in particular. If the post of vice-chancellor goes to them, Europeans should expect more idealism, federalism and values politics.

NOW THE BIG NAME, the big star, is not visible. 23 years ago, I saw Germany part with Kohl and welcome Gerhard Schroder - charmer, lover of business and women, collector of opposites, one of Germany's few political charismatics. Today, neither Lachette, nor Berbock, nor even Scholz promise similar brilliance. But in 2005, Merkel did not promise either. Kohl's pupil, who exposed her teacher, was considered a transitional figure. In the end, however, she dignifiedly replaced him and eclipsed Schroder, in the process giving direction to European politics for an entire decade.

Here is the latest German political lesson. Charismatics take power easily. However, pragmatists hold on to it the longest. And most importantly, they know what to do with it.



ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ "АПИС" В ПОМОЩ НА БИЗНЕСА

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

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

АПИС Ви предлага своите информационни системи

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Сертификат по ISO 9001 – 2015



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





ие сме под тежкия ботуш на ... географията. Земята ни е теснина между два материка. Някога сме били път за нашествия. Сега сме възел на мирови съперничества. Затова се избиваха големите ни хора. И nak за това се осуетиха надеждите ни.

Taka завършва книгата си "Диктаторът. Нови проучвания за живота и личността на Стефан Стамболов" nucameлят и народопсихологът Антон Страшимиров. Годината е 1935. На България ѝ npegcmou mexko gecemunemue, което отново ще я тласне към труден и фатален избор. Предусещайки този неизбежен избор. Антон Страшимиров се връща към отдавна захвърления ръкопис за Стамболов, разширява го, обогатява го, за да извади неговия пример от забравата, "да го актуализира", да nokaже на народа и на неговите властници големите рискове (а може би и обречеността) на този избор.

ЧЕСТО СМЕ СЕ ЛАСКАЛИ, ЧЕ ЩЕ ОТМЕСТИМ "тежкия ботуш на географията", но за нещастие не нашите желания и нашите усилия са били решаващи в този процес.

Преди 112 години влизаме в Европа "по милост", от съжаление. Това. че ни избиват турците по времето на Априлското въстание, това, че хуманното западноевропейско обществено мнение е потресено от турските зверства, прави войната на Русия с Турция и българското освобожаение възможни. Това е тразичната и единствено възможна стратегия на българската национална революция: да съумее да представи българския национален въпрос kamo "хуманитарен" въпрос.

И днес, век и нещо по-късно, onumвайки се ga се откъснем от робството, отново се оказваме "достойни" единствено за съжалението на Европа. Каква е нашата национална вина?

Началото ми, давам си сметка, е песимистично. Но затова пък, едва ли ще мога да завърша с "хепи енд". Защото какви ще бъдем - това зависи не само от нас. Това никога не е зависело само от нас. Нашето ново появяване на държавнополитическата карта на Европа през 1878 и цялото ни

СТОЙКО ТОНЕВ, несравнимо по-известен с псевдонима д-р Тони Филипов, бе един от най-забележителните български журналисти и политически коментатори на последните десетилетия, преди да си отиде твърде рано през януари тази година. Малцина обаче знаят, че Тонев бе също и сериозен учен, един от най-задълбочените изследователи на Стефан Стамболов. u npenogaßamen no социология в Софийския

STOYKO TONEV, widely known by his pseudonym Dr. Toni Filipov, was one of the most notable Bulgarian iournalists and political commentators of recent decades, before he left too early in January this vear. However, few know that Tonev was also a serious scientist, one of Stefan Stambolov's most in-depth researchers, and a professor of sociology at Sofia University.



по-нататъшно национално и държавно развитие се явява само балканска проекция на съперничествата и противоборствата между великите сили: съперничествата им на и по повод на Балканите. Затова е нелогично да се очаква, че един народ, който рядко е оставян да прави сам своята история, ще може извеанъж аа се изаигне ао родята на самостоятелен и независим творец на националната си съдба. Песимизмът на историята лежи тихо, но твърдо върху националното "подсъзнание".

НАЧАЛОТО: БЕРЛИН, ЛЯТОТО НА

1878. Събрали са се петте големи европейски сили, за да решат съдбата на шестата - Турция. И покрай нея и съдбата на малките балкански народи: сърби, българи, черногорци, румънци, гърци. Всъщност загрижеността за съдбата на малките народи има твърде незначително място на този конгрес. В него играят главно тактическите и стратегическите интереси на Великите сили. Нито една от балканските държави не е допусната на конгреса. И затова този конгрес създава един договор (в чийто преамбюл е записано – днес това звучи като цинична ирония - че целта му е да създаде ред и мир в Европа), който става източник на неизброими конфликти и противоречия между балканските страни. Един договор, по-голямата част от клаузите на koumo засягат "mpemu", недопуснати до конгреса страни и който не решава националния проблем на нито една от балканските държави. В следващия почти половин век той ще стане първопричината за седем войни, които ще се водят на територията на полуострова. И България, разпокъсана на пет части в Берлин, ще участва в пет от тях: по една война за всеки къс от българското племе.

ЗА БЪЛГАРСКАТА НАЦИЯ БЕРлинският договор оставя само една възможност за съществуване и развитие. От 1878 go 1908, когато се обявява независимостта на България, просперитетът на българската нация е поставен в пряка зависимост от умението й да НЕ спазва, да нарушава безнаказано Берлинския договор, тоест тя е принудена да съществува и да се развива като своеобразен престъпник-рециаивист мо клаузите на един международен акт, в чието съставяне не е участвала.

По силата на Берлинския договор великите държави (никоя от които не е способна през 1878 г. ga реши кардинално балканските проблеми от гледна точка на своите интереси) се задоволяват да отсрочат решението за в бъдеще, оставяйки си множество варианти за "законно" вмесване в балканските работи. По отношение на България тези възможности са най-големи.

Според решенията на Берлинския договор българската политика трябва в значителна степен да се съобразява с Турция. Създаденото българско княжество е васално на Турция; Източна Румелия получава статут на автономна област в турската империя; една голяма част от българския етнос остава под пряка султанска власт в Македония и Одринска Тракия. За щастие, българските политици успяват да сведат васалитета на България пред Турция до символичен. Всъщност, още при съставянето на Търновската конституция те изхвърлят съответния член на Берлинския договор, който изрично подчертава васалността на Българското княжество. Васалитетът на Българското княжество спрямо Турция никога на добива практическа форма.

НЕ ТАКА СТОИ ВЪПРОСЪТ С ВЪЗ-МОЖНОСТИТЕ, които си оставят великите сили за вмешателство българската политика. Възможностите, които Берлинският конгрес оставя на Турция като сюзерен да влияе върху Българското княжество, не са предвидени за нея. През последните два века до българското освобождение, а и след това, Цариград има второстепенна роля в европейската политика, роля, която той получава или загубва според съотношението на европейските сили. В Цариград диктува веднъж Русия, друг път Франция, после Англия и т. н. Цариград е център на световно икономическо и военно-стратегическо съперничество и съвсем естествено получава право на самостоятелно поведение и решение само в случаите, когато ▶

▶ никоя от европейските велики сили не може да получи преобладаващо влияние в него. Затова на практика сюзеренитетът на Турция над Княжеството и Източна Румелия успява да се издигне само до фискални измерения. След Съединението българските правителства разпростират политиката на непризнаване на отношенията на васалитет спрямо Турция и върху Източна Румелия. Нещо повече, опирайки се на европейските противоречия, правителството на Стефан Стамболов ще си позволи на два пъти да отправя твърди и заплашителни, в никакъв случай не подхождащи за васал, ноти до турското правителство за подобряване положението на българите в Македония.

Но в Берлин великите сили се грижат да имат и директна възможност да влияят върху българската nonumuka. Taka в Берлинския goговор е записано, че Българският княз ще се избере свободно от българския народ и ще се потвърди om Bucokama Порта с одобрението на великите сили... (чл. 3). На npakmuka българският народ няма никаква възможност да решава един възникнал (по една или друга причина) династически въпрос. Решението трябва да следва от съотношението на силите в Европа. Защото във втората част на чл. З великите сили са си оставили възможност отново да "премерят сили" в бъдеще: "... В случай, че остане вакантен българският престол, изборът на нов княз ще стане при същите условия и форми." И така през 1886, след абдикацията на Батенберг, българската нация трябва да преживее една трудна година на безкняжие и 8 години с неуредено международно положение - защото Турция не смее да утвърди избрания от българското Велико Народно събрание княз Фердинанд без съгласието на великите сили, а самото "съгласие" е трудно постижимо. Княжеският въпрос. както показваще историята на съседните и създадени преди България княжества, беше чудесна възможност за великите сили да се вмесват в политическия процес в малките балкански княжества и често да обръщат неговия ход.

OT ИКОНОМИЧЕСКА ГЛЕДНА ТОЧКА ПОЛОЖЕНИЕТО на Княжеството в перспектива се очертава като твърде неустойчиво. Над него се запазва режимът на капитулации, който действа спрямо Турската империя. Новосъздаденото Българско княжество трябва да спазва и всички неравноправни икономически и търговски договори, които западните сили са успели да наложат на Турция. Това лишава българската държава от възможността да води национална икономическа политика, да покровителства местната индустрия срещу навлизащите промишлени произведения на Запада. По-страшното е, обаче друго: създава се възможност на "многоцентрие" в българския политически живот. Навлизането на западните стоки и капитали изисква и държавно-политически гаранции - чрез съответни възможности за влияние върху политиката на българската държава от страна на западните кредитори. От друга страна, България е територия, призната за сфера на руски интерес и влияние. Но пък Русия тогава няма и още дълго няма да има икономически потенциал, който ga изнесе на Балканите и в България. Тук тя няма чисто икономически интереси. Затова, дори когато става дума за построяване на железници в България (този "троянски кон" в балканската политика на великите сили), Русия го подчинява единствено на военностратегическите си интереси. И съвсем естествено средствата, с които Русия може да влияе върху българската политика, се ограничават в кръга единствено на пряко политическите: чрез своите военни и дипломатически представители. На проникващите западни капитали, с целия сложен набор от западни и местни интереси, който създават, Русия може да противопостави само влиянието и ролята си на "освободителка". Първоначално това влияние изглежда неизчерпаемо, но на практика бързо започва да се топи - в обратна на експлоатирането му прогресия.

Основният политически проблем пред Българското княжество в първите години след Освобождението (и според начина, по който възниква, и с оглед на възмож-

ностите да съществува и са развива) е проблемът за характера на българо-руските отношения. В противоречие на номиналния васалитет на Българското княжество пред Портата, на практика се очертава съвсем реален васалитет пред Русия. Руските дипломатически и военни представители в България не крият амбициите си да диктуват българската политика. И със свойственото за русите великодържавно самочувствие, с методите и средствата на господстващия в родината им самодържавен режим, с презрителното отношение към установения от самите тях конституционен строй, с интригите помежду си и сред българските политически партии и дейци и т. н., те много скоро започват да разкриват пред българите действителните стойности на чуждото за XIX в. понятие "освобождение".

ПЪРВИТЕ БЪЛГАРСКИ ПОЛИТИ-ЧЕСКИ ПАРТИИ В КНЯЖЕСТВОТО

(Либералната и Консервативната) се изграждат върху (предимно) вътрешно-политически принципи и програми, отнасящи се главно до характера на държавно-политическото устройство на българската държава. Но много скоро ежедневните вмешателства на руските военни и дипломатически представители в политическия живот на Княжеството започват да променят принципите на партийно-политическата диференциация в България, извежgaŭku на преден план отношенията с Русия. Непосредствено след 1879 руското влияние и руските възможности в България са огромни и целият вътрешнополитически живот на младата българска държава се завърта около този външнополитически проблем. Започва да се очертава "странен" парадокс - вътрешно-политическият живот в Княжеството все повече се оказва в пряка връзка с импулсите, koumo ugват от руското дипломатическо агентство. То се превръща в реален център на власт – при това с явната претенция да доминира всички останали центрове. И когато през 1886 "българският княз бил свален от престола от противниците си - не без съдействието на агентите на царското правителство"



(kakmo деликатно се изразява съветският автор М. Хвостов в История на дипломацията), българският политически живот се поляризира кардинално: русофили и русофоби. И за един дълъг период проблемът за външнополитическата ориентация на България обсебва политическия живот в цялост. Русофилските буржоазни партии ще изчезнат едва след революцията в Русия. Но за нещастие, тесносоциалистическата партия, която от създаването си през 1891 приема и изповядва оценката на Енгелс за руския царизъм kamo "авангард на европейската реакция", след 1917 запълва появилия се русофилски вакуум. И това, което е по-страшното - приема и вътрешнополитическия арсенал на русофилските партии. Ако през 1886-1889 в България избухват "русофилски" бунтове (в това число и Военни), през 1923 българските комунисти запалват пожара на Септемврийското въстание - отново по заповед на Москва. Но този път не от Азиатския департамент, а от Изпълнителния комитет на Коминтерна.

ГОДИНАТА 1886 СЕ ОКАЗВА КРИ-ЗИСНА за българо-руските отношения. За кратко време след абрикацията на Батенберг през август 1886 натрупалите се пукнатини в българо-руските отношения се разширяват до конфликт, завършил със скъсване на дипломатическите отношения между освободители и освободени. Между малкото българско княжество и могъщата северна империя се започва неравна битка. За българите тя е борба за запазване на българската политическа независимост. На кого можеха да се опрат те в тази си борба?

Руско-турската война от 1877-1878, Сан-Стефанският мирен договор и главно Берлинският конгрес създават един стереотип на възприемане на света от страна на българина, който ще си позволя условно да нарека "берлински". Същността му е в това, че наложи в българското масово съзнание трайното разделение, поляризацията на света на "приятели" и "врагове" на българския народ. Единствената велика сила. която в този момент се представя като приятел на българската



Архитектите на Съединението: Коста Паница, Иван Стоянович, Захари Стоянов, Иван Андонов и Димитър Ризов, членове на Българския таен централен революционен

The architects of the Unification: Kosta Panitza. Ivan Stovanovich, Zahari Stoyanov, Ivan Andonov and Dimitar Rizov, members of the Bulgarian Secret Central Revolutionary Committee

нация е Русия. За масовото съзнание "дипломатическата механика". с която Русия стига до войната и до Сан-Стефанския договор - споразуменията с Австро-Унгария в Райхщад и Будапеща, а преди Берлинския конгрес и предварителните договорености с Англия, по силата на които Русия сама се omkaзва om Сан-Стефанския goговор - аълго остават тайна. Запомня се само това, че Русия "освобождава" България, а Западът я разкъсва в Берлин - безмилостно u жестоко.

И ПОЛИТИЧЕСКИЯТ СЪЮЗ. КОЙ-ТО БЪЛГАРИТЕ ТЪРСЯТ с Русия, прераства в емоционален. "Русофилството" става черта от българския национален характер. Основанията за това са се раждали в продължение на цял век, укрепвали са с всяка война на Русия с Турция, с всяко стъпване на руския войник на българска земя. Taka cmuram go свободата и съседните балкански народи - сърби, гърци, румънци. И преди да повярва в себе си, в своите собствени сили и възможности, възраждащата се българска нация в масовите си измерения повярва в "Дядо Иван". Поведението на западните велики сили на Берлинския конгрес дотолкова укрепва в съзнанието на обикновения българин представата, че българският народ може да разчита само

на Русия, че през 1886, по време на българо – руския разрив, селяните от Кутловица – в знак на несъгласие с официалната русофобска политика на правителството и на робска признателност към Русия - избират руския цар за народен npegcmaßumen!

За разлика от "русофилския комплекс" на масата от нацията, българската интелигенция гледа на Русия и на руската източна политика с дълбоко подозрение. Идеолозите на българската национална революция Каравелов, Левски и Ботев проповядват, че който ни освободи ще направи това, за да ни пороби отново на свой ред. Стефан Стамболов нарича руския цар "руското животно" и само няколко месеца след като пристига в Русия пише до свой приятел, че Русия е страшен, могъщ враг, от който трябва да се пазим. А преди тях патриархът на българската национална революция Раковски написва брошура, в която остро осъжда руската политика по отношение на българите.

ЗА СЪЖАЛЕНИЕ БЪЛГАРСКАТА НАЦИОНАЛНА РЕВОЛЮЦИЯ има само един път: търсенето на могъщ политически съюзник. През целия XIX век българите се взират в политиката на великите сили и търсят възможности за освобождението на отечеството си. Но ▶

▶ доколкото Русия е единствената от великите сили, която има интерес от разпадането на турската империя, дотолкова българите са принудени да потиснат всичките си страхове от завоевателните ѝ стремежи и да потърсят нейната помощ. Друга алтернатива просто няма.

В Берлин западните сили, страхувайки се, че една голяма България, каквато е Сан-Стефанска, ще се превърне в предмостие на Русия към Цариград и Проливите, разпокъсват българската нация. Последвалите събития показват, че опасенията на западните велики сили са неоснователни.

Времето след Съединението на Княжество България и Източна Румелия дава един изключително важен урок по "международни отношения": и на българите, и на Запада. На 6 септември, когато се провъзгласява Съединението на Княжество България и Източна Румелия, никой не се съмнява, че moзu akm e дело на руската дипломация. Но много скоро става ясно, че Съединението е чисто българско дело, извършено не само без Русия, но в известна степен и срещу Русия. Страхувайки се, че Съединението ще укрепи Батенберг, които вече е обявен за неудобен и нежелан от Русия, "Освободителката", създателката на Сан-Стефанска България" настоява за възстановяване на статуквото. Англия пък (чийто премиер Дизраели-Биконсфийлд, завръщайки се от Берлин, самодоволно беше завил в камарата на лордовете: "Ние върнахме на султана 30 000 kвадратни мили най-плодородна земя, населена с най-трудолюбивите жители...") застава зад каузата на Съединението и попречва на възстановяването на статуквото. (точно така, както трийсетина години по-рано се беше обявила против съединението на Дунавските княжества Влашко и Молдова - просто защото Русия го беше nogkpenuла.)

СЪДБАТА НА СЪЕДИНЕНИЕТО ДО-КАЗА НА БЪЛГАРИТЕ, че отношението на Запада към България се определя не от някаква априорна и патологична омраза към тях, а от противопоставянето между великите сили. Този прецедент оставя

трайни следи в българската външнополитическа практика. Българckama novumuka ce onumßa ga ce движи по него всеки път, когато това е възможно. За съжаление, това рядко се оказва възможно. Но в периода след Съединението и особено през 1886-1887 българите извличат още един важен извод. Този извод се отнася до "лимитирането" на надеждите, които българите могат да възлагат на Запада. В неравната битка срещу Русия българските политици разбират, че nogkpenama на западните сили няма да се простре подалеч от дипломатическата маса, което не винаги се оказва достатъчно. В момент, когато във Варна и в Бургас има руски военни параходи, когато генерал Каулбарс, извънреден пратеник на руския цар се разхожда из България, за да запознае българите с "Волята на императора" и явно агитира към бунт и неподчинение на законната власт, когато самият император се изкушава от мисълта да окупира България и заявява на своя министър: "Пошлю бригаду", най-многото, което западните дипломати си позволяват, е да съветват българите към отстъпчивост, за да не се дразни и предизвиква Русия. А Бисмарк дори цинично заявява, че Германия не се интересува от "крадиште на овце от Долния Дунав". Западът работи не за да помага на българите, а за да нанася вреда на Русия.

ЗАТОВА, ДИСТАНЦИРАЙКИ СЕ ОТ РУСКАТА ОПЕКА, българската политика се опитва да балансира между великите сили, като използва неразрешимите им противоречия. И може да се каже, че от 1886 до Балканските войни (1912 - 1913) moва ѝ се удава успешно. Но заслугата не е само българска. В края на XIX и началото на XX в. през множество политически компромиси и дипломатически комбинации се извършва прегрупирането на великите сили, довело до изграждането на двете мощни коалиции. Затова малките балкански народи имат повече възможности за относително самостоятелен политически живот през този периоа. И именно този периоа е най-доброто време за България: В политическо отношение България се доближава най-плътно до буржоазната демокрация в сравнение с цялата си история; в икономическо - услява да се издигне до първостепенна балканска държава, да демонстрира неочакван икономически ръст; във военно – да изграgu най-силната балканска армия, която и двете световни коалиции се стремят да привлекат на своя страна.

НО БЪЛГАРИТЕ ИМАТ ЕДИН ЖИЗНЕНОВАЖЕН ПРОБЛЕМ, който чака решение - националното обединение. Една трета от българската нация е още вън от пределите на българската държава. След неуспешния опит за Балкански съюз, след изродилата се в Междусъюзническа Балканска война България трябва да направи своя избор между двете световни коалиции. Останалото е проблем на самия избор: доколко е бил правилен, доколко е бил перспективен, и всъщност, доколко е имало място за избор. И отново се повтаря берлинската покруса. Сега тя носи името Ньойски договор. Българите я наричат "национална катастрофа".

Военнополитическите съперничества между великите сили на Берлинския конгрес, довели до произволно разкрояване на Балканския полуостров, всъщност го превръщат в "барутен погреб". Един несправедлив договор винаги става основа на нови конфликти. И "берлинското буре" се възпламенява всеки път, когато от търканията на европейските сили се появи искра. В периодите на мирно съществуване на континента съперничествата между Великите сили тровят балканския политически климат, предизвикват вътрешнодържавни кризи или nogmukват регионални междудържавни конфликти. Балканите освен като барутен погреб, се прославят и като нечист заден двор на Европа, като огнище на нездрав и неизлечим национализъм, като нещо, от което Европа се срамува. Вината за това падна върху балканските народи...

Статията е отпечатана в Bulgarian Quarterly през 1991. Публикуваме откъс от нея с незначителни редакции и със специалното разрешение на наследниците на Стойко Тонев.



Пенсионно осигуряване Животозастраховане Общо и здравно застраховане

Bulgaria and the Endless Journey to the West

On 6 September 1885, no one doubted that the Unification was an act of Russian diplomacy. But very soon, it became clear that it was a purely Bulgarian act, carried out not only without Russia, but to some extent against Russia as well

Tekcm STOYKO TONEV* / Фотография ARCHIVE

e are under the heavy boot of ... geography. Our land is a bottleneck between two continents. We were once a path for invasions. Now we are a knot of world rivalries. That is why our great people were being slaughtered. And again, for this our hopes have been thwarted.

With this thought writer and national psychologist, Anton Strashimirov, ends his book, "The Dictator. New Studies on the Life and Personality of Stefan Stambolov". The year is 1935. Bulgaria was facing a difficult decade, which would again push it towards a difficult and fatal choice. Anticipating this inevitable choice, Anton Strashimirov returns to the long-abandoned manuscript on Stambolov, expands it, enriches it, in order to bring his example out of oblivion, to "update it", to show the people and their rulers the great risks (and perhaps the doom) of this choice.

WE HAVE OFTEN WISHED THAT WE WOULD REMOVE the "heavy boot of geography", but unfortunately it has not been our wishes and our efforts that have been decisive in this pro-

We entered Europe 112 years ago "by mercy", out of pity. That the Ottomans killed us during the April Uprising, that humane Western European public opinion was appalled by Ottoman atrocities, made Russia's war with Ottoman Turkey and Bulgarian liberation possible. This is the tragic and only possible strategy of the Bulgarian national revolution: to succeed in presenting the Bulgarian national question as a "humanitarian" issue.

And today, over a century later, trying to break away from slavery, we again find ourselves "worthy" only of Europe's pity. What is our national guilt? My beginning, I realise, is pessimistic. But in turn, I can hardly end with a "happy ending". Because what we will be depends not only on us. It has never depended on us alone. Our re-emergence on the political map of Europe in 1878, and all our further national and state development, is but a Balkan projection of the rivalries and antagonisms between the Great Powers: their rivalries in and over the Balkans. It is therefore illogical to expect that a nation, which is rarely left to make its own history, can suddenly rise to the role of an autonomous and independent creator of its national destiny. The pessimism of history rests quietly but firmly on the national "unconscious."



THE BEGINNING: BERLIN, SUMMER

OF 1878. The five great European powers had gathered to decide the fate of the sixth, Turkey. And alongside it the fate of the small Balkan nations: Serbs, Bulgarians, Montenegrins, Romanians, Greeks. In fact, concern for the fate of the small peoples had a minor place at this Congress. The tactical and strategic interests of the Great Powers were mainly at play there. None of the Balkan states was admitted to the Congress. That is why this Congress created a treaty, (the preamble of which states - and today this sounds like a cynical irony - that its aim is to create order and peace in Europe) which became the source of countless conflicts and contradictions between the Balkan countries. A treaty, most of the clauses of which concern "third" countries not admitted to the congress and which "Съединена България". литография от Николай Павлович. Ридаещата на заден план жена символизира третата третина от българските земи - Македония която остава под османска

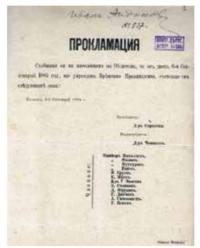
"Unified Bulgaria", lithograph by Nikolai Pavlovich. The sobbing woman in the background symbolizes the third part of the Bulgarian lands - Macedonia, which remained under Ottoman rule

does not solve the national problem of any of the Balkan nations. In the next almost half century, it would become the root cause of seven wars to be fought on the territory of the peninsula. And Bulgaria, fragmented into five parts in Berlin, would take part in five of them: one war for each piece of the Bulgarian tribe.

FOR THE BULGARIAN NATION THE BERLIN TREATY left only one possibility for existence and development. From 1878 to 1908, when the independence of Bulgaria was declared, the prosperity of the Bulgarian nation was placed in direct dependence on its ability NOT to observe and to violate with impunity the Berlin Treaty. That is, it was forced to exist and develop as a kind of recidivist criminal against the provisions of an international act in the drafting of



Манифестът на княз Александър I към българския народ за провъзгласяване на Съединението The Manifesto of Prince Alexander I to the Bulgarian people for the proclamation of the Unification



Прокламация за поемането на властта в Източна Румелия от Временното правителство, 6 септември 1885 Proclamation for the Taking of Power in Eastern Rumelia by the Provisional Government, September 6, 1885

which it had not participated.

By virtue of the Treaty of Berlin, the Great Powers (none of which was capable in 1878 of resolving the Balkan problems cardinally in terms of their own interests) were content to defer the solution to the future, leaving themselves many options for "legitimate" interference in Balkan affairs. With regard to Bulgaria, these options were the greatest.

According to the decisions of the Treaty of Berlin, Bulgarian policy had to consider Ottoman Turkey largely. The established Bulgarian principality was vassal to Ottoman Turkey; Eastern Rumelia received the status of an autonomous region within the Turkish Empire; a large part of the Bulgarian ethnic group remained under direct Sultanic rule in Macedonia and Adrianople Thrace. Fortunately, Bulgarian

▶ politicians managed to reduce Bulgaria's vassalage to Turkey to a symbolic one. In fact, as early as the drafting of the Tarnovo Constitution, they threw out the relevant article of the Berlin Treaty, which explicitly stressed the vassalage of the Bulgarian principality. The vassalage of the Bulgarian Principality to Turkey never took practical form.

THIS WAS NOT THE CASE with the loopholes, which the Great Powers left themselves of interfering in Bulgarian politics. The possibilities, which the Congress of Berlin left to Turkey as suzerain to influence the Bulgarian Principality, were not intended for her. During the last two centuries until the Bulgarian liberation, and afterwards, Istanbul had a secondary role in European politics, a role that it gained or lost according to the balance of European power. In Istanbul, it was once Russia that dictated, later France, then England, and so on, Istanbul was the centre of world economic and militarystrategic rivalry, and quite naturally received the right of independent conduct and decision only in cases where none of the European great powers could obtain overwhelming influence in it. In practice, therefore, Ottoman Turkey's suzerainty over the Principality and Eastern Rumelia succeeded in rising only to fiscal dimensions. After the Unification, the Bulgarian governments extended the policy of non-recognition of the vassalage relationship with Ottoman Turkey to Eastern Rumelia. Moreover, leaning on European controversies, the government of Stefan Stambolov would twice take the liberty of sending firm and threatening, and by no means suitable for a vassal, notes to the Ottoman government to improve the situation of the Bulgarians in Macedonia.

But in Berlin, the Great Powers were anxious to have a direct influence on Bulgarian policy. Thus, the Treaty of Berlin stipulates that the Bulgarian prince will be freely elected by the Bulgarian people and confirmed by the High Porte with the approval of the Great Powers..."(Article 3). In practice, the Bulgarian people had no possibility to decide a dynastic question that had arisen (for one reason or another). The decision had to follow from the balance of power in Europe. For, in the second part of Article 3, the Great Powers had left themselves the possibility of "re-



Паметникът в чест на Съединението в Пловдив The monument to the Unification in Ploydiy

measuring their strength" in the future: "... Should the Bulgarian throne remain vacant, the election of a new prince will take place under the same conditions and forms. "And so in 1886, after the abdication of Battenberg, the Bulgarian nation had to live through a difficult year of princelessness and eight years with an unsettled international status - because Ottoman Turkey dared not confirm Prince Ferdinand, elected by the Bulgarian Grand National Assembly, without the consent of the Great Powers, and "consent" itself was difficult to achieve. The Princely Question, as the history of the neighbouring and

pre-Bulgarian principalities had shown, was a great opportunity for the Great Powers to interfere in the political process in the small Balkan principalities and often to reverse its course.

FROM AN ECONOMIC POINT OF VIEW, the position of the Principality in perspective appeared to be very unsustainable. The capitulation regime, which had been in force vis-à-vis the Ottoman Empire, was maintained over it. The newly created Bulgarian Principality had to also respect all the unfair economic and commercial treaties, which the Western Powers had suc-



ceeded in imposing on Turkey. This deprived the Bulgarian state of the opportunity to pursue a national economic policy, to patronise local industry against the encroaching industrial products of the West. What was more frightening, however, was something else: it created the possibility of "multicentrism" in Bulgarian political life. The entry of Western goods and capital also required state-political guarantees - through corresponding opportunities for Western creditors to influence the policies of the Bulgarian state. On the other hand, Bulgaria was a territory recognised as a sphere of Russian interest and influence. But Russia did not then and would not for a long time have the economic potential to export to the Balkans and Bulgaria. It had no purely economic interests here. Therefore, even when it comes to building railways in Bulgaria (this "Trojan horse" in the Balkan policy of the great powers), Russia subordinated it solely to its military-strategic interests. And quite naturally, the means by which Russia could influence Bulgarian politics were limited to those directly political: through its military and diplomatic representatives. To the encroaching Western capitals, with all the complex array of Western and domestic interests they create, Russia could only counter its influence and role as a "liberator." Initially, this influence seemed inexhaustible, but in practice, it was rapidly beginning to melt away - in reverse progression to its exploitation.

The main political issue facing the Bulgarian principality in the first years after the Liberation (both in the way it emerged and in terms of its ability to exist and develop) was the problem of the nature of Bulgarian-Russian relations. In contradiction to the nominal vassalage of the Bulgarian Principality before the Porte, a very real vassalage before Russia emerged in practice. Russian diplomatic and military representatives in Bulgaria made no secret of their ambitions to dictate Bulgarian policy. And with the characteristic great-statist self-confidence of the Russians, with the methods and means of the autocratic regime prevailing in their homeland, with the contemptuous attitude towards the constitutional system they themselves had established, with the intrigues among themselves and among Bulgarian political parties and activists, etc., they soon began to reveal to the Bulgarians the real values

of the foreign to the nineteenth century concept of "liberation".

THE FIRST BULGARIAN POLITICAL PARTIES IN THE COUNTRY (the Liberal and the Conservative) were built on (basically) domestic political principles and programmes, mainly concerning the nature of the state-political structure of the Bulgarian state. But very soon the daily interference of Russian military and diplomatic representatives in the political life of the Principality began to change the principles of party-political differentiation in Bulgaria, bringing to the fore the relations with Russia. Immediately after 1879, Russian influence and Russian opportunities in Bulgaria were enormous, and the entire domestic political life of the young Bulgarian state revolved around this foreign policy problem. A "strange" paradox began to emerge - the internal political life of the Principality increasingly found itself in direct relation to the impulses coming from the Russian diplomatic agency. It is becoming a real centre of power - and one with an obvious claim to dominate all other centres. And when in 1886 "the Bulgarian prince was dethroned by his opponents - not without the assistance of the agents of the tsarist government" (as the Soviet author M. Hvostov delicately says in "History of Diplomacy"), Bulgarian political life was sharply polarised into Russophiles and Russophobes. And for a long period, the problem of Bulgaria's foreign policy orientation obsessed political life as a whole. The Russophile bourgeois parties would disappear only after the revolution in Russia. Lamentably, the narrow socialist party, which from its foundation in 1891 accepted and professed Engels's assessment of Russian tsarism as "the vanguard of European reaction" filled the Russophile vacuum that emerged after 1917. What is even more frightening, it adopted the internal political arsenal of the Russophile parties. If in 1886-1889 "Russophile" riots (including military ones) broke out in Bulgaria, in 1923 the Bulgarian communists lit the fire of the September Uprising - again on Moscow's orders. But this time not by the Asiatic Department, but by the Executive Committee of the Comintern.

THE YEAR 1886 TURNED OUT TO BE CRITICAL for the Bulgarian-Russian relations. Within a short time after Battenberg's abdication in August 1886. the cracks that had accumulated in

Bulgarian-Russian relations widened to a conflict that ended with the severing of diplomatic relations between liberators and liberated. An unequal struggle began between the small Bulgarian principality and the mighty northern empire. For the Bulgarians it was a struggle to preserve Bulgarian political independence. To whom could they turn in this struggle?

The Russo-Turkish War of 1877-1878, the Peace Treaty of San Stefano and, above all, the Congress of Berlin created a stereotype of the Bulgarian perception of the world, which I will tentatively call "Berliner". Its essence is that it imposed in the Bulgarian mass consciousness the permanent division, the polarisation of the world into "friends" and "foes" of the Bulgarian people. The only great power that at that moment presented itself as a friend of the Bulgarian nation was Russia. For the mass consciousness, the "diplomatic mechanics" by which Russia started the war and the Treaty of San Stefano - the agreements with Austria-Hungary in Reichstadt and Budapest, and before the Berlin Congress the preliminary agreements with England by virtue of which Russia herself renounced the Treaty of San Stefano - remained a secret for a long time. All that was remembered was that Russia had "liberated" Bulgaria and the West tore it apart in Berlin - ruthlessly and cruelly.

THEN THE POLITICAL UNION THE **BULGARIANS WANTED** with Russia grew emotional. "Russophilism" became a feature of the Bulgarian national character. The grounds for it had been born for a century, had been strengthened with every war of Russia with Ottoman Turkey, with every step of the Russian soldier on Bulgarian soil. So did the neighbouring Balkan peoples got their liberty- Serbs, Greeks, Romanians. And before it believed in itself, in its own strength and possibilities, the reviving Bulgarian nation in its mass dimensions believed in "Ivan, the Saviour". The behaviour of the Western Great Powers at the Berlin Congress consolidated in the minds of the ordinary Bulgarian the idea that the Bulgarian nation could rely only on Russia to such an extent that in 1886, at the time of the Bulgarian-Russian rupture, the peasants of Kutlovitsa - as a sign of disagreement with the official Russophobic policy of the government and of slavish gratitude to Russia - elected the Russian Tsar as a people's

representative!

Unlike the "Russophile complex" of the bulk of the nation, the Bulgarian intelligentsia viewed Russia and Russian Eastern policy with deep suspicion. The ideologues of the Bulgarian national revolution, Karavelov, Levski and Botev, preached that whoever liberated us would do so in order to enslave us again in turn. Stefan Stambolov called the Russian Tsar "the Russian animal" and only a few months after arriving in Russia wrote to a friend that Russia was a formidable, powerful enemy from which we must beware. And before them Rakovsky, the patriarch of the Bulgarian national revolution, wrote a pamphlet in which he strongly condemned Russian policy towards the Bulgarians.

REGRETTABLY, THERE WAS ONLY ONE WAY FOR THE BULGARIAN NA-TIONAL REVOLUTION: the search for a powerful political ally. Throughout the nineteenth century, the Bulgarians looked to the policies of the Great Powers for opportunities to liberate their homeland. But as Russia was the only one of the great powers interested in the dissolution of the Ottoman Empire, the Bulgarians were compelled to suppress all their fears of her conquering aspirations and to seek her help. There was simply no other alternative. In Berlin, the Western Powers, fearing that a great Bulgaria as envisaged in the San Stefano Treaty would become Russia's bridgehead to Constantinople and the Straits, fragmented the Bulgarian nation. Subsequent events showed that the fears of the Western Great Powers were unfounded.

The time after the unification of the Principality of Bulgaria and Eastern Rumelia provided a crucial lesson in "international relations": both for the Bulgarians and for the West. On 6 September, when the Unification of the Principality of Bulgaria and Eastern Rumelia was proclaimed, no one doubted that this act was the work of Russian diplomacy. But very soon, it became clear that the Unification was a purely Bulgarian act, carried out not only without Russia, but also to some extent against Russia. Fearing that the Unification would strengthen Battenberg, who had already been declared inconvenient and unwelcome by Russia, the "Liberator", the creator of San-Stefano Bulgaria, insisted on the restoration of the status quo. Britain, on the other hand (whose Prime Minister Disraeli-Beaconsfield, returning from Berlin, had smugly crowed in the House of Lords, "We have returned to the Sultan 30,000 square miles of the most fertile land, peopled by the most industrious inhabitants..."), stood by the cause of Unification and prevented the restoration of the status quo. Just as thirty years earlier, it had opposed the unification of the Danubian principalities of Moldavia and Wallachia- simply because Russia had supported it.

THE FATE OF UNIFICATION PROVED TO THE BULGARIANS that the attitude of the West towards Bulgaria was not determined by some a priori pathological hatred towards them, but by the rivalry between the great powers. This precedent left lasting traces in Bulgarian foreign policy practice. Bulgarian politics tried to carry on with it whenever possible. Unfortunately, this rarely proved possible.

However, in the period after Unification and especially in 1886-1887, Bulgarians drew another important conclusion. This conclusion concerned the "limitation" of the hopes that Bulgarians could place in the West. In the unequal battle against Russia, Bulgarian politicians understood that the support of the Western powers would not stretch further than the diplomatic table, which was not always enough. At a time when there were Russian military steamers in Varna and Burgas, when General Kaulbars, an extraordinary envoy of the Russian Tsar, walked through Bulgaria to acquaint the Bulgarians with the "will of the Emperor" and apparently agitated for rebellion and disobedience to the legitimate authority, when the Emperor himself was tempted by the thought of occupying Bulgaria and declared to his minister: "I will send a brigade," the most that Western diplomats allowed themselves to do is to advise the Bulgarians to yield, lest Russia should be annoyed and provoked. And Bismarck even cynically declared that Germany was not interested in "the sheep thieves of the Lower Danube". The West worked not to help the Bulgarians but to harm Russia.

CONSEQUENTLY, BY DISTANCING FROM RUSSIAN EMBRACE, Bulgarian politics was trying to balance the great powers by exploiting their irresolvable contradictions. And it can be said that from 1886 until the Balkan Wars of 1912-1913, it succeeded in doing so.

But the credit is not only Bulgarian. In the late 19th and early 20th centuries, through many political compromises and diplomatic combinations, the regrouping of the great powers took place, leading to the building of the two powerful coalitions. The smaller Balkan nations therefore had more opportunities for a relatively independent political life during that period. And this period was the best time for Bulgaria: politically, Bulgaria came closest to bourgeois democracy than in its entire history; economically, it was able to rise to the status of a first-rate Balkan state, demonstrating unexpected economic growth; militarily, it was able to build the strongest Balkan army that both world coalitions sought to attract to their side

BUT THE BULGARIANS HAD ONE VITAL PROBLEM awaiting a solution - national unification. One third of the Bulgarian nation was still outside the borders of the Bulgarian state. After the unsuccessful attempt at a Balkan Union, after the First Balkan War that degenerated into a Second Balkan War, Bulgaria had to make a choice between the two world coalitions. The rest was a problem of the choice itself: how right it was, how promising it was, and indeed, how much room there was for choice. The Berlin shock was repeating itself. It now went by the name of the Treaty of Neuilly. The Bulgarians call it a "national catastrophe".

The military-political rivalries between the Great Powers at the Berlin Congress, which led to the arbitrary carving up of the Balkan Peninsula, actually turned it into a "powder keg". An unjust treaty always becomes the basis for new conflicts. And the "Berlin kea" is ignited every time a spark emerges from the frictions of the European powers. In periods of peace on the continent, great power rivalries poison the Balkan political climate, spark intrastate crises or prompt regional interstate conflicts. Apart from being a powder keg, the Balkans are also notorious for being Europe's unclean backyard, a hotbed of unhealthy and incurable nationalism, something of which Europe is ashamed. The blame for this fell on the Balkan peoples.

* This article was printed in Bulgarian Quarterly in 1991. We publish an excerpt with minor edits and with the special permission of the heirs of Stoyko Tonev.

ЦЕНТРАЛНА КООПЕРАТИВНА БАНКА ВНЕДРИ APPLE PAY ЗА КЛИЕНТИТЕ СИ

По-безопасен, по-сигурен и персонален начин за плащане с iPhone и Apple Watch

Централна Кооперативна Банка АД, една от водещите финансови институции на българския банков пазар, внедри електронния портфейл Apple Pay на карторържателите си с издадени дебитни и кредитни карти, носещи логото на Mastercard. Това е по-безопасен и индивидуален начин за извършване на транзакции, с който се предотвратява предаване на картата на друго лице, физическо докосване на бутон или размяна на пари в брой, а технологията, която предоставя iPhone, гарантира сигурността при извършване на всяка транзакция.

Всичко, което трябва да направят клиенmume e ga goближат своя iPhone или Apple Watch близо до терминал за плащане, за да осъществят безконтактно плащане. Всяка nokynka om Apple Pay e сигурна, тъй kamo процеса на автентикация се извършва с Face ID, Touch ID или парола на устройството, както и с еднократен уникален динамичен код за защита. Apple Pay се приема в хранителни магазини, аптеки, таксита, ресторанти, кафенета, магазини и много други места.

Клиентите могат също така могат да ползват Apple Pay на iPhone, iPad и Mac, за ga направят по-бързо и по-удобно покупки в приложения или Safari браузъра, без да се налага да създават акаунти или да въвеждат многократно информация за доставки и фактури. Apple Pay улеснява плащането на доставки на храна и хранителни стоки, онлайн пазаруване, транспорт и паркиране, наред с други



неща. Apple Pay също може да се използва за извършване на плащания в приложения на Apple Watch

Сигурността и поверителността са в основата на Арріе Рау. Когато клиентите използват кредитна или дебитна карта c Apple Pay, geйcmвителните номера на картите им не се съхраняват нито на устройството, с което плащат, нито на сървърите на Apple. Вместо това на устройството се генерира уникален номер на сметка (Device Account Number), криптиран и съхраняващ в защитения елемент, стандартизиран и сертифициран чип. предназначен за безопасно съхраняване на информацията за извършените транзакции на ycmpoūcm8omo.

Плащай бързо и сигурно с твоята карта **Mastercard®** от ЦКБ c Apple Pay





Настройките за активиране и ползване на Apple Pay са лесни за употреба. Всичко, което трябва да направи всеки собственик на iPhone, e ga omβopu приложението "Wallet", ga докосне "+" и да следва стъпките за добавяне на кредитни или дебитни карти на ЦКБ. След като клиентът добави картата си към iPhone, Apple Watch, iPad u Mac, moū moжe веднага да започне да използва Apple Pay на това устройство.

За повече информация относно Apple Pay поcememe: https://www.apple.com/bg/apple-pay/ За повече информация относно Централна Кооперативна Банка, посетете уебсайта на банката ccbank.bg, както и социалните мрежи на банката във Facebook и Linkedin.

CENTRAL COOPERATIVE BANK BRINGS APPLE PAY TO CUSTOMERS

A safer, more secure and private way to pay with iPhone and Apple Watch

Central Cooperative Bank brings its customers Apple Pay, a safer, more secure and private way to pay that helps customers avoid handing their payment card to someone else, touching physical buttons or exchanging cash — and uses the power of iPhone to protect every transaction. Customers simply hold their iPhone or Apple Watch near a payment terminal to make a contactless payment. Every Apple Pay purchase is secure because it is authenticated with Face ID, Touch ID, or device passcode, as well as a one-time

unique dynamic security code. Apple Pay is accepted in grocery stores, pharmacies, taxis, restaurants, coffee shops, retail stores, and many more places. Customers can also use Apple Pay on iPhone, iPad, and Mac to make faster and more convenient purchases in apps or on the web in Safari without having to create accounts or repeatedly type in shipping and billing information. Apple Pay makes it easier to pay for food and grocery deliveries, online shopping, transportation, and parking, among other things. Apple Pay can also be used to make payments in apps

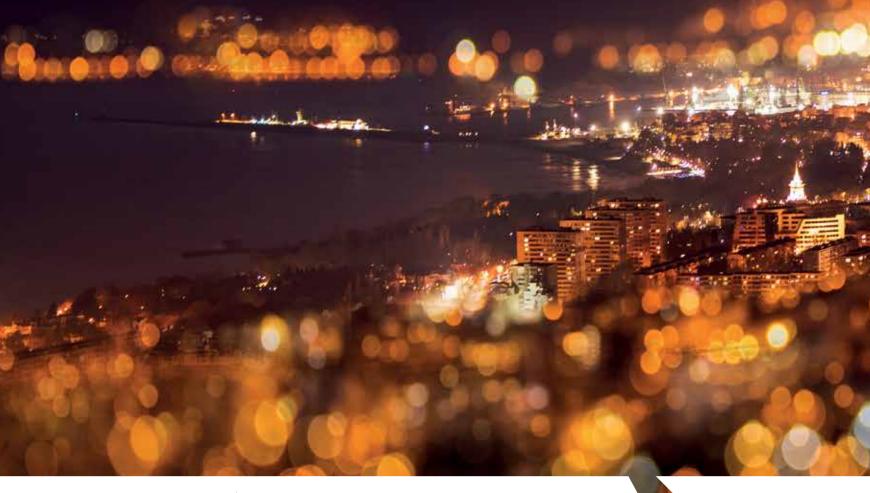
on Apple Watch. Security and privacy are at the core of Apple Pay. When customers use a credit or debit card with Apple Pay, the actual card numbers are not stored on the device, nor on Apple servers. Instead, a unique Device Account Number is assigned, encrypted, and securely stored in the Secure Element, an industry-standard, certified chip designed to store the payment information safely on the device. Apple Pay is easy to set up. On iPhone, simply open the Wallet app, tap +, and follow the steps to add Central Cooperative Bank credit or debit cards. Once a customer adds a card to iPhone, Apple Watch, iPad, and Mac, they can start using Apple Pay on that device right away. Customers will continue to receive all of the rewards and benefits offered by Central Cooperative Bank cards.

For more information on Apple Pay, visit: https://www.apple.com/bg/apple-pay/ For more information on ccbank.bg.

ЛЕТИ В БИЗНЕС КЛАСА МЕЖДУ СОФИЯ И ВАРНА

Повече комфорт, по-ниски цени

Директните полети между София и Варна вече са на промоционални цени 299 EUR за двупосочно пътуване в бизнес класа, с удобна възможност за отиване и връщане в рамките на деня с до 4 полета дневно.





ПРИЯТЕН ПОЛЕТ ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

SCIENCE **TECHNOLOGY**



64 | ДОБАВЕНА СТОЙНОСТ **ADDED VALUE**



72 | НИКАКВИ СТАРИ ЛАВРИ **NO OLD LAURELS**



ЗАБРАВЕНИЯТ БАИЗНАК НА "ТИТАНИК"



Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK, APXИВ





umaнuk", най-прочутият от трите кораба-близнаци на компанията "Уаит Стар", бил обявен за "практически неуязвим". Когато огромният лайнер потынал още при пырвото си плаване през 1912, конструкторите взели всички възможни мерки това да не се случи на по-младия му брат - "Британик". Въпреки това и този гигант отишъл на морското дъно през 1916, при това за по-малко от час. Дълги години никой не знаеше защо. Според някои корабът е бил торпилиран от германска подводница, според други се е натъкнал на мина. Имаше даже конспиративни теории, че е потопен по грешка от своите. Omkakmo останките на "Британик" бяха открити от Жак-ИВ Кусто през 70-те, множество учени се измъчват от загадката на неговото потъване. Сега най-после разполагаме с някои отговори, а и гръцкото правителство е на път да позволи посвободен достъп до строго охраняваното до този момент корабокрушение.

в изследванията на "Британик" са участвали две от най-големите имена в тази област. Жак-Ив Кусто открива останките на кораба през 1975, а после тук идва и Робърт Балард, който се прочу с откриването на "Титаник" през 1985.

"Британик", близнак на най-прочутия кораб в историята, е потънал на по-малко от 130 метра дълбочина край гръцкия остров Кеа. Не е толкова мъчно достъпен като "Титаник", но достигането му не е и безгрижна разходка. Ekcneguцията на Балард например бе оборудвана със спомагателен кораб и дори с мъничката атомна подводница NR-1, отстъпена временно от военноморските сили на САЩ.

Обектът на търсенето напълно заслужава такова внимание. Роден брат на знаменития "Титаник", "Британик" е последният от забележителната тройка трансокеански лайнери, построени в началото на миналия век от компанията "Уайт Стар Лайн". Mucтика обвива и трите злополучни съда.

Най-големите и луксозни превозни средства на своето време, те били представени на обществото като "корабите, които не могат да потънат". Реклама, която очевидно е предизвикала съдбата, защото ▶

▶ за по-малко от пет години и трите гиганта срещнали гибелта си. Днес от тях са останали само плановете, прибрани в една забутана стаичка на корабостроителницата "Харланд и Улф" в Белфаст.

НАВРЕМЕТО ЗАВОДЪТ С ПРАВО СЕ ГОР-

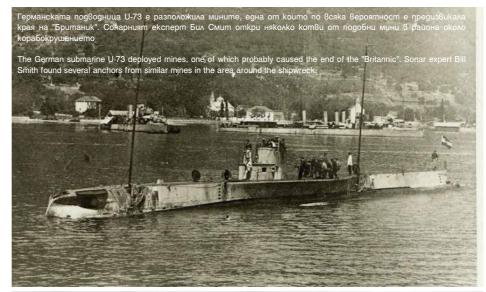
ДЕЕЛ с удивителното си постижение - едновременното построяване на "Олимпик" и "Титаник" за по-малко от 4 години. Невижданите размери и лукс на двата лайнера заинтригували пресата много преди пускането им на вода. Но главната причина за сензационните заглавия била революционната обезопасителна система, която трябвало да направи гигантите напълно неуязвими за стихиите.

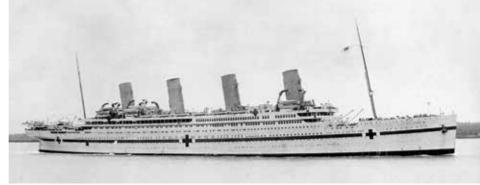
Конструкцията на корабите от клас "Олимпик" предвиждала корпусът да се раздели на 16 съвършено независими отсека, изолирани с херметизирани врати. В случай на проникване на вода капитанът можел светкавично да затвори тези врати само с едно натискане на бутон. Дори при три или четири напълно наводнени отсека корабът бил в състояние спокойно да продължи плаването си.

Но точно в мига, в който в Белфаст довършвали "Британик", "неуязвимият" му по-голям брат изчезнал в ледените води на Атлантическия океан. На 25 април 1912 година, още при първото си плаване, удареният от айсберг "Титаник" се разцепил и за по-малко от три часа отишъл на дъното, вземайки със себе си почти 1500 човешки живота - най-голямата морска катастрофа в историята на човечеството. Само 702 души оцелели, за да разказват за трагедията.

СВЕТЪТ БИЛ ПОТРЕСЕН. От компанията веднага прибрали "Олимпик" на док и прекъснали работата върху "Британик". Корабостроителите се заели да поправят всеки евентуален дефект, който можел да е отговорен за катастрофата. Преустройството на двата лайнера отнело почти 6 месеца. Корпусите им били облепени с "Втора кожа" - защитен вътрешен слой, който трябвало да предотврати нахлуването на вода при сблъсъци като този на "Титаник". След внимателното разместване на вътрешните прегради инженерите обявили, че корабите могат да плават дори с цели шест наводнени отсека.

През февруари 1914 "Британик" най-сетне бил спуснат на вода. Явно не взели поука от предишния си горчив опит, в рекламния от от таку от таку





торите взели предвид всички възможни нещастия освен едно - войната. Корабът още не бил направил и един редовен рейс, когато започнала Първата световна и адмиралтейството реквизирало "Британик" за военни цели.

Свръхлуксозният лайнер бил преобразуван в плаваща болница, за да лекува ранените от битките срещу българската армия на македонския фронт и от злополучната офанзива при Дарданелите. "Британик" успял да извърши пет успешни спасителни мисии в Средиземноморието, преди да потъне загадъчно по време на шестата.

Днес корабът лежи на морското дъно в район, в който изобщо не е трябвало да навлиза. Почти столетие загадката на неговата гибел си остава без разрешение. "Знаем съвсем малко - признава Балард. - Корабът е плавал на североизток. Ударил е нещо - торпедо или мина. Капитанът опитал да спаси кораба си, наредил накланяне към старборда и поел курс към близкия остров Кеа. Преди да достигне плитичините, потънал."

Дълги години изчезналият гигант бил напълно забравен, gokamo през 1975 по следите му не тръгнал знаменитият френски океанограф Жак-Ив Кусто. Издирването обаче било усложнено от неточните координати на корабокрушението, които се пазели в Британското адмиралтейство. Още една загадка.

ДНЕС ОСТАНКИТЕ СА В УДИВИТЕЛНО ДО-БРО СЪСТОЯНИЕ - корабът е на практика цял. Вътрешността на някогашния "повелител на моретата" (още един лозунг на рекламния отдел на "Уайт Стар") още носи следи от луксозния живот, за който е бил построен "Британик". Грамадният кораб така и не дочакал първия си цивилен курс. Но и екипажът му от военноморския британски флот, както и превозваните медици, не са живеели твърде зле на борда, ако се съди по откритите менюта. В офицерската трапезация на 24 септември 1916 са сервирали калкан със сос от омари, патешко филе, агнешко с ментов сос, испански пъпеш, сладолед и още доста деликатеси. Сега удобната пушалня, в която джентълмените трябвало да се събират на по чашка след вечеря, е дом за няколко вида ракообразни. По палубата за разходки вместо елегантни двойки се движат миниатюрни розови рибки.

Сонарното изображение, толкова съвършено, че на него ясно личат дори електричено.





ските кабели, показва, че корабът е отлично запазен.

Историкът Саймън Милс, който откупи останките от корабокрушението, припомня събитията отпреди осем десетилетия. 21 ноември 1916 година. В осем сутринта екипажът и персоналът на болницата тъкмо сядат на закуска, когато без всякакво предупреждение корабът е разтърсен от тежък удар. "Цяла минута всички останахме замръзнали на местата си", разказва Шийла Мичъл, една от оцелелите лекарки. И все пак "Британик" е имал късмет - ако катастрофата е станала на обратния път, с 3000 пациенти на борда в добавка към над хилядата членове на екипажа и медицинския корпус, трагедията е щяла да засенчи случилото се на "Титаник".

Дори и така жертвите не били малко. Когато капитанът наредил от мостика курс към остров Кеа, той нямал представа, че част от екипажа вече спуска спасителните лодки. Няколко от тях, натоварени с медицински сестри и лекари, тъкмо се отделяли от кърмата, когато гигантският пропелер се завъртял.

ДВЕ ЛОДКИ БИЛИ НАПРАВЕНИ НА ТРЕСКИ и повлекли към дъното екипажите си. Спасили се само няколко души. Между тях била и Вайълет Джесъп, която по прищявка на съдбата била осъдена да преживее катастрофи и на трите суперлайнера на "Уайт Стар". Аржентинка с ирландски корени, тя първо служила като стюардеса на "Олимnuk", след това била сред оцелелите от фаталното единствено плаване на "Tumanuk". след това преживяла сблъсъка на "Олимпик" и "Хоук" в залива край Саутхемптън, и накрая по чудо се спасила от "Британик". Дъска от разбитата лодка я ударила по главата и тя за кратко изгубила съзнание, но била измъкната от ekunaжа на gpyга лодка.

ЕДНА ОТ ГОЛЕМИТЕ ЗАГАДКИ НА "БРИ-ТАНИК" е изумителната бързина, с която корабът отишъл на дъното. Макар и основно преработен, за да избегне съдбата на "Титаник", по-младият близнак някак си успял да отшде на дъното три пъти побързо - за по-малко от 55 минути. Според едно от обясненията катастрофата е станала точно в мига, в който херметичните врати между отсеците били отворени за смяна на дежурните. Само че по план тези врати би трябвало да се затворят автоматично и при най-лека авария. След внимателно оглеждане на останките екипът на Балард намира друг отговор. Оказва се, че огромен брой илюминатори на долната палуба били отворени в момента на трагедията - сестрите проветрявали помещенията преди качването на пациентите, напук на изричните заповеди. Когато капитан Бартлет поискал да намали нахлуването на водата и наклонил кораба към старборда, много от тези илюминатори се оказали под повърхността. Цялата свръхсигурна система била провалена от обикновена човешка небрежност.

ДРУГИЯТ ГОЛЯМ ВЪПРОС ДЪЛГИ ГОДИ-**НИ** бе какво е причинило катастрофата. Версията за директна атака на германска подводница не е много убедителна, защото като болница корабът бил под защитата на Женевската конвенция. Мнозина подозират, че неточните координати на лондонското адмиралтейство не били резултат на грешка, а на съзнателен план да се попречи на всякакво разследване. Появи се дори сензационна версия, че "Британик" е

Малко светлина върху случая хвърля разсекретеният преди време дневник на Густав Зийс (Gustav Siess), kanumaн на германската подводница U-73. Той отбелязва, че месец преди катастрофата с "Британик" е разположил 12 мини в района около Кеа. Но ако това е причина за трагедията, на дъното още трябва да лежи доказателството - под формата на котвата и веригата, с което мините били застопорявани на едно място. Въпреки старателното търсене обаче Балард не успя да ги открие. Тази част от мистерията бе разбулена чак през 2003 om първата експедиция на Карл Спенсър, която откри множество такива минни komßu.

ЗА ЖАЛОСТ ОПИТИТЕ НА СПЕНСЪР ДА довърши проучванията си приключиха трагично през 2009, когато той загина заради повреда в оборудването. През септември 2019 корабокрушението взе още една жертва - британския водолаз Тим Са-Bun.

Останките на "Британик" все още крият отговорите на множество загадки, категорични са Милс и колегите му историци. Досега разгадаването им бе осуетено и от гръцкото законодателство за опазване на подводните артефакти, което ограничава безмилостно достъпа до подобни останки. Но сега се очаква част от ограниченията - за корабокрушения om nepuoga 1860-1970 - да отпаднат. И тогава тайните на "Британик" ще станат достъпни за всеки. Или поне за всеки, който притежава уменията и екипировката да се гмурне на 120 метра аълбочина.

TITANIC'S FORGOTTEN TWIN

"Britannic", the liner that was at the time dispatched to help rescue the wounded from the Bulgarian front, is finally beginning to reveal its secrets 105 years after its mysterious sinking

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK, ARCHIVE

he Titanic, the most famous among the three sister ships, commissioned by the White Star line, was declared "practically unsinkable." When the huge liner sank in 1912 set, set out on its maiden voyage, the designers applied all lessons learnt to prevent this from happening to her younger sister - "Britannic". Despite the measures taken for the ship's sake, this magnificent giant, too, sank to the sea floor in 1916, in less than an hour. For many years later nobody knew what really happened. Some thought the ship had been torpedoed by a German submarine; others said she had struck a mine. Still further, there were even conspiracy theories suggesting the ship was sunk in a blue-on-blue attack. Ever since by Jacques-Yves Cousteau discovered the shipwrecks of Britannic in the 1970s, many scientists have been haunted by the mystery of its sinking. Today we finally have some of the answers, and the Greek Government is predisposed towards giving more liberal

access to the shipwrecks, until recently strictly restricted.

Two of the biggest names in the field have participated in the BRITANNIC EXPEDITION SURVEYS. Jacques-Yves Cousteau discovered the wreckage of the ship in 1975, and then there was Robert Ballard, who gained recognition with the discovery of the Titanic in

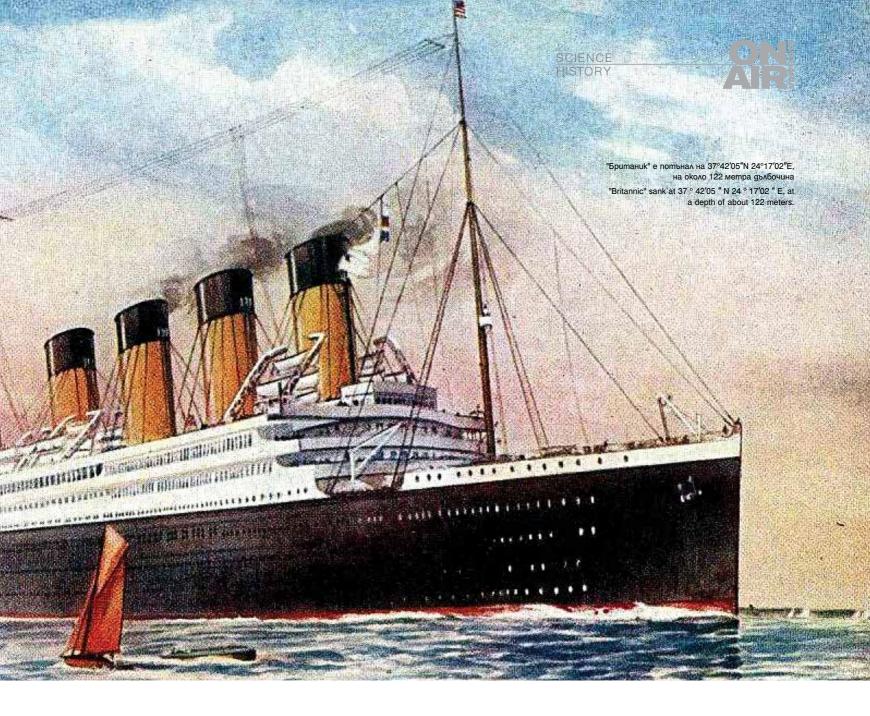
The Britannic, the twin of the most famous ship in history, sank less than 130 meters deep off the Greek island of Kea. Not so difficult to access as the Titanic, but definitely not a leisure walk, either. Ballard's expedition, for example, was equipped with an auxiliary ship, even a tiny NR-1 nuclear submarine, temporarily provided by the US Navy.

The object of this expedition survey was completely worthy of the attention. Sister ship of the famous Titanic, the Britannic was the latest in this remarkable trio of transoceanic liners built in the beginning of the last century by the White Star Company. All three of them star-crossed and wrapped in mysteries.

The largest and most luxurious vessels of their time, the liners were presented to the public as the "ships that cannot sink." An advertisement which appears to have challenged fate, because in less than five years all three giants met their doom. What we have of them nowadays are the schemes, cloistered in an obscure room at the Harland & Wolff shipyard in Belfast.

AT THE TIME, THE SHIPYARD TOOK GREAT

PRIDE in its amazing achievement - the parallel construction of the "Olympic" and the "Titanic" in less than 4 years. The historic size and giants completely invincible to the elements.



16 fully autonomous compartments, insulated with sealed doors. In the event of water intrusion, the captain could shut these doors off in the flash of a second by simply touching a button. Even if three or four compartments happened to be completely flooded, the ship had the capacity to continue its voyage unruffled.

But just when in Belfast they were finishing construction of the Britannic, her "unsinkable" older sister disappeared into the icy waters of the Atlantic. On April 25, 1912, during its very first voyage, the Titanic was struck by an iceberg, splitting into pieces and taking to the bottom of the ocean nearly 1,500 passengers in less than three hours - the greatest maritime disaster in human history. Only 702 people survived, tragic witnesses of this devastation.

THE WORLD WAS IN SHOCK. The company immediately put the Olympic on dock and suspended work on the Britannic. The shipbuilders set about remedying any possible defect that could be a cause for the collision. The reconstruction of the two liners took almost 6 months. Their hulls were covered with a "second skin" - a protective inner layer that was supposed to prevent the intrusion of water in the event of the Titanic-like crashes. The engineers, after thoughtful reshuffling of the internal bulkheads, declared that the ships could sail on with even as many as six flooded compartments. In February 1914, the Britannic was finally launched. Blind to the lessons learnt from their previous bitter experience, the White Star's advertising department proclaimed the ship "the crowning creation of human genius." A new defiance in the face of destiny, which was soon returned. The engineers thought about all possible misfortunes except one - war. The ship had not yet been on its first regular voyage when World War I struck and the Admiralty requisitioned the Britannic for military purposes.

The super-luxury liner was transformed into

a floating hospital to treat soldiers, injured on the Macedonian front during the battles with the Bulgarian army and the disastrous offense of the Dardanelles. The Britannic carried out five successful rescue missions in the Mediterranean before sinking mysteriously during the sixth operation.

Today, the ship is lying on the sea shore in an area it did not have to enter in any way. For almost a century, the mystery of his demise continued to intrigue the world. "We know very little," Ballard admitted. "The ship was sailing northeast. It must have hit something a torpedo or a mine. The captain must have tried to save his ship, ordering leaning towards the starboard and heading to the nearby island of Kea. It sank without managing to reach the shoals."

The missing giant had been in complete oblivion for many years, when, in 1975, the famous French oceanographer Jacques-Yves Cousteau decided to follow her trails. The expedition was, however, impeded, because >

▶ the coordinates of the shipwreck, kept in the British Admiralty, were inaccurate. Still another mystery.

TODAY THE WRECKAGE IS IN AMAZINGLY GOOD CONDITION - the ship is virtually intact. The interior of the former "Lord of the seas" (another catchphrase of the advertising department of the "White Star" line) still bears traces of the luxurious life for which the "Britannic" was built. The huge ship never embarked on a passenger journey. Yet, judging by the menus, discovered on the wreckage, her British navy crew, as well as the medics she was transporting, were enjoying quite a life onboard. On September 24, 1916 the dishes served on the officer's table, included turbot with lobster sauce, duck fillet, lamb with mint sauce. Spanish melon, ice cream and a number of other delicacies.

The cosy smoking room, where the gentlemen could go for a drink after dinner, is now home to a few species of crustaceans. Instead of elegant couples, the dock is awash with miniature pink fish, swimming up and down the promenade. .

The sonar image, so perfect even the electrical cables stand out clearly visible, indicates that the ship is fabulously preserved.

The historian Simon Mills, who bought the wrecks of the ship, recalled the events of eight decades ago. November 21, 1916. At eight o'clock in the morning, just when the crew and the staff of the hospital were sitting at the table, ready to have breakfast, the ship, without the slightest sign of warning, was shaken by a heavy blow. "For a whole long minute, we stood motionless and frozen in our seats," said

Sheila Mitchell, one of the surviving doctors. But the Britannic had some luck - if the crash had happened on the way back, carrying 3,000 patients on board in addition to the crew members and the medical corps, which were more than one thousand, the tragedy would have overshadowed what happened on the Titanic.

Still, there were a lot of victims. When the captain ordered the ship head towards the Kea Island, he had no idea that part of the crew was already lowering the lifeboats. Several of them, crammed with nurses and doctors, were just departing from the stern when the giant propeller spun around.

TWO BOATS WERE SPLIT INTO SLIVERS, dragged their crews to the bottom of the sea. Only a few people managed to escape from the disaster. Violet Jessup among them, who, by the whim of fate, was destined to live through the crashes of all three White Star super-liners. An Argentine with Irish roots, she first served as an Olympic flight attendant, then was among the survivors of the fatal Titanic's singular voyage, only to experience the collision of the Olympic and the Hawk in the Gulf of Southampton, and finally miraculously escaping from the Britannic. While fleeing, a splinter from the wrecked boat hit her on the head, leaving her unconscious for a brief time, but the crew of another boat managed to pull her out.

ONE OF THE GREAT MYSTERIES OF THE BRITANNIC is the astonishing speed at which the ship sank to the bottom. Although thoroughly reworked to avoid the fate of the Titanic, the younger twin somehow managed to get to the bottom three times faster - in less than 55 minutes. According to one of the explanations, the accident happened precisely when the airtight doors between the compartments were open for the duty shifts. According to the plan, these doors should close automatically at the shadow of an accident. Upon careful examining of the wrecks, the Ballard's team found the answer. It turned out that a huge number of portholes on the lower deck were open at the time of the tragedy - the nurses were airing the premises for the patients, contrary to the explicit orders. When Captain Bartlett decided to reduce the influx of water and tilted the ship toward the starboard, many of these portholes were beneath the surface. The whole supersecure system was ruined by ordinary human negligence.

ANOTHER BIG QUESTION FOR MANY YEARS remained the cause of the crash. The speculations of the ship being directly attacked by a German submarine are not really convincing, as the medical ship was under the protection of the Geneva Convention. Many suspect that the inaccurate coordinates of the London Admiralty were not the result of a mistake, but of deliberately obstructing the investigation. There is even a sensational interpretation of "Britannic" being sunk during a blue on blue attack.

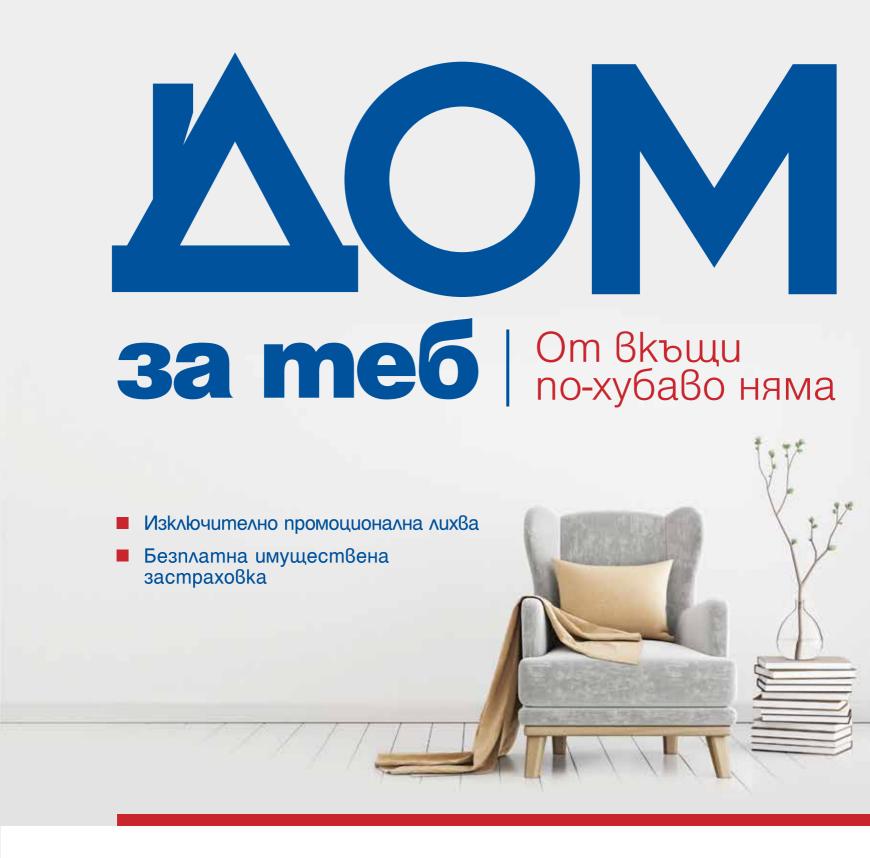
Adiary, declassified some time ago, and belonging to Gustav Siess, captain of the German submarine U-73, is probably casting some light on the case. He confessed that a month before the accident with "Britannic" he had deployed 12 mines in the area around Kea. If this was the cause of the tragedy, however, the proof must still be lying at the bottom of the sea - in the form of the anchor and the chain with which the mines were locked to the place. Despite the diligent search, however, Ballard was unable to find them. This part of the mystery was not revealed until 2003 by Carl Spencer's first expedition, when they discovered many similar mining anchors.

UNFORTUNATELLY, SPENCER'S ATTEMPTS TO FINISH his studies ended tragically in 2009 when he was killed as a result of a failure of the equipment. In September 2019, the shipwreck took another victim - British diver Tim Saville.

The wrecks of the Britannic are still hiding the answers to many mysteries, maintain Mills and his fellow historians. So far, the research was impeded by the Greek legislation regarding protection of underwater artefacts, which relentlessly restricts access to the remains. But now some of the restrictions - for shipwrecks of the period 1860-1970 - are expected to be lifted. Then the secrets of the "Britannic" will be open to everyone. Or at least for everyone with the skills and equipment to dive to a depth of 120 meters. ■



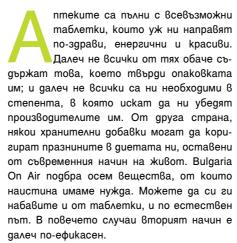
Ипотечен kpegum











ЖИВОВЛЯК. Вероятно cme чували om баба си за лечебните свойства на тази билка, чиито листа спират кръвотечението. Но напоследък тя се превръща в глобална мания, след като се оказа, че една от разновидностите ѝ (т.нар. пясъчен живовляк, Plantago Arenaria) помага отчетливо за намаляване на нивата на кръвната захар и подобрява инсулиновата реакция. Освен всичко другото билката потиска грелина - хормона на глада.

Има го: в самото растение, някои производители на зърнени закуски вече го добавят към продуктите си.

ВИТАМИН С. Добре известно е антивъзпалителното му действие, поради което е отлично средство при настинка и грип. Но освен това аскорбиновата киселина помага всякакви травми, водейки до побързо заздравяване на раните. Добре е да се взема профилактично след тренировки, защото предпазва клетките от опасните свободни радикали, появяващи се при физическо натоварване. Подпомага и производството на колаген - ключовото вещество в сухожилията и ставите ви.

Има го: в цитрусовите плодове, чушките (особено лютите), зелевите растения.

МАГНЕЗИЙ. Този минерал има пряко въздействие върху отделянето на адреналин в организма. Хората, които страдат от недостиг на магнезий, отделят повече адреналин и като цяло изпитват по-силен стрес от останалите. Употребата му действа благоприятно срещу депресии и други психически разстройства.

Има го: в бадемите, черния и червения боб, някои видове миди.

КВАРЦЕТИН. Това съединение е познато на

медицината почти от два века. Кварцетинът е мощен антиоксидант, която не само намалява риска от ракови заболявания, но и има отчетлив ефект върху физическата ви издръжливост. Американското издание на Men's Health наскоро цитира изследване на Университета на Южна Каролина, според което мъже, приемали кварцетин, могат да карат колело средно с 13% по-дълго от останалите.

Има го в: кресона (най-висока концентрация), червения лук, повечето горски плодове, сладките картофи.

РИБЕНО МАСЛО. Подходящо при проблеми със сърдечната дейност, защото е много богато на ключовите омега-3 мастни киселини и увеличава количествата на така наречения "добър" холестерол в организма, намалявайки кръвното налягане. Освен това подобрява мисленето и помага при борба с инфекции.

Има го: във всички риби, но най-вече в сьомгата и рибата тон.

S-АДЕНОЗИЛ МЕТИОНИН. Позната още kamo SAMe и AdeMet, maзи синтетична версия на едноименната аминокиселина действа също толкова ефикасно срещу депресии и потиснатост, колкото и силните антидепресанти, доказа скорошно изследване на Harvard Medical School. Помага също при болки в ставите и възпаления. Има го: Всъщност се образува в тялото ви след ядене на месо и салати.

EGCG. Съкращение от Epigallocatechin gallate, moва съединение силно подпомага изгарянето на мазнините в тялото и води до отслабване. Експериментално е доказано полезното му въздействие върху някои видове рак (на простата, червата и мозъка), в момента се провеждат клинични изпитания и върху болни от СПИН с обнадеждаващи резултати.

Има го: в зеления чай.

ЛИКОПЕН. Eguн om най-силните антиоксиданти, ккойто има доказано превантивно въздействие върху образуването на ракови клетки. Проведено в САЩ изследване наскоро показа например, че редовната консумация на ликопен намалява риска om рак на проставтата при мъжете с почти 50 на сто.

Има го: най-вече в доматите (не се разрушава при готвене, така че спокойно можете да си го набавите и от спагети болонезе).





harmacies are full of all kinds of pills that are supposedly produced to help us become more healthy, energetic and beautiful. However, not all of these pills contain the ingredients that are described on their packaging, nor are all of them as necessary as their manufacturers want us to believe. On the other hand, some food supplements can make up for the deficiencies in our diet that result from our modern way of life. Bulgaria On Air picked eight substances that truly are necessary. You can get them naturally or from pills - and usually, the former is the more efficient way.

PLANTAIN. You have probably heard your grandmother talk about the curative properties of this herb whose leaves stop bleeding, but it recently became a global mania when it turned out that one of its varieties (known as Psyllium or Plantago Arenaria) demonstrably helps to reduce blood sugar and improve reactions to insulin. And besides this, the herb curbs Ghrelin – a hormone that causes hunger.

Where you can find it: in the plant itself and in some cereal products, thanks to producers who are already adding it.

VITAMIN C. Its antiseptic properties are well known and they are precisely the reason why it is an excellent remedy for the cold and flu. In addition, however, the ascorbic acid helps treat all kinds of injuries by accelerating their healing. You will do well to take it after training because it protects your cells from dangerous free radicals that are produced during physical exertion.

Vitamin C also aides the production of collagen – the key substance in your tendons and joints. Where you can find it: in citrus fruits, peppers (especially chili peppers), and plants from the cabbage family.

MAGNESIUM. This mineral directly affects the production of adrenalin in our bodies. People who suffer from magnesium deficiency produce more adrenalin and, as a whole, experience greater stress than others. Taking magnesium also has beneficial effects against depression and other mental disorders.

Where you can find it: in almonds, black beans, red kidney beans and in certain kinds of mussels.

QUERCETIN. This composition has been known to medicine for nearly two centuries. Quercetin is a strong antioxidant that not only lowers the risk of cancer, but also significantly increases your physical tenacity. The US magazine Men's Health recently cited research from the University of South Carolina, according to which men who regularly take quercetin can, on average, ride a bicycle 13% longer than those who don't.

Where you can find it: in watercress (this is where it has the highest concentration), red onion, most wild berries and sweet potatoes.

FISH OIL. This is helpful for fighting problems related to the function of the heart because it is very rich in key Omega-3 fatty acids, and it also increases the quantities of the body's so-called "good" cholesterol by lowering blood pressure. Additionally, it improves brain activity and helps

the body fight off infections.

Where you can find it: in all fish, but especially in salmon and tuna.

S-ADENOSYL METHIONINE. This substance, also known as SAMe and AdeMet, is the synthetic version of the amino acid of the same name and is as effective against depression and moodiness as strong antidepressants, according to recent research by Harvard Medical School. It also helps fight infections and joint pain.

Where you can find it: it is actually naturally produced by your body after you consume meat and salads.

EGCG. An abbreviation of Epigallocatechin gallate, this composition has definite fat-burning properties and helps your body get slimmer. Its beneficial effect against some varieties of cancer (prostate, intestines and brain) has been experimentally established; it is now being clinically tested on AIDS patients and is showing promising results.

Where you can find it: in green tea.

LYCOPEN. This is one of the strongest antioxidants with proven preventive effects against the formation of cancer cells. A US research study recently proved that the regular consumption of lycopene lowers the risk of prostate cancer in men by almost 50%.

Where you can find it: primarily in tomatoes (and because it is not destroyed during cooking, you can easily obtain it from Spaghetti Bolognese, too).



ИЗБЕРИ ПОАД "ЦКБ-СИЛА":

ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.

КЪМ 30.06.2021 Г. – С 410 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1,6 МИЛИАРДА ЛВ. 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.

КАЖЕТЕ СБОГОМ НА КОЛИТЕ ПО 25 000 ЛЕВА

Филип Брюне, шефът по двигателите на Renault, ни отговаря на 10 ключови въпроса за електромобилите

Tekcm KOHCTAHTИН TOMOB / Фотография RENAULT

туся да му зададе няколко въргоса за очертанията на това бъдеще.

Френската група от близо десетилетие е най-големият играч на българския пазар за нови автомобили, а произвежданата от нея Dacia Dokker почти неизменно бе най-продаваният нов автомобил у нас. Амбицията на Европейската комисия да забрани продажбите на двигатели с вътрешно горене в ЕС от 2035 година обаче слага точка на подобни модели. Ето какво ни обясни Филип Брюне.

Ще има ли и в бъдеще лекотоварен модел за 12 000 евро kamo Dokker?

Ако се опитам да обобщя положението с електромобилите днес, то е много просто: цената на автомобила зависи от цената на батерията. Грубо казано, батерията е 50% от цената. Само батерията. Докато при конвенционалните автомобили двигателят е между 20 и 25% от себестойността. А при електромобила към батерията трябва да добавим и електромотора, и силовата електроника. Докато цената на батерията не се

понижи до подобни стойности, няма да сме в състояние да предложим електромобил на наистина ниска цена. Освен за някакво специфично приложение, какъвто е случаят с Dacia Spring. Това е бюджетен електромобил, но в днешните условия бюджетен електромобил означава малък електромотор и малка батерия. Затова и Spring е единственият електромобил на Dacia. Всички останали типове електромобили засега не могат да се вместят в духа на тази марка.

Ще се електрифицира ли изцяло и Dacia?

При всички случаи ще трябва. Няма как да остане 100% с вътрешно горене заради новите стандарти за парникови емисии. Първата стъпка за марката ще е да се прехвърли масово към хибридна технология. Хибридите са добър компромис, за да запазиш относително достъпна цена, и да понижиш емисиите.

После, когато батерията поевтинее сериозно, под 100 долара за киловатчас - но това няма да се случи в близките пет години, ще е след 2026 - тогава ще можем да предложим автомобил като Dokker или Lodgy с приличен обхват и приличен капацитет на батерията.

Защо всички производители се втурнаха да строят заводи за батерии?

Защо производителите на автомобили се нуждаят от заводи за батерии? Много просто. Вече ви казах, че батерията е 50% от цената на електромобила. А 80% от стойността на батерията се naga на клетките. Сега, когато продажбите на електромобили тръгнаха нагоре - примерно ние през миналата година проgagoxме цели 100 000 Renault Zoe, gвойно повече от 2019. В тази среда, ako uckaw да останеш конкурентен, трябва да оптимизираш веригата на стойността. За целта трябва да правиш батерията локално, и да контролиращ целия процес по производството на клетките, а не просто да ги купуваш от външен доставчик. Това е начинът да се намали себестойността. Затова всички производители сега търсят партньорства и джойнт Венчъри с компании за батерии - ние нямаме уменията да правим батерии сами, но искаме да овладеем процеса. Това е начинът да имаме печалба от тези автомобили. Всички са на този етап.

Затова в Renault решихме да направим това партньорство с Envision и да построим завод в Дуе, в Северна Франция, където ще се правят и следващият електрически Медапе, и електрическото Renault 5.

Предлаганата от Еврокомисията забрана на всички двигатели с вътрешно горене обърква ли плановете ви?

Все още това е само обявяване на планове, а не решение. Тепърва ще се обсъжда. На този етап не променя плановете ни. Но и не е нещо, което можем да пренебрегнем. За момента оставяме много



гъвкави и за двата сценария - внезапен масов преход към електромобили, или запазване на двигателя с вътрешно горене под формата на хибриди. Държим отворени всички опции, и ще очакваме да видим какво ще е окончателното решение. Готови сме и за двата сценария.

Предизвикателството при първия вариант e kak ga имаме същата goxogност от електромобилите, каквато имаме днес от моделите с ДВГ. За момента това не е постижимо.

Работите ли и върху подобрения в ефективността на електромоториme?

Разбира се. Но потенциалът за подобрения в тази област е много по-малък. отколкото при двигателя с вътрешно горене. Просто защото ефективността на електромотора е вече много висока. Обикновено около 90%. Докато ефективността на най-добрите бензинови ДВГ днес е около 43-44%. При тях има много пространство за още подобрения.

Докато при електромотора наи-много ga могат да се добавят 1-2 процента.

Повече подобрения са възможни при силовите модули. Сега виждаме въвеждането на нови материали, като силициев карбид или галиев нитрат, които са в състояние да повишат с може би 2-3 процента ефективността на силовата електроника. Но всички тези подобрения, ако се случат,

ще добавят към пробега на електромобила нещо от рода на 20 или 30 километра.

Кога продажбите на електромобили ще надминат тези на ДВГ?

Ще зависи изияло от политиците. Може би през 2035, може би малко по-рано или по-късно.

Ще има ли електрическа Dacia Sandero?

Първо ще трябва да намалим себестойността на батериите. Така че не говорим за Sandero в момента. Но планираме през 2024 ga представим новото Renault 5. Планираме то да ни носи същата доходност като автомобил с ДВГ, дори и без държавна субсидия. И да има достъпна цената - аналогична на Clio в момента.

Кога ще имаме електромобил със същия автономен пробег като от ДВГ?

Това зависи от размера на батерията. Постижимо е и днес, но повишава много цената и повечето потребители не могат да си го позволят.

В В-сегмента смятаме, че можем да постигнем цена на електромобила, сравнима с тази на кола с ДВГ, ако вграждаме батерия с около 400 км пробег.

В С-сегмента, където е новият Медапее, можем да предложим до 500 километра.

Ще правите ли електромобили и извън Франция?

Планът Renaulution засега е фокусиран върху maka наречения от нас "Електрически северен полюс" - производствени бази в Северна Франция, където ще можем да произвеждаме поне 400 000 автомобила годишно. Това е сериозен показател. Когато пазарът се нуждае от по-големи количества - може би сред 2027-2028, тогава ще се нуждаем и от други заводи. Вероятно в Европа, но извън Франция. Но за момента няма такова решение.

Докъде стигна разработването на твърди батерии?

Когато говорим за батерия с твърд електролит, трябва да уточним какво имаме предвид. Има разлика между батерия с твърд електролит, и изцяло твърда батерия. Някои конкуренти наричат "батерия с твърд електролит" технология, при която все още има малка течна част в електролита. Но при тази схема не можеш да получиш двете основни предимства на твърдите батерии - отпадналата нужда от охлаждане, и високата енергиина плътност. Затова смятаме, че истинският пробив ще е батерия с изцяло твърд електролит, при която се надяваме да получим 1000 ватчаса за литър - с поне 30-35% повече от батериите, които имаме днес. За целта трябва да доразвием полимерната технология, която още не е готова за сериино производство. Не сме овладели напълно тази технология, нито пък за момента знаем как да постигнем икономически съобразна цена при нея. Когато постигнем тези две неща, твърдата батерия ще ни позволи да намалим осезаемо цената, защото няма да има нужда от охладителна система. А и рискът от пожар при нея е съвсем минимален. ■

SAY FAREWELL TO **THE EUR 12,000 CARS**

Philippe Brunet, the head of powertrains at Renault Group, answers 10 keys questions about electric cars

By KONSTANTIN TOMOV / Photography RENAULT

e have long suspected that electrification will mean the end of the most affordable cars on the market, but it's a whole different story when these assumptions are confirmed by one of the people in charge of shaping the electric future. Automedia took part in an international roundtable with Philippe Brunet, Renault-Nissan-Mitsubishi Alliance Senior Vice President, Powertrain and EV Engineering, and we managed to ask him a few questions about what the future might hold.

For close to a decade, the French group has been the biggest player on the Bulgarian new car market, while the Dacia Dokker was the best-selling car in this country. The European Commission's plans to ban the sale of internal

combustion engines (ICEs) in the EU starting in 2035, however, foreshadows the end of these models. Here is what Brunet told us:

Will there be a light cargo model worth 12,000 euro in the future, like the Dokker?

If I try to summarize the situation with electric cars nowadays, it is very simple - the price of the car depends on the price of the battery. Simply said, the battery makes up for 50% of the price. That's just the battery. In conventional cars, on the other hand, the engine is around 20-25% of the total cost. In electric cars, one has to add the electric motor and power electronics. Until the battery price is reduced down to similar figures, we will not be able to offer an electric vehicle (EV) at a truly low price. Unless

it's for a specific purpose, like the Dacia Spring. This is a budget EV, but in today's conditions, a budget EV entails a small electric motor and a small battery.

That is why the Spring is Dacia's only EV. All remaining types of electric cars cannot match the spirit of this brand for now.

Will Dacia become fully electric?

It will certainly have to. There's no way it can remain 100% based on ICEs due to the greenhouse gas emissions. The first step for the brand will be a large-scale transition to hybrid technology. Hybrids are a good compromise between maintaining relatively affordable prices and reducing emissions.

Subsequently, when the battery becomes much





www.interlogistica.bg

cheaper – less than USD 100 per kWh, which will not happen in the next five years, we'll be able to offer a car like the Dokker or Lodgy with a decent range and battery capacity.

Why did all carmakers start building battery plants?

Why do automobile manufacturers need battery plants? It's very simple. I already told you that the battery is 50% of the electric car's price, and 80% of the battery cost comes from the cells. EV sales have gone up. For example, we sold some 100,000 Renault Zoe units last year, which is double the amount we sold in 2019. If you wish to remain competitive in this environment, you have to optimize the value chain. This requires manufacturing the battery locally and controlling the whole battery cell production process, instead of buying them from an external supplier. This is the way to reduce costs. That's why all carmakers are now seeking partnerships and joint ventures with battery companies - we have the skills to make batteries alone, but wish to contain the process. That's the way to make a profit from these cars. Everyone is at this stage.

That's also why we in Renault decided to do this partnership with Envision and build a plant in Doue, north-central France, where the next electric Megane and Renault 5 will be made.

Does the European Commission's proposed ban on all ICEs get in the way of your plans?

That's still just an announcement of plans and not a decision. It is yet to be discussed. At this stage, it does not change our plans. But it's not something we can ignore either. For now, we remain very flexible for both possible scenarios – a sudden transition to EVs or retaining ICEs in the hybrid form. We keep all options on the table and will wait to see what the final decision will be. We are ready for both scenarios.

The first scenario poses the challenge of making the same profits from electric cars as we make from ICE models. At this point, however, this is unattainable.

Are you working on improvements to the efficiency of electric motors?

Of course. However, the potential to make improvements in this field is much smaller than it is in ICEs. That's simply because the electric motor's efficiency is much higher to begin with – usually around 90%. While the best gasoline ICEs' efficiency is around 43-44%, where there's still much room for improvements.

The electric motor can only be improved by another couple of percent or so.

More improvements are possible in the power modules. Now we see the introduction of new materials, such as silicon carbide or gallium nitride, which can improve the efficiency of power electronics by 2-3%.

All of these improvements, if they happen, will add around 20-30km to the electric car's range.

When will EV sales exceed those of conventional cars?

That will depend solely on the politicians. Maybe by 2035, maybe a little earlier or a little later.

Will there be an electric Dacia Sandero?

First, we'll have to reduce battery costs, so the Sandero is not currently a topic of discussion. However, we plan on presenting the new Renault 5 in 2024. Our plans are for it to be as profitable as an ICE car, even without the state subsidy, and to be at an affordable price comparable to the Clio's.

When will there be electric cars with the same range as conventional cars?

That depends on the battery size. It's achievable right now too, but it would increase the price drastically and most consumers would not be able to afford it.

We believe that in the B-segment we can achieve an EV price comparable to that of an ICE car, if we install batteries offering a range of around 400 km.

We can offer a range of up to 500 km in the C-segment, such as the new Megane-e.

Will you be making electric cars outside of France?

The Renaulution plan is currently focused on the so-called "Electric North Pole" – production facilities in North France, where we'll be able to manufacture at least 400,000 cars annually. This is a serious figure. When the market demands higher quantities, maybe sometime after 2027-2028, then we'll need more plants, probably in Europe, but outside France. However, no decision to that effect has been made yet.

How far is the development of solid-state batteries?

We must explain what we mean by batteries with a solid electrolyte. There's a difference between a battery with a solid electrolyte and a fully solid-state battery. Some competitors refer to a technology that still uses a small amount of liquid in the electrolyte as "a solid electrolyte battery". Here you can't get the two main advantages offered by the solid-state batteries - the lack of need to cool off the battery and the high energy density. That's why we believe that the true breakthrough will be a battery with a fully solid electrolyte, where we hope to get 1,000 Wh per liter, which is at least 30-35% more than the batteries we currently have. This will require further developing the polymer technology, which is still not ready for serial production. We have not fully mastered this technology, nor do we know how to get an economically feasible price. When we achieve these two things, the solid-state battery will allow us to reduce the price tangibly, because there will be no need for a cooling system. The fire hazard is also negligible.



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.





Nissan Qashqai - koлama, koяmo pogu всички компактни кросоувъри - най-после има трето поколение. И си струваще чакането

Tekcm КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА, NISSAN







ще от самата зора на автомобила, винаги е имало повдигнати модели за онези, на които често им се налага да излизат извън пътя и да газят кал и сняг. Но трябваще ga мине век, gokamo Nissan се сети да направи повдигнат модел и за онези, които карат само по асфалта.

ДЕБЮТНИЯТ QASHQAI БЕ РЕВОЛЮЦИЯ,

ехото от която още отеква в автомобилния свят. Той измени целия пазар, и освен това успя само за няколко години ga измести Nissan от ръба на фалита към мултимилиардните печалби. Сега японската компания отново се озова в сложно финансово положение след аферата Карлос Гон. И nak на Qashqai се naga задачата да я измъкне от там. Запознайте се с новото поколение на най-важния кросоувър в света.

Веднага бързаме да ви кажем, че новото поколение ни най-малко не променя печелившата рецепта от предишните две. Докато повечето конкуренти растат с цели negu, новият Qashqai e само с 3.5 см по-дълъг, и с около 3 по-широк. Това означава малко повече място на задната седалка. А благодарение на преработеното задно окачване и багажникът е пораснал с цели 75 литра, до общо 504.

Kamo цяло обаче om Nissan са запазили компактните размери, които правеха тази кола толкова комфортна в града. И са добавили още няколко удобства за семейно ползване - като например задните врати, които се отварят вече почти на 90 градуса. Никъде другаде вкарването на детско столче не е толкова лесно.

НОВОТО ПОКОЛЕНИЕ ИМА ДАЖЕ МА-САЖНА ФУНКЦИЯ, която успява да съзgage точно същото усещане, което и седемгодишният ви син, когато ви рита от задната седалка. За сметка на това седалките са много удобни, мястото е много, включително и на височина, така че 190-сантиметрови хора да се настанят съвсем спокойно.

И, естествено, интериорът е на светлинни години от това, което беше Qashqai навремето. Материалите са много по-меки и качествени. Дизайнът на таблото и уредите вече не е като на играчка om nakemче с чипс. Климатикът си има удобни бутони, вместо да гоните с пръст менютата по сензорния екран. Вярно е, че забождането на мултимедийния дисплей отгоре върху таблото не е най-оригиналното дизайнерско решение. Но важното е, че той е лесно достъпен и четлив даже при силно слънце.



▶ ДИГИТАЛНИ СА И ПРИБОРИТЕ ПРЕД ШОФЬОРА, освен в най-ниските нива на оборудване. Android Auto засега се ползва с кабел, gokamo Apple CarPlay е безжичен. Освен това тук ще откриете един от най-добрите head-up дисплеи извън премиум сегмента.

Системите за безопасност включват способност колата сама да спира, за да избегне удар, а също и засичане на движещи се край пътя пешеходци или колоездачи. Оазһраі има адаптивен круиз контрол и може сам да си върти волана при нужда, за да не напуска пътната лента. По-високите нива имат също сензори за паркиране отпред и отзад, автоматични дълги светлини, отопляеми седалки и волан. За съжаление още не можем да ви кажем пълните цени за България, но базовият Qashqai ще започва малко над 43 000 лева, което му запазва позицията на един от най-достъпните модели в класа си.

ИЗПОЛЗВАНЕТО НА АЛУМИНИЙ ЗА КАПА-КА, ВРАТИТЕ и предните калници, както и на композитен материал за капака на багажника, е смъкнало теглото на конструкцията с 60 килограма, което се усеща в пътното поведение. Макар че, за да сме честни, заради купищата ново оборудване колата като цяло не е станала по-лека.

На пътя Qashqai се усеща по-стегнат, овладян и пъргав. Воланът е достатъчно прецизен - макар и твърде лек, както при всяка японска кола. Но дамите ще го оценят, а мъжете бързо ще свикнат.

При задвижването окончателно е отпаднал дизельт като вариант. Сега можете да имате Qashqai с какъвто поискате двигател, стига да е 1.3 турбо. Този агрегат, създаден съвместно с Мегседев, тук е съчетан с мека хибридна система и е в две степени на мощност - 140 и 158 коня.

ТОВА Е ЗАВИДНО ПЪРГАВ ДВИГАТЕЛ ЗА ОБЕМА СИ. Освен това алуминиевият блок на цилиндрите е със специално нанопокритие за повече устойчивост - същата технология, която Nissan разработи първоначално за чудовищния GT-R.

По-мощната версия се предлага също със CVT автоматик и с опция за задвижване на четирите колела. Иначе Qashqai е с предно предаване.

Не сме очаквали, че някога ще кажем такова нещо, но по-хубавата опция всъщност е именно CVT-то. Обикновено тези букви навяват асоциации със зъболекарския стол. Вариаторите произвеждат ужасен звук и също толкова ужасна динамика. Но тук Nissan са направили много голяма стъпка напред за своя Xtronic, като са му добавили още една маслена помпа. Благодарение на



Nissan Qashqai

156

k.c. максимална мощност hp max power

270

Нм макс. въртящ момент Nm max torque

8.5

cekyнgu 0-100 kм/ч seconds 0-100 km/h

4425 мм gължина length

това налягането на маслото е гарантирано, дори когато не подавате газ. В резултат ускорението е забележимо по-добро, и се случва без познатия отчаян вой от трансмисията.

все пак не очаквайте чудеса в това отношение. От 0 до 100 километра в час отнема 8.5 секунди - съвсем достатъчно за спокойно изпреварване, но нищо повече.

Все пак да не забравяме, че това е семеен автомобил. По същата причина само найвисоките версии са с независимо задно окачване. Останалите се задоволяват с торсионна греда, която, честно казано, напълно покрива нуждите на тази кола.

Официалният среден разход е 5.5 литра на 100 км в комбиниран цикъл. На международния тест в Полша ние постигнахме около 6.5, без да сме злоупотребявали особено с газта. Ако това ви се вижда много, догодина към гамата ще се присъедини и любопитен сериен хибрид, при който бензиновият двигател зарежда батерията, а колата се задвижва от електромотор.

НА ФИНАЛА ОСТАВА НАЙ-ВАЖНИЯТ ВЪ-ПРОС. Дали новият Qashqai е на нивото на първия Qashqai?

Веднага бързаме да ви кажем, че ни наймалко не е. Просто защото първият Qashqai не беше кой знае колко хубава кола. Да, беше пазарна сензация. Да, създаде изияло нов клас. Но не беше нито особено динамичен, нито особено комфортен, нито, между нас казано, кой знае колко добре сглобен. Тази кола вече е няколко стъпала по-нагоре.

Първите две поколения на Qashqai продадоха над пет милиона бройки по цял свят. Третото вероятно бързо ще промени това число - защото в Nissan навреме са осъзнали, че излежаването върху стари лаври няма да ги придвижи напред. ■



NO OLD **LAURELS**

Nissan Qashqai - the car that gave rise to all compact crossovers, finally has its third generation. The wait was worth it.

By KONSTANTIN TOMOV / Photography WHEELS, NISSAN

ince the dawn of the automobile age, there were models with high ground clearance for those who wish to go off-road and drive in the mud and snow. It took almost a century, however, before Nissan made such a model for those who wish to drive on paved roads.

THE FIRST QASHQAI WAS A REVOLUTION.

which is still echoing in the automotive world. In addition to changing the whole market, it also managed to take Nissan from the brink of bankruptcy to making profits in the billions. The Japanese company is now once again facing financial hardships after the Carlos Ghosn affair. The Qashqai again has the difficult task of taking the company out of a difficult situation. Meet the new generation of the most important crossover in the world. Right off the bat, we'd like to say that the new generation does not change the least the winning recipe of the previous two. While most competitors are growing by several inches or so, the new Qashqai is only 3.5 cm longer and around 3 cm wider. This means there's a little more room in the rear seats. Thanks to the redesigned rear suspension, the trunk volume has increased by a whopping 75 liters, reaching 504 liters total.

Overall, Nissan have retained the compact size, which made this car so comfortable to drive in the city. They have also added a few comforts for families, such as the rear doors that now open at an almost 90-degree angle. Nowhere else is installing a child car seat easier.

THE NEW GENERATION EVEN COMES WITH A MASSAGE seat function, which gives the same feeling as your 7-year-old kid kicking the back of your seat from the rear. Nevertheless, the seats are quite comfortable and there's plenty of room, including head room, making it possible for 190-cm tall people to ride in comfort.

Of course, the interior is light years ahead

of what the old Qashgai had to offer back in the day. The materials are much softer and of higher quality. The dashboard and instrument panel design no longer resemble those of a toy car. The AC has convenient buttons, instead of hard-to-find menus on the touch screen. It's true that perching the touchscreen display on top of the dashboard is not the most original design solution, but it's easily accessible and the screen can be seen even in bright sunlight.

THE DRIVER'S SIDE HAS A DIGITAL DASH-BOARD, except for the low trim levels. The Android Auto uses a cable for now, while Apple CarPlay is wireless. In addition to that, here you'll find one of the best head-up displays outside the premium segment.

The safety features include intelligent break assist, which can apply the brakes to avoid a collision. The car can also detect moving pedestrians or cyclists. The Qashqai has adaptive cruise control that can turn the steering wheel autonomously if needed to keep the car in the lane. The higher trim levels also have front and rear parking sensors. high beam assist, heated seats and steering wheel. Unfortunately, we don't know the full price range in Bulgaria, but the base Qashqai starts at a little over 43,000 leva, which places it among the most affordable models in its class.

THE USE OF ALUMINUM FOR THE HOOD, **DOORS** and front fenders, and composite materials for the rear hatchback door, has reduced body weight by 60 kg, which can be felt on the road. Although, to be frank, the car's overall weight has not decreased due to the plethora of new equipment.

The Qashqai feels tighter, more contained and agile on the road. The steering is precise enough, although too light, like most Japanese cars. The ladies will enjoy it and the gentlemen will quickly get used to it.

The diesel engine was completely dropped

as an option. Now you can have the Qashqai with any engine, as long as it's a 1.3 turbo. Developed jointly with Mercedes, it is combined with a soft hybrid system and has two versions - 140 hp and 158 hp.

THIS ENGINE IS OVERLY AGILE FOR ITS SIZE. In addition to that, the aluminum cylinder block has a special nano coating for improved durability - the same technology Nissan developed initially for the monstrous GT-R. The more powerful version also has a CVT automatic transmission and an allwheel drive option. Otherwise, the Qashqai comes with a front-wheel drive. We did not expect that we'd have to ever say this, but the CVT is actually the better choice. Usually, these three letters evoke associations with a dentist's chair. The variators make for a horrible noise and just as horrible dynamics. Nissan have made a huge leap forward with their Xtronic by giving it an additional oil pump. Thanks to that, the oil pressure is guaranteed, even when the engine is idle. As a result, acceleration is noticeably better and without the familiar whaling from the transmission.

DON'T EXPECT ANY WONDERS when it comes to acceleration, which takes 8.5 s to get you from 0 to 100 km/h - enough for overtaking, but nothing more. Let's not forget that this is a family car, after all. For the same reason, only the high-end versions have independent suspension. The rest will have to do with a torsion bar, which quite honestly does the job. The official fuel consumption is 5.5 I/100 km in a combined driving cycle. We managed to get 6.5 I/100 km during the international test in Poland, without being too heavy on the gas pedal. If this seems too much, you should keep in mind that an interesting hybrid will be added to the range next year, where a gasoline powered engine will charge the battery, which will in turn power an electric motor.

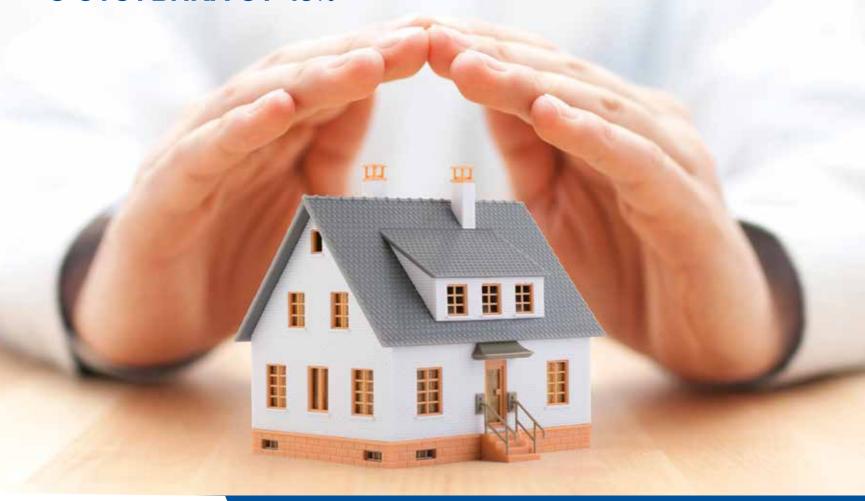
THE MOST IMPORTANT QUESTION RE-MAINS. Is the new Qashqai on the same level as the old Qashqai?

We'll tell you right away that the answer is definitely not, simply because the first Qashgai was not that great of a car. Yes, it was a market sensation and created a whole new class, but it wasn't overly dynamic, it wasn't especially comfortable, nor was it well built, to be honest. This car is a few steps ahead.

Over five million units of the first two Qashqai generations were sold across the world. The third one will likely change this figure fast, because Nissan have come to realize that resting on their laurels will not move them forward.

ОСИГУРИ СИ БЕЗОБЛАЧНО ВРЕМЕ У ДОМА

ЛЯТНА ПРОМОЦИЯ НА ИМУЩЕСТВЕНА ЗАСТРАХОВКА С ОТСТЪПКА ОТ 45%





Винаги с вас! 25 FONZIII

Застраховка "Защитен дом" от ЗАД "Армеец" осигурява пълно застрахователно покритие на движимо и недвижимо имущество срещу:

- Природни бедствия
- Земетресение
- Aßapuu om BuK
- Пожар, мълния, експлозия Късо съединение и токов удар
 - Кражба и грабеж, злоумишлени действия на трети лица (вандализъм)
 - Други рискове, в зависимост от конкретните нужди на застрахования.

Застраховка "Защитен дом" е на промоционална лятна цена с 45 % допълнителна отстъпка от 1 юни до 30 септември 2021 г. За повече информация посетете интернет страницата на gpyжеството www.armeec.bg или се обадете на националния ни номер 0700 1 3939, facebook.com/zad.armeec

TRAVEL LIFESTYLE





96 | CKOK HA BAPA



104 | В ЗАЛИВА НА ШЕЙХА



АФИЦ



ДЖА3

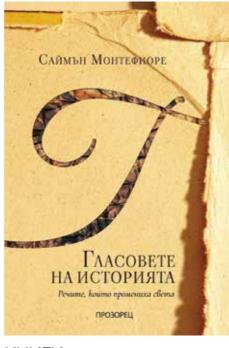
БЕТ ХАРТ // "Преродената Джанис Джоплин" е често чувано определение за Бет Харт, но то никак не отдава дължимото на калифорнийската певица. Не защото бихме си позволили някога да подценим Джоплин, а защото Харт е самобитен артист със собствен почерк. След няколко злополучни отлагания софийската публика най-сетне ще дочака нова среща с нея след предишната, при която Бет разпродаде цялата зала 1 на НДК. Новото й турне се нарича The Thankful Tour - но всъщност благодарните сме ние.

25 август, парк Юнак, София

JAZZ

BET HART // "Janice Joplin, Reborn" is a common definition of Beth Hart, but it does not pay fair tribute to the Californian singer. Not because we would ever allow ourselves to underestimate Joplin, but because Hart is an original artist with her own, unmistakable style. After several unfortunate delays, the Sofia audience will finally wait for a new meeting with her after the previous one, during which Beth sold out the entire Hall 1 of the National Palace of Culture. Her new tour is called The Thankful Tour - but in fact we are the thankful ones.

August 25, Yunak Park, Sofia



КНИГИ

ГЛАСОВЕТЕ НА ИСТОРИЯТА // Нашумелиям бримански историк и писател Саймън Монтефиоре (Young Stalin, Titans of History) този път се е постарал да подбере 70-те най-значими речи в човешката история, и да разкаже обстоятелствата, довели до тях. От Чърчил до Чингис Хан, и от Клеопатра до Мохамед Али: някои са вдъхновяващи, други - смразяващи, но всички са оставили незаличима следа в паметта ни.

Издателство "Прозорец"

BOOKS

THE VOICES OF HISTORY // The notorious British historian and writer Simon Montefiore (Young Stalin, Titans of History) this time tried to select the 70 most significant speeches in human history, and to tell us the circumstances surrounding them. From Winston Churchill to Genghis Khan, and from Cleopatra to Mohammed Ali: some of those speeches are inspiring, others - chilling, but they have all left an indelible mark on our memory.

Prozorets Publishing House



ОПЕРА

ЙОНЧЕВА И ДОМИНГО // Българската публика е свикнала да гледа и слуша Соня Йончева най-вече дистанционно - от "Метрополитан Опера", миланската "Скала" или Кралската опера в Лондон. Но сега тя ще се срещне с една от най-големите съвременни оперни певици съвсем отблизо благодарение на грандиозната гала, която Йончева ще даде на площада пред катедралата "Александър Невски". Партньор ще ѝ бъде не друг, а самият Пласидо Доминго. Найден Тодоров ще дирижира Националния филхармоничен оркестър.

31 август, София

OPERA

YONCHEVA AND DOMINGO // Bulgarian audience is accustomed to watching and listening to Sonya Yoncheva mostly remotely - from Metropolitan Opera, the Milan Scala or the Royal Opera House. But now bulgarians get to meet one of the greatest contemporary opera singers up close thanks to the spectacular gala that Yoncheva will give on the square in front of Alexander Nevsky Cathedral in Sofia. Her partner will be none other than Placido Domingo. Naiden Todorov will conduct the National Philharmonic Orchestra.

August 31, Sofia

POSTER

ФЕСТИВАЛИ

ПЯСЪЧНА СКУЛПТУРА // Тази симпатична идея на община Бургас успя да се наложи и вече е част от обичайния летен живот в черноморския град. Тазгодишното издание се нарича "Децата пожелаха", защото скулптурите са поръчани сред допитване до 7-12-годишно жури. Така че посетителите на napk "Езерото" ще видят доста познати образи: от Пипи Дългото чорапче до Хари Потър и от Алиса до Спондж Боб.

КЛАСИКА

ДОМИНИК ДЬО ВИЛЕНКУР // "Варненско лято" е най-старият музикален фестивал в България - в сегашния си вид съществува от 1963, а може да проследи корените си чак до 1926. Тазгодишното издание съвсем не посрамва предшествениците си, но ako все nak трябва да nogберем един от многото концерти, това ще е Доминик дьо Виленкур: виолончелист, композитор и професор в Парижката консерватория. А Сюштите за виолончело на Йохан Себастиян Бах напълно подхождат на случая.

КИНО

RESPECT // Цели 77 сингъла в Billboard Top 100. 18 награди Grammv, включително и за цялостни постижения, и 75 милиона продадени албума, без да броим пиратските копия: Всеки знае, че Арета Франклин бе един от колосите в музикалния XX век. Но сега тази лента на дебютантната Лизл Томи хвърля светлина и върху човека зад легендата. Драматична и добре разказана история, а Дженифър Хъдсън вече получи доста похвали от критиката за главната роля.

До 30 август, Бургас

Варна, 7 септември

По кината от 17 септември

FN

FESTIVALS

SAND SCULPTURE // This nice idea of the municipality of Burgas managed to prevail and is now part of the usual summer life in the Black Sea city. This year's edition is called "The Children Wished" because the sculptures were commissioned by a 7-12-year-old jury. So visitors to Lake Park will see quite familiar images: from Pippi Longstocking to Harry Potter and from Alice in Wonderland to SpongeBob.

CLASSICS

DOMINIQUE DE WILLIENCOURT // "Varna Summer" is the oldest music festival in Bulgaria - in its current form it has existed since 1963, and can trace its roots back to 1926. This year's edition is not ashamed of its predecessors, but if we still have to choose just one of the many concerts, it will be Dominique de Williencourt's - cellist, composer and professor at the Paris Conservatory. Johann Sebastian Bach's Cello Suites suit the occasion perfectly.

CINEMA

RESPECT // A total of 77 singles in the Billboard Top 100, 18 Grammy Awards, including for Lifetime achievement, and 75 million albums sold, not counting pirated copies: everyone knows that Aretha Franklin was one of the giants of twentiethcentury music. But now this movie of debutant director Liesl Tommy sheds light on the woman behind the legend. It's a dramatic and well-told story, and Jennifer Hudson has already received much praise from critics for her lead role.

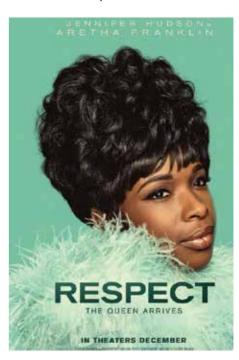
Untill August 30, Burgas



Varna, September 7



In theaters from September 17



OAUMIII/IAAA 3A CHOMEHI/I

Emo 15 om най-паметните олимпийски драми в историята. Ще добавят ли нещо към този списък и игрите в Токио?

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография ЛЮБОМИР АСЕНОВ, АРХИВ

лимпийските игри често ни подтикват да гледаме съствания в спортове, за които иначе не даваме и пет пари. Причината е ясна: най-голямото спортно събитие на планетата всъщност крие много от класическия театър – драми, трагедии и комедии, кулминации и развръзки. Имаше ли такива и на вече отминалите игри в Токио? Със сигурност, макар че само времето ще покаже кои от тях ще останат в паметта ни. Междувременно поводът е добър да си припомним 15 от най-емблематичните мигове от предишните олимпиади.

ЗАБЛУДЕНИЯТ МАРАТОНЕЦ (Лондон 1908). Италианският сервитьор Дорандо Пиетри става един от най-прочутите маратонци на всички времена, като припада общо пет пъти на стадиона в последните метри от 42-километровата

дистанция. Накрая двама стюарди го изправят и му посочват къде е финалната линия, за да я прекоси и да вдигне триумфално ръце. Заради тази помощ обаче Пиетри е дисквалифициран. По-късно британската кралица Александра го награждава със специална златна купа за проявения кураж.

ДРИЙМ ТИЙМ (Барселона 1992). Сбогом на "Важно е участието" - МОК официално оттегля забраната на олимпиадата да участват професионални спортисти и баскетболният турнир е спечелен безапелационно от съставения от суперзвезди американски отбор. Майкъл Джордан, Меджик Джонсън, Лари Бърд, Чарлз Баркли и компания се забавляват и печелят като на шега всичките си мачове, без да вземат дори един таймаут за целия турнир. ▶



▶ БЕЙБ ДИДРИКСЪН (Лос Анджелис 1932). Американката Милдрид "Бейб" Дидриксън, смятана и до днес от мнозина за най-великата спортистка на всички времена, печели шест от осемте лекоатлетически дисциплини в олимпийските квалификации, подобрявайки три световни рекорда. На игрите обаче е допусната само до три старта, като печели два златни (копие, бягане с препятствия) и сребърен медал (висок скок). По-късно става състезателка по голф, спечелвайки много от найпрестижните турнири.

ПРЕБИТ, НО ПРЪВ (Сеул 1988). Цял свят онемя, когато американският шампион по скокове във вода Грег Луганис се подхлъзна и си удари с всичка сила главата в дъската на трамплина. Наложи се да му направят 10 шева, преди да продължи състезанието - и в крайна сметка да спечели златния медал. Седем години по-късно се разбра, че по онова време Луганис вече е бил болен от СПИН, но не е предупредил лекаря, който го ши.

ОТ ИНВАЛИДНАТА КОЛИЧКА ДО ПОДИ-УМА (Рим 1960). Американката Уилма Рудолф печели олимпийските титли в спринтовете на 100 и 200 метра и в щафетата 4х100. Забележително постижение, като се има предвид, че е прекарала детски паралич и се е научила да ходи чак на 7-годишна възраст.

ВЕЧНАТА БИРГИТ (Атина 2004). Почти четвърт век след дебюта си на олимпийски игри германката Биргит Фишер печели осмия си златен медал (на четириместен каяк). Някогашната звезда на ГДР е единствената спортистка, печелила отличия от шест различни олимпиади. Почти сигурно щяха да са седем, ако Източният блок не бе бойкотирал игрите в Лос Анджелис през 1984.

ЗАЩО ПЪК ДА НЕ ПРОБВАМ (Лондон 1952). Чехът Емил Затопек влиза в историята, като печели маратона и бяганията на 5 и 10 хиляди метра - постижение, което едва ли някога ще бъде изравнено. Куриозното е, че Затопек се решава да участва в маратона буквално час преди старта - и никога преди това не е бягал на тази дистанция.

ДА ПРЕСКОЧИШ ГРАНИЦИТЕ (Мексико 1968). Американецът Боб Биймън едва се е класирал за финала в дългия скок, след като е направил фаул в първите си два општа в квалификациите. Във финала обаче тъмнокожият атлет прави вероятно най-паметния скок в историята - 8.90 метра, с над половин метър над дотогавашния



световен рекорд. Измервателната уредба на стадиона не е предвидена за такова постижение и се налага дистанцията да се премери с рулетка. Рекордът на Биймън остава недостижим почти четвърт век.

ПИКЪТ НА СТУДЕНАТА ВОЙНА (Мюнхен 1972). Американският мъжки отбор по баскетбол е непобедим в 63 поредни мача на олимпиади преди финала в Мюнхен срещу СССР. Три секунди преди края на мача американците водят с 50:49. Руснаците не успяват да вкарат, времето изтича и победителите започват да празнуват. Бразилският съдия Ригето обаче за всеобщо изумление обявява, че руският треньор е поискал прекъсване, и нарежда трите секунди да се преиграят. Американците открадват топката и мачът повторно свършва в тяхна полза. Тогава обаче лично шефът на ФИБА слиза и нарежда трето преиграване заради... съмнения в работата на часовника. Този път Белов успява да отбележи кош и СССР печели с 51:50. Американците в знак на протест отказват да получат сребърните си медали (те и до днес си стоят непотърсени в олимпийския музей в Лозана).

ТЕРОРИСТИ (Мюнхен 1972). Най-трагичната страница от олимпийската история осем палестински терористи нахлуват в спалните на израелските спортисти, убиват двама и вземат деветима заложници. По-късно при престрелка с полицията на летището загиват и терористите, и пленените атлети.

СЕДМОРКАТА НА ШПИЦ (Мюнхен 1972). Американецът Марк Шпиц предизвика доста повдигнати вежди, като обяви, че ще спечели шест златни медала от олимпиадата. Вместо това спечели седем, като подобри световните рекорди във всяка дисциплина, в която взе участие. През 2008 сънародникът му Майкъл Фелпс подобри това постижение, като спечели осем златни медала. Но все пак Шпиц бе първият човек, показал, че такава хегемония изобщо е възможна.

БОСОНОГИЯТ (Рим 1960). Етиопецът Абебе Бикила, на практика неизвестен за широката публика преди олимпиадата, става първият африканец, спечелил златен олимпийски медал, като отказва конкурентите си в маратона. При това Бикила пробягва иялото разстояние бос, защото обувките му правели мазоли. Четири години по-късно Абебе отново печели златото, този път обут.

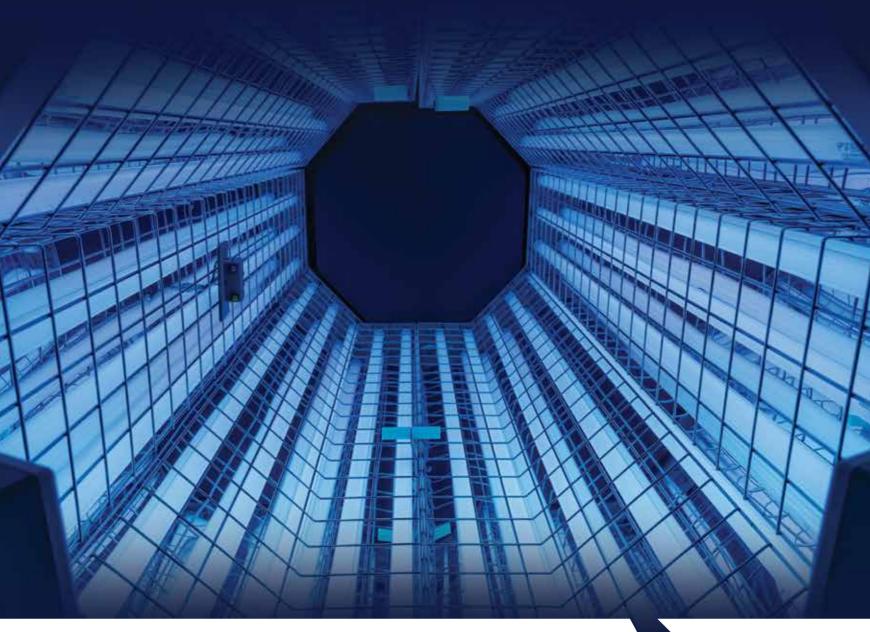
ПЕРФЕКТНАТА ДЕСЕТКА (Монреал 1976). Максималната оценка "10" е непозната в цялата история на олимпийските турнири по спортна гимнастика. Крехката 14-годишна румънка Надя Команечи обаче не само я получава за изпълнението си на смесена успоредка, но и после я дублира още шест пъти на останалите уреди и в многобоя. Повечето съдийски табла просто не са предвидени за двуцифрена оценка и записват постижението ѝ като "1.00".

ДА ОГОРЧИШ ХИТЛЕР (Берлин 1936). Организираната от нацистка Германия олимпиада трябва да покаже на света превъзходството на арийската раса. Пред погледа на самия Адолф Хитлер обаче на стадиона в Берлин голямата звезда се оказва... тымнокожият американец Джеси Оуенс, спечелил четири златни медала в леката атлетика. В интерес на истината обаче пренебрежението към Оуенс в Германия е нищо в сравнение с това в родината му. Някои големи вестници от южните щати не поместват и ред за триумфа му. На приема в негова чест в Ню Йорк е принуден да се качи с товарния асансьор, защото другият е само за бели. "Не съм обиден на Хитлер, а на американския президент, който не ми прати дори една телеграма", казва по-късно Оуенс.

ВЪЗХОДЪТ И ПАДЕНИЕТО НА БЕН (Сеул 1988). Веселият, жизнен Бен Джонсън бе покорил сърцата на зрителите още преди онова фантастично бягане на корейската олимпиада, в което счупи световния рекорд на 100 метра (9.79 сек) и се окичи със златото. Толкова по-голям бе шокът, когато два дни по-късно той даде положителна проба за стероиди и бе дисквалифициран. Това бе първият допинг скандал с истинска звезда - и краят на ерата на фалшива невинност в професионалния спорт.. ■

НАСЛАДИ СЕ НА ПОЛЕТА. ПОМИСЛИЛИ СМЕ ЗА СПОКОЙСТВИЕТО ТИ.

Всички гладки повърхности на борда на България Еър преминават през обработка по специална UV технология с машината Honeywell UV Cabin System II, а НЕРА филтрите осигуряват постоянна циркулация на термично пречистен въздух по време на полета.





ПРИЯТЕН ПОЛЕТ ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ



he Olympic Games often encourage us to watch competitions in sports for which we do not care at all. The reason is clear: the biggest sporting event on the planet actually contains a lot from classical theater - dramas, tragedies and comedies, climaxes and denouements. Were there any at the Tokyo games that just finished? Certainly, although only time will tell which of them will remain in our memory. Meanwhile, the occasion is good to recall 15 of the most iconic moments from previous Olympics.

THE STRAY MARATHON RUNNER (London 1908). The Italian waiter Dorando Pietri became one of the most famous marathon runners of all times by collapsing a total five times in the stadium in the final meters of the 42-km distance. In the end two umpires helped him up and directed him to the finish line so he could cross it and raise his arms in triumph. Because of this assistance, however, Pietri was disqualified. Later Queen Alexandra of England awarded him a special gold cup for his courage.

DREAM TEAM (Barcelona 1992). Goodbye to "It's the taking part that counts" – the IOC officially withdrew the ban on the participation of professional sportsmen and the basketball tournament was resoundingly won by the star-studded American team. Michael Jordan, Magic Johnson, Larry Bird, Charles Barkley and all the rest had the time of their lives and easily won all their games, without even taking a timeout during the entire tournament.

BABE DIDRIKSON (Los Angeles 1932). The American Mildred "Babe" Didrikson, still widely regarded as the greatest competitor of all times, won six of the eight track and field events in the Olympic qualifications, setting three world records in the process. In the Games, however, she was only allowed to start in three events, winning two gold medals (javelin, hurdles) and one silver medal (high jump). Later she became a golfer, winning many of the most prestigious golf tournaments.

HURT, BUT FIRST (Seoul 1988). The whole world held its breath when US diving champion Greg Louganis slipped and hit his head full force

against the springboard. He had to have ten stitches before he could continue with the competition, ultimately wining the gold medal. Seven years later it was revealed that Louganis already had AIDS at the time, but had not warned the doctor who stitched him up.

FROM THE WHEELCHAIR TO THE PODIUM (Rome 1960). The American Wilma Rudolph won Olympic titles in the 100 and 200 meter runs and in the 4x100 relay. This was a remarkable achievement considering that she contracted polio as a child and did not learn to walk until the age of seven.

THE ETERNAL BIRGIT (Athens 2004). Nearly a quarter of a century after her Olympic debut, the German Birgit Fischer won her eighth gold medal (four-seat kayak). The former GDR star is the only competitor to have won medals in six different Olympics. Undoubtedly, there would have been seven if the Eastern bloc had not boycotted the 1984 Games in Los Angeles.

WHY NOT TRY (London 1952). The Czech Emil Zátopek went down in history by winning the marathon and the 5,000 and 10,000 meter runs – a feat unlikely ever to be repeated. Oddly enough, Zátopek decided to run in the marathon literally an hour before the start – he had never run that distance before.

TO CROSS THE LIMIT (Mexico 1968). The American Bob Beamon almost missed the final in the long jump, overstepping on his first two attempts to qualify. In the final, however, the colored athlete made the arguably most amazing jump in history - 8.90 meters, exceeding the then world record by more than half a meter. The optical device that had been installed to measure jump distances was not designed to measure such lengths and the officials were forced to measure the jump manually. Beamon's record stood unbeaten for nearly a quarter of a century.

THE PEAK OF THE COLD WAR (Munich 1972). The US men's basketball team was unbeaten in 63 consecutive matches at the Olympics before





14-year old Romanian Nadia Comaneci, however, received it not only for her performance on the uneven bars, but earned it another six times on the other apparatuses and in the all-around. Most score boards are simply not designed for a two-digit score, so Nadia's achievement was therefore shown as '1.00'.

TO FRUSTRATE HITLER (Berlin 1936). The Olympic Games organized by Nazi Germany wanted show the world the superiority of the Aryan race. Before the very eyes of Adolf Hitler however, in the Berlin stadium, the big star proved to be ... the colored American Jesse Owens, who won four track and field medals. If the truth be told, however, the disregard of Owens in Germany was nothing compared to that in his native country. Some big newspapers in the southern states did not carry a single line about his triumph. At the reception in his honor in New York he was forced to ride in the freight elevator, because the other one was for white people only. "I was not snubbed by Hitler, but by the American president who did not even send me a telegram," Owens said later.

THE RISE AND FALL OF BEN (Seoul 1988). The cheerful, buoyant Ben Johnson had won the hearts of audiences even before his fantastic sprint in the Korean Olympics, in which he broke the world record in the 100 meters (9.79 seconds) and won the gold. The bigger shock was when, two days later, he tested positive for steroids and was disqualified. This was the first doping scandal involving a real star – and the end of the era of false innocence in professional sports.

the final in Munich against the USSR. Three seconds before the end of the game the Americans led 50:49. The Russians failed to score, time ran out and the winners started celebrating. However, to everyone's astonishment, the Brazilian referee Righetto announced that the Russian coach had called for a time-out and so ordered the three seconds to be replayed. The Americans stole the ball and the match again ended in their favor. But then the FIBA chief personally came down and ordered a third replay because of ... adjustments in the game clock. This time Belov managed to score and the USSR won 51:50. In protest, the Americans refused to accept their silver medals (the medals still remain unclaimed in the Olympic Museum in Lausanne).

TERRORISTS (Munich 1972). The most tragic page in Olympic history – eight Palestinian terrorists burst into the sleeping quarters of the Israeli athletes, killing two and taking nine hostage. Later during a shootout with the police at the airport both the terrorists and the kidnapped athletes were killed.

SPITZ'S SEVEN (Munich 1972). The American Mark Spitz raised a lot of eyebrows when he announced that he would win six Olympic gold medals. Instead, he won seven, setting new world records in every event he took part in.

In 2008, his compatriot Michael Phelps improved on this achievement by winning eight gold medals. However, Spitz was the first person to show that such hegemony was possible at all.

THE BAREFOOTED (Rome 1960). Ethiopian Abebe Bikila, virtually unknown to the broad public before the Olympics, became the first African to win Olympic gold, outdistancing his rivals in the marathon. Moreover, Bikila ran the entire distance barefoot, because his shoes gave him corns. Four years later Abebe won gold again, but this time with shoes.

THE PERFECT TEN (Montreal 1976). A top score of '10' is unknown in the entire history of the Olympic tournaments in gymnastics. The slight





DENTAL CLINIC KAVIDENT

www.kavident.com

+359 887 925 737

+359 2 495 06 20

Sofia, Bulgaria, Rikardo Vakarini 10A str.

НАЙ-ПАМЕТНИТЕ СНИМКИ ОТ ТОКИО 2021

TOKYO 2021 MOST MEMORABLE PICTURES

Да, знаем, че Международният олимпийски комитет упорства да нарича игрите "Токио 2020". Но не това е важното. Истински важната част от приключилата вече олимпиада са драмите, емоциите, сълзите и смехът: всичко онова, което обективът на фотографа Любомир Асенов отлично е уловил. Ето кадрите, с които ще започним летните игри в Токио.

Yes, we know that the International Olympic Committee insists on calling the Games "Tokyo 2020". But that's not the point. The really important part of the already completed Olympics are the dramas, emotions, tears and laughter: everything that the lens of the photographer Lyubomir Assenov has perfectly captured. Here are the shots with which we will remember the summer games in Tokyo.







Разочарование за джудиста Ивайло Иванов Disappointment for judoka Ivaylo Ivanov



















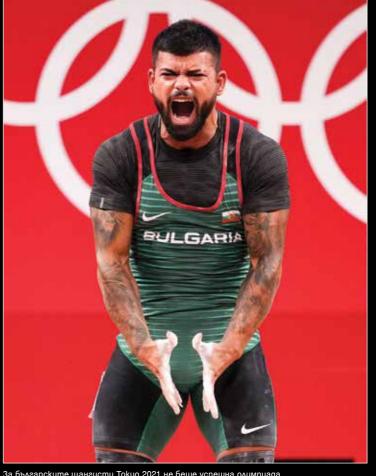








Новак Джокович не сбъдна мечтата си за олимпийска титла в тениса Novak Djokovic did not make his dream of an Olympic tennis title come true



За българските щангисти Tokuo 2021 не беше успешна олимпиада For the Bulgarian weightlifters Tokyo 2021 was not a successful Olympics





Dnes.bg@

Вече знаеш

НОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БІ ГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ СВЯТ СПОРТ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНІ

СВЯТ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ технологии БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИ

ЮЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ

Autumn holiday offers

at Sts. Constantine and Helena Resort

ASTOR GARDEN — HOTEL

Price from 180 BGNBook direct and get

- Free access to Aqua area of Aquahouse Thermal & Beach.
- Free hydromassage procedure per person for a minimum stay of 7 nights

www.astorgardenhotel.com



Price from 165 BGNBook direct and get

► Free access to Aqua area of Aquahouse Thermal & Beach.

www.hotelprimorski.com

direct reservation on hotels website



Price from 750 BGNBook direct and get

- Free access to Aqua and Thermal area of Aquahouse Thermal & Beach.
- Free hydromassage treatment per person for a minimum stay of 3 nights

www.villachinka.com



Price from 160 BGNBook direct and get

- 1 Free face oxygen therapy 10 minutes in Medical SPA center Azalia
- > 1 Free bath with natural mineral water 20 minutes in Medical SPA center Azalia

www.azaliahotel.com



Graffit & Art

The unforgettable cultural experience

2 nights with breakfast in a single room **De Luxe**

440 BGN

2 nights with breakfast in a double room **De Luxe**

472 BGN

Book your stay at Graffit Gallery Hotel with **promo code ART21**

www.graffithotel.com





а пръв поглед скачането от 118-етажен небостъргач с парашут изглежда налудничаво. Вторият, третият и четвъртият поглед също не го правят посмислено. И въпреки това тази последна мания в екстремните спортове печели все повече почитатели. Или самоубийци, както преди време се произнесе съдът в американския щат Минесота.

В доста страни спортът, наречен "бейзджъмпинг" (BASE-jumping), вече е забранен от закона. Съдиите от Минесота го сториха първи - не от тревога за здравето на състезателите, а от загриженост за всички останали. Защото бейзджъмпингът е единственият екстремен спорт, който може да се провежда в центровете на най-големите

BASE ВСЪЩНОСТ НЕ ИДВА ОТ АНГЛИЙ-СКАТА ДУМА ЗА ОСНОВА, а е абревиamypa: В ugва om buildings - здания; А е за antennae - антени и предаватели; S е за spans - omceчки, но в случая се имат предвид мостове; и накрая Е е съкратено om earth, земя, защото често състезателите скачат от отвесни скали и други природни образувания. Очебийните разлики между този тип скокове и останалите парашутни дисциплини са две. Първо, скача се от несравнимо по-малка височина. И второ, използва се само един парашут, без резерва. Както се досещате, и двата фактора правят бейз-джъмпинга значително no-onaceн om oбиkновения парашутизъм.

Тази мания се заражда едновременно в две съвсем отдалечени точки на планетата - в северна Норвегия и в щата Вирджиния, САЩ. Запалените парашутисти се насочват към скокове от скали и мостове по две причини - от една страна, защото усещането е много по-интензивно, но най-вече, защото изключването на самолета от операцията прави хобито им осезаемо по-евтино.

Трудно е да се проследят с точност корените на това увлечение (или лудост, в зависимост от гледната точка). Според някои първият изпълнител на BASE-jump е Фаусто Веранцио, който през 1617 скочил с изобретения от него парашут от камбанарията на катедралата "Сан Марко" във Венеция. Веранцио, потомък на босненския благороден род Вранчичи, е крайно интересна личност - свещеник, дипломат, учен и изобретател, надградил доста върху трудовете на хора като Тихо Брахе и Леонардо да Винчи. Скиците на парашута му са съхранени и до днес - но няма никакви по-убедителни доказателства, че Веранцио всъщност

РЕКОРДИТЕ

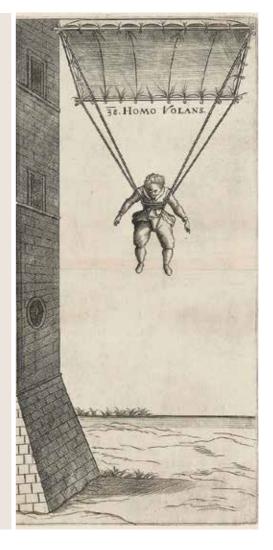
първият рекорд за най-дълъг BASE јитр бе записан на името на Карл Бъониш, постигнат през 1984 в Норвегия. Бъониш загина два дни по-късно, опитвайки се да го подобри.

НАЙ-НИСКИЯТ СКОК е дело на популярния аванмюрист Феликс Баумгартнер. Малко преди да се прочуе глобално с парашутния си скок от стратосферата, той записа постижение на обратния полюс: скочи от едва 29 метра височина, от статуята на Христос Спасителя в Рио де Жанейро.

НАЙ-ВИСОКИЯТ СКОК е все още притежание на Валерий Розов, който скочи от 7700 метра, от склона на връх Чо Ою в Хималаите. През 2017 Розов загина под Ама Даблам, општвайки се да подобри рекорда.

най-много скокове за денонощие. Този рекорд е притежание на капитан Даниъл Шилинг, който на 8 юли 2006 година успя да направи цели 201 скока от моста Перин в Айдахо, САЩ.

НАЙ-МАСОВ СКОК: 69 различни скачачи участваха в това постижение, реализирано през 2018 в Айкесдален, Норвегия.



го е изпробвал на практика. Още повече, че през 1617 той вече е бил на твърде зрялата за онази епоха 65-годишна възраст.

ЗА БАЩА НА СПОРТА В СЪВРЕМЕННИЯ **МУ СМИСЪ** обикновено се сочи Карл Бьониш, който започва да скача от прочутата скала Ел Капитан в щатския национален парк Йосемити през 1978. Бьониш издава и списание BASE Magazine, с което се стреми да наложи и известни стандарти за безопасност в съвсем младия и твърде опасен спорт. За съжаление това не му помага през 1984, когато, само ден след като е регистрирал нов рекорд на Гинес за тандемен скок с жена си Джийн Бьониш от масива Тролтиндан в Норвегия, загива при неуспешен скок. Два дни след смъртта му Джийн прави нов ckok.

През 1979 година, на 17 август, Бъртън ървин прави първия скок с парашут от моста през дефилето на Ню Ривър в Западна Вирджиния (267 метра). Ървин, ветеран от армията, по този начин поставя поставя началато на най-големия празник на парашутистите в Америка - "Деня на мостовете". Всяка година в третата събота на октомври няколко хиляди плъзват към най-високите железопътни мостове и язовирни стени, за да си осигурят нужния прилив на адреналин.

В ПЪРВИТЕ ГОДИНИ БЕЙЗ-ДЖЪМПИН-

ГъТ е изключително рисков спорт - парашутите, предвидени за скокове от самолети, не са подходящи за толкова къси полети и приблизително един от всеки четири опита завършва печално. Над 30 души загиват само в САЩ, преди през 1987 да бъде въведен революционно нов модел парашут, предназначен именно за такива къси скокове. Оттогава трагичните инциденти в "Деня на мостовете" са само два, при това - причинени от небрежност.

Другият център на това странно увлечение е Норвегия, чиито стръмни фиорди предлагат идеалния терен за скачачите. Прочутите скали Киераг в Лисефиорд например привличат над 400 парашутисти годишно, всеки от които оставя средно





над 1000 евро за едноседмичен престой. Но скалите и мостовете вече не са достатьчни за най-пристрастените към адреналина. Затова скоро се появи нова разновидност на бейзджъмпинга - ckokoве от високи сгради. Присъждат се и т. нар. BASE номера: me са нещо kamo noчетна титла за всеки, който е изпълнил поне по един скок от всяка от четирите основни групи (сгради, антени и кули, мостове и скали). Фил Смит и Фил Мейфийлд получиха първите такива номера - BASE #1 и #2, още през 1981, а скоро след това Бьониш и съпругата му взеха #3 и номер #4. В наши дни носителите на такива почетни номера са вече близо три хиляди души.

СКАЧАНЕТО ОТ СГРАДИ ОБАЧЕ носи със себе си доста усложнения, включително и със закона. Небостъргачите в Минеаполис, Хюстън и Солт Лейк Сити послужиха за първите опити, но скоро това увлечение бе официално забранено като застрашаващо живота на околните и частната собственост. Сега нарушителите се наказват с конфискация

на парашута и глоба между 5 и 10 хиляди долара. Забраната бързо се разпространи във всички щати, а после - и във Великобритания, Германия, Франция и Италия. Световният шампионат обаче оцеля благодарение на страни като Малайзия, в които законът дава право на всеки да рискува живота си, когато сметне за необходимо.

Като споменахме за изобретяването на по-безопасни парашути през 80-те, не си мислете, че злополуките са намалели. Всъщност е тъкмо обратното: последните години отбелязаха няколко печални рекорда по смъртни случаи. Най-лошата година изобщо в историята на този "спорт" бе 2016, когато загинаха цели 37 души. През 2021 само до края на юли жертвите са вече 12.

Основната причина за това е, че арсеналът на скачачите се обогати с т. нар. wingsuit - kpuлam kocmloм. Той замества парашута и несъмнено покачва драстично повече адреналина - но и рискът е несравнимо по-голям. От 37-те загинали през 2016 цели 24-има бяха с wingsuit. Eguн om mях, италианецът Армин Шмийдер, дори излъчи собствената си смърт на живо във Facebook. До момента списъкът

на cauma BASE Fatality List включва 434

ЗАЧЕСТИЛИТЕ ТРАГЕДИИ ПОРОДИХА доста гневни реакции, най-вече срещу крилатите kocmюми. Някои om nonyлярните имена в mpaguuuonнuя BASE jumping npuзоваха те да се обособят в отделна дисциплина. Но Мат Гердес, тест пилот на Squirrel, eguн om водещите производители на такива костюми, не е съгласен. Гердес има над 1200 успешни скока с крилат костюм, включително и дузини от най-опасните алпийски върхове, където стават най-често злополуките. Според него проблемът не е в екипировката, а в подготовката на скачачите. "Много хора казват различни неща за смъртните случаи", писа moù на страницата си във Facebook. "Няма един-единствен фактор, който да обяснява тези трагедии. Има истина във всички цитирани обяснения: его, видеозаснемане, прекалена самоувереност, твърде лесен достъп, летни ваканции и така нататък. Но ако трябва да вземем мерки за едно нещо, това трябва да е образованието". Гердес е категоричен, че много от ентусиастите с крилати костюми въобще нямат представа с какво се захващат. А не съществува международна федерация или друг орган, които да контролира достъпа до спорта и да преценява какво е нивото на кандидатите.

Но и обяснението на Гердес не е съвсем изчерпателно. Защото освен новаци, загиват и майстори. Дийн Потър, който постави впечатляващия световен рекорд за наи-дълъг скок с крилат костюм от връх Айгер през 2009 (5.5 километра), загина през 2015 при onum ga подобри собственото си постижение. Същото се случи и на руснака Валерий Розов, носител на рекорда за най-висок скок (om склона на връх Чо Ою, на 7700 метра надморска височина).

ЗАЩО ТОГАВА БРОЯТ НА ЖЕЛАЕЩИТЕ

да рискуват живота си по този начин постоянно нараства? Наи-добре го обясни преди време Михаил Ширманов, капитанът на руския тим за едно от световните първенства в Куала Лумпур. "Често ме питат дали не го правим от някаква извратена страст към смъртта. Нищо подобно", подчерта Ширманов. "Трябва особено силно да обичаш живота, за да се излагаш на такива опасности. Всеки сбльськ със смъртта само засилва усещането, че съм жив, че съществувам. Трудно е да се обясни с думи. Просто трябва да се onuma". ■





LEAP OF FAITH

The most dangerous extreme sport on the planet has become more deadly year over year. And attracts more enthusiasts

By KALIN ANGELOV / Photography SHUTTERSTOCK, ARCHIVE

t first sight, jumping from an 118-floor skyscraper with a parachute seems crazy. The second, third and the fourth sight also doesn't make it more meaningful. Regardless of this fact this new mania in the extreme sports is gaining more and more fans. Or suicides, as the court in the American state of Minnesota once classified them.

In many countries the sport called BASE-jumping has already been prohibited by the law. The Minnesota judges made it first - not out of concern for the health of the contestants but with concern for all the others. Because base-jumping is the only extreme sport which can be performed in the centers of the biggest metropolises.

BASE DOES NOT ACTUALLY COME FORM THE ENG-LISH WORD but is an abbreviation: B comes from buildings; A stands for antennae and transmitters; S is for spans - sections, but in this case its stands for bridges; and the last E is an abbreviation from Earth because the contestants often jump from very steep rocks or other natural formations. The obvious differences of this type of jumps and the other parachute disciplines are two. First, you jump from an incomparably lower height. And secondly, only one parachute is used and there is no spare one. As you can already guess both factors make basejumping much more dangerous.

This mania has originated simultaneously in two places of the planet completely far away from each other - Northern Norway and the state of Virginia in the USA. Parachute addicts focus on jumping off rocks and bridges due to two reasons - on the one hand because the feeling is more intense but mostly because without an airplane their hobby becomes much cheaper.

It is difficult to trace the roots of this passion precisely (or an insanity depending on the point of view). According to some people, the first performer of BASE-jump was Fausto Veranzio who jumped with the parachute invented by him in 1617 from the bell tower of the San Marco cathedral in Venice. Veranzio, who was a descendant of the Vrančići Bosnian noble family was an extremely interesting person - a priest, diplomat, scientist and an inventor, who upgraded the work of people like Tycho Brahe and Leonardo da Vinci. The schemes of his parachute were preserved until the present day but there is no convincing

evidence that Veranzio did actually test it. Moreover, in 1617 he was at the then elderly age of 65.

CARL BOENISH IS USUALLY CONSIDERED AS FATHER OF SPORTS IN ITS MODERN SENSE since he started jumping from the famous rock El Capitan in the Yosemite State National Park in 1978. Boenish started publishing the BASE Magazine, with which he sought to impose certain safety standards for this very young and dangerous sport. Unfortunately, this did not help him in 1984, when only a day after he had registered a a new Guinness record for a tandem jump with his wife Jean Boenish from the Trolltindane range in Norway he died after an unsuccessful jump. Two days after his death Jean made a new jump.

In 1979, on 17 August, Burton Ervin made the first parachute jump from the bridge through the New River ravine in West Virginia (267 meters). Ervin who was an army veteran thus set the beginning of the biggest parachutist holiday in America — Bridge Day. Each year, on the third Saturday in October several thousand people are off to the highest railway bridges and dams seeking the necessary adrenaline rush.

IN THE EARLY YEARS BASE-JUMPING was an extremely risky sport since parachutes designed for jumping from planes were not suitable for so short flights and approximately one in every four attempts ended fatally. More than 30 people died only in the USA, before a new revolutionary parachute model was introduced in 1987 designed namely for such short jumps. Since then, tragic incidents on the Bridges Day have been only two and they were caused by negligence.

The other center of this strange hobby is Norway whose steep fjords are the perfect palace for jumpers. The famous Kierag rocks in Lisefjord, for example, attract more than 400 parachutists per year, each of them leaving about over EUR 1000 for a one-week stay.

But rocks and bridges are not enough for the most addicted to adrenaline. That's why a new type of base-jumping appeared - jumping from high buildings. The so called BASE numbers are also awarded, they are some kind of an honorary title for anyone who had made at least one jump from each of the four groups (buildings, antennas and towers, bridges and rocks). ▶

Phil Smith and Phil Mayfield were the first to receive such numbers - BASE # 1 and # 2, back in 1981, and soon after that Boenish and his wife took # 3 and number # 4. Nowadays, holders of such honorary numbers are already nearly three thousand people.

JUMPING FROM BUILDINGS, HOWEVER, brings a lot of complications including ones related to the law. The skyscrapers in Minneapolis, Huston and Salt Lake City served for the first attempts but soon this hobby was officially prohibited as threatening the life of the other peoples and private property. Violators are now punished with confiscation of the parachute and a fine of USD 5-10 thousand. The prohibition became quickly known in all the states and later in Great Britain, Germany, France and Italy. The world championship, however, survived due to countries like Malaysia in which the law allows everyone to risk their life as they deem necessary.

When we mentioned the design of safer parachutes in the 80s, don't ever think that accidents decreased. In fact it is just the opposite: in recent years they marked several sad records in terms of loss of life. The worst year in the history of this "sport" was 2016, when 37 people died. In 2021 up to the end of July the victims are already 12.

The main reason for this is that the outfits of the jumpers were further developed by the so called wing-suit. It replaces the parachute and undoubtedly increases drastically the adrenaline - but the risk is incomparably higher. Out of 37 people who died in 2016, 24 had wing-suits. One of them, the Italian Armin Schmeider, even broadcast his own death live on Facebook. So far, the BASE Fatality List on the site includes 434 names.

FREQUENT TRAGEDIES HAVE PROVOKED

a lot of angry reactions, especially against the winged costumes. Some of the popular names in traditional BASE-jumping appealed for separating them in an individual discipline. But Matt Gerdes, a test pilot for Squirrel, one of the leading manufacturers of such suits, disagrees. Gerdes has more than 1200 successful jumps with a wing-suit, including dozens of the most dangerous alpine peaks where accidents are most common. In his opinion the problem is not in the equipment but in the preparation of the jumpers. "There are a lot of people saying a lot of things about wing-suit BASE deaths", he commented on his Facebook page. "There is no single factor, and there is truth in every statement about ego, video, complacency, access, summer vacations, etc. But if we were to work on just one thing, it would be education. But if we were to work on just one thing, it would be education". Gerdes is positive that many of the enthusiasts with winged-suits have no idea what they are up to. And besides, there is no international federation or other type of



authority to control access to the sport and to assess the level of the candidates.

The explanation of Gerdes is also not very detailed as well. But except newcomers, masters of this sport also die. Dean Potter, who made the impressive world record for the longest jump with a winged-suit from Eiger Peak in 2009 (5.5 km), died in 2015 while trying to improve his own achievement. The same happened with he Russian Valery Rozov, holder of the of the record for the highest jump (from the slope of the Cho Oyu peak, at 7700 meters above the sea level).

THEN WHY THE NUMBER OF THOSE ready to risk their lives in this way is still increasing? This was best explained by Mikhail Shirmanov, the captain of the Russian team for one of the world championships in Kuala Lumpur, some time ago. "People often ask me whether we tare doing this because of a deviant passion for death. Nothing of the kind", Shirmanov underlined. You have to be really addicted to life on order to decide to be exposed to such dangers. Each clash with death only intensifies the feeling that I am alive, that I am existing. This is very difficult to be explained with words. You just need to try it".

THE RECORDS

THE FIRST record for the longest BASE jump was recorded in the name of Carl Boenish, performed in 1984 in Norway. Boenish died two days later trying to improve it.

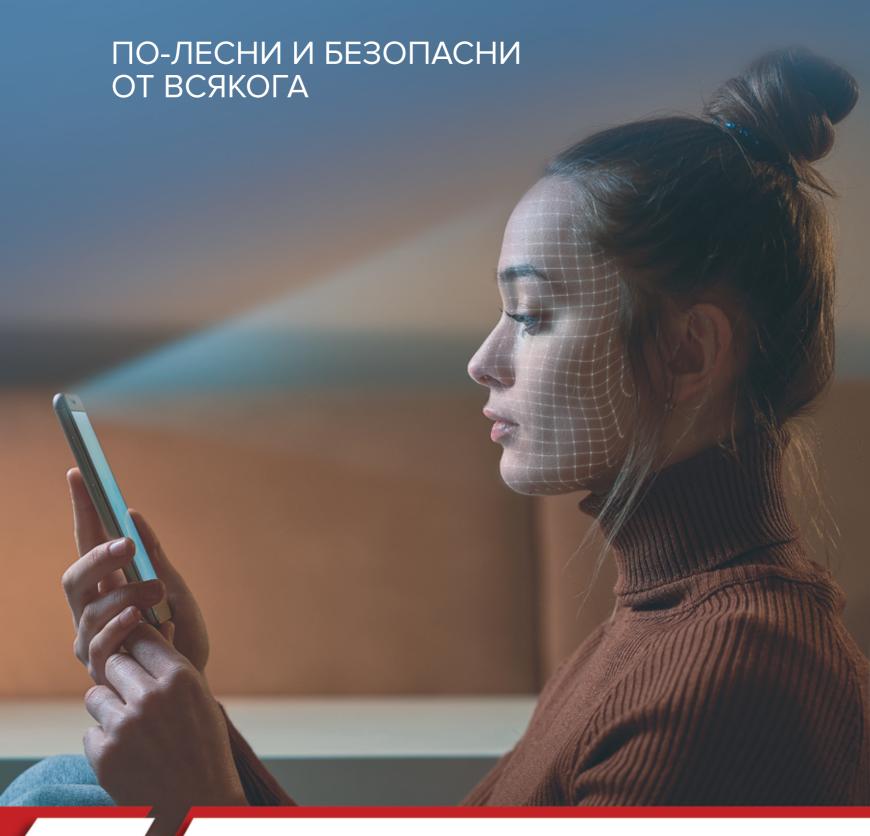
THE LOWEST JUMP is performed by the popular adventurer Felix Baumgartner. Shortly before he became famous globally for his parachute jump from the stratosphere, he recorded an achievement on the opposite pole: he jumped from a height of only 29 meters, from the statue of Christ the Redeemer in Rio de Janeiro.

The HIGHEST JUMP is still held by Valery Rozov, who jumped from 7,700 meters from the slope of Cho Oyu peak in the Himalayas. In 2017, Rozov died in Ama Dablam, trying to break the record.

THE HIGHEST NUMBER OF JUMPS PER 24 HOURS. This record is held by Captain Daniel Schilling, who managed to make 201 jumps from the Perrin Bridge in Idaho, USA on 8 July 2006.

THE MOST MASS JUMP: 69 different jumpers took part in this undertaking, it took place in 2018 in Eikesdalen,

ДИГИТАЛНИ ПЛАЩАНИЯ ОТ НОВО ПОКОЛЕНИЕ





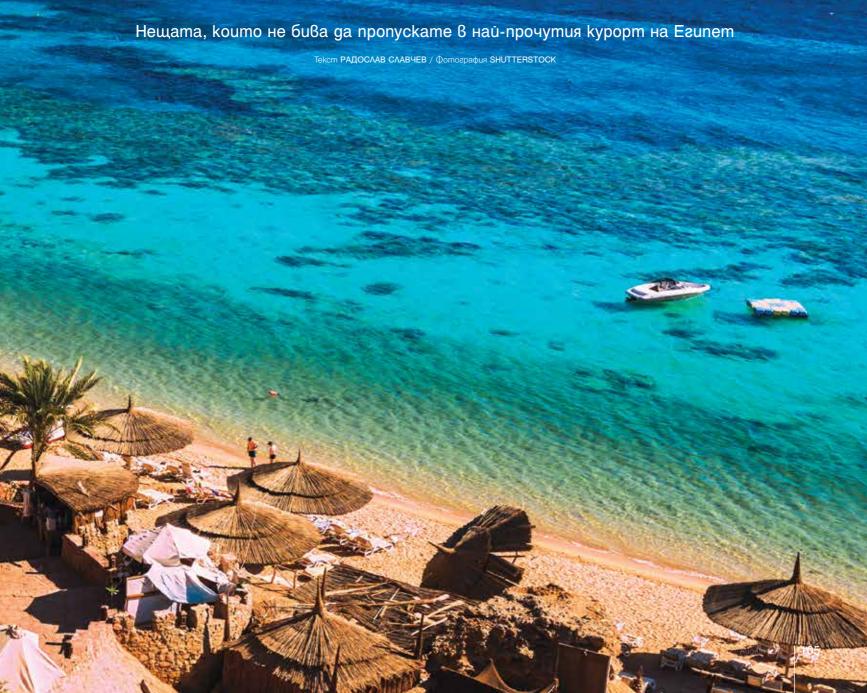








B 3AAMBA HA IIIEÜXA BMHAFME ASTO



ко искате да се потопите в мистерията на Египет, но в същото време да не се лишавате от _"eвponeuckume" ygoбcmва, с kouто всички сме свикнали, Шарм ел-Шейх е точно за вас. Най-прочутият египетски курорт обещава пясъчни плажове, кристална вода и най-важното - условия за почивка на море през цялата година. Освен това "Заливът на Шейха" е може би най-безопасната туристическа дестинация в Ezunem.

КОРАЛИ И ШНОРХЕЛИНГ

Кристално чистата вода и уникалните коралови рифове на Червено море, с тяхното разнообразие от екзотична морска фауна, предлагат едно уникално изживяване. Плуването с маска и шнорхел, познато като "шнорхелинг", може да става организирано или самосиндикално. Над рифовете в курорта са изградени специални кейове, които ви отвеждат до ръба на рифа, където можете се потопите в подводния свят. Трябва обаче да знаете, че върху коралите е забранено да се стъпва, като глобите за нарушаване на това правило не са никак малки.

САФАРИ В ПУСТИНЯТА

Този вид излети се организират от различни фирми, като е добре да изберете такава, която ви препоръчат от хотела, в който сте настанени. Извозването до пустинята става с малки бусчета, а там след кратък инструктаж се качвате на четириколесни ATV-та и разходката започва. Не е нужно да притежавате свидетелство за правоуправление на моторно превозно средство.

Важно е да знаете, че движението се извършва в колона и своеволия с АТV-тата не са позволени. Пустинните гледки, планината Синай, срещата с бедуини и язденето на камили са неща, които ще ви очароват по време на сафарито и които определено си заслужават. Горещо препоръчваме обаче да носите шал и очила, които успешно ще ви предпазят от пясъка.

ЗА ЦЕНИТЕЛИТЕ НА АРХИТЕКТУРАТА

Ako cme любител на архитектурни и kyлтурни забележителности, непременно трябва да видите три неща в Шарм. Първото е "Площада на мира" и по-конкретно композицията под формата на глобус с крила. Тази конструкция е включена в Книгата на рекордите на Гинес като найголямото произведение на изкуството, направено от метал.

Два религиозни храма също представляват интерес за туристите. Тъй като населението е предимно мюсюлманско, не трябва да ви учудва мащабът на главната джамия, която се забелязва още от самолета. Интериорът и екстериорът ѝ са предимно от светьл мрамор, а във вътрешността ѝ се gonyckam само мюсюлмани. Сградата е много красива и вечер. Не по-малко впечатляващ е и един християнски храм в близост, който по красота и иконопис не отстъпва на много църкви в Европа. Коптската православна църква е достъпна до късно вечер.

НОШЕН ЖИВОТ В НААМА БЕЙ

Именно там, на около 30-ина километра от града, са концентрирани множество нощни заведения, както и емблематични ресторанти и кафенета от типа на Hard Rock Cafe, Buddha Bar u Planet Hollywood. На това място са и най-луксозните хотели kamo емблематичните Four Seasons и Ritz-Carlton. В ресторантите и заведенията можете да се насладите на уникалните танци на дервишите.

СПОКОЙСТВИЕ И СИГУРНОСТ

Наричан още "Град на мира", Шарм ел-Шейх е изключително добре обезопасена зона. Целият полуостров е заграден от голяма телена ограда, а пропусквателният режим е доста строг. Именно поради тези причини не трябва да се притеснявате от битова престъпност, както и спокойно можете да пуснете децата си да се разхождат сами в комплексите и по плажовете.

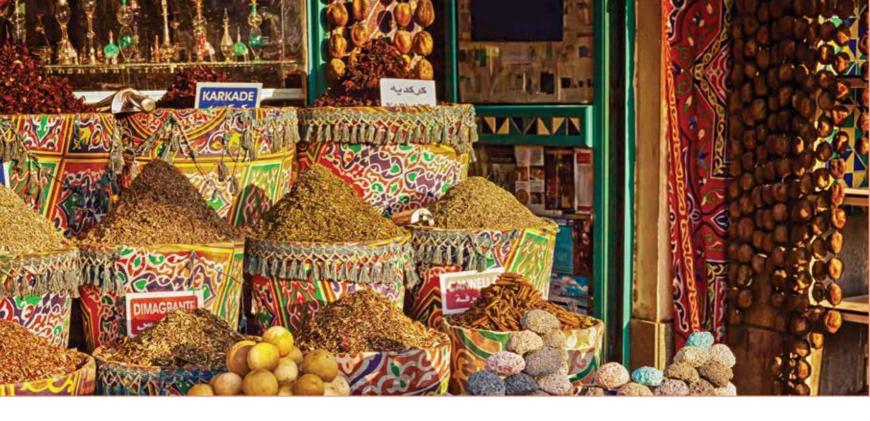
Това, което трябва да знаете, е, че водата от чешмите в Шарм не се nue. Използвайте само бутилирана вода. Местният алкохол не се слави с уникален вкус, но пък се прави под строг контрол и определено (в умерени количества) е безопасен. Персоналът по хотелските комплекси е съставен предимно от мъже, които се справят удивително добре с работата си, дори и като камериери. Банкнота от един щатски долар под формата на бакшиш ще ви осигури оптимален комфорт, що се отнася до обслужването. ■











IT'S ALWAYS SUMMER IN THE BAY OF SHEIKH

The things you shouldn't miss in the most popular resort in Egypt

By RADOSLAV SLAVCHEV / Photography STEREO MCS

If you want to immerse into the Egypt's mystery, but at the same time not to deprive yourself from the "European" amenities which we are all used to, Sharm El-Sheikh is the right place for you. The most famous Egyptian resort promises sandy beaches, crystal water and most important - sea holiday conditions all-year round. In addition, "Bay of the Sheikh" is maybe the safest tourist destination in Egypt.

CORAL AND SNORKELING

The crystal clear water and the unique coral Red sea's reefs with the variety of exotic marine fauna offer a unique experience. Swimming with a mask and snorkel, known also as "snorkeling" can be organized or self-syndicate. Special piers are built in the resort above the reefs, which take you to the edge of the reef where you can dive into the underwater world. You should know, though, that it is forbidden to step onto the corals as the fines for breaking this rule are not small.

SAFARI IN THE DESERT

This type of excursions are organized in different forms and it is good to choose one that the hotel, where you are staying, recommends you. The transport to the desert involves small buses and there, after brief instructions, you take four-wheeled ATVs and your tour begins. It is not necessary to have a driving license. It is important for you to know that the driving should be arranged in a column and any arbitrariness with the ATVs are not allowed. The desert views, Sinai mountain, meeting with the Bedouins and camel riding will fascinate you and are totally worth seeing.

However, we highly recommend to wear a scarf and sunglasses to protect you from the sand.

FOR CONNOISSEURS OF ARCHITECTURE

If you are a fan of architectural and cultural attractions, you should definitely go see three things in Sharm. The first thing is the "Peace Square" and more specifically the composition representing a globe with wings This construction is included in the Guinness World Records book as the biggest piece of art made of metal. Two religious temples also represent interest to the tourists. As the population is mainly Muslim, you shouldn't be surprised by the scale of the main mosque which can be seen from a plane. The interior and exterior are mostly light marble and only Muslim people are allowed to go inside. The building is also very beautiful at night. No less impressive is a Christian temple nearby. which in beauty and iconography is not inferior to many churches in Europe. The Coptic Orthodox church is available until late at night.

NIGHTLIFE IN NAAMA BAY

Right there, around 30 kilometers away from the city, are concentrated many nightclubs as well as iconic restaurants and cafes such as Hard Rock Cafe, Buddha Bar and Plant Hollywood. This is also the location of the most luxurious hotels Four Season and Ritz-Carlton. In the restaurants and cafes you can enjoy the unique dances of the dervishes.

CALMNESS AND SECURITY

Also called the "City of Peace", Sharm El-Sheikh is an extremely well-protected area. The whole peninsula is surrounded by a large wire fence, and the access regime is quite strict. It is for these reasons that you do not have to worry about domestic crime, and you can safely let your children walk alone in the complexes and on the beaches.

What you need to know is that the water from the fountains in Sharm is not drinkable. Use only bottled water. Local alcohol is not famous for its unique taste, but it is made under strict control and is definitely (in moderation) safe. The staff of the hotel complexes is composed mainly of men who do their job amazingly well. even as maids. A one-dollar bill in the form of a tip will provide you with optimal comfort in terms of service.

НОВИНИТЕОNAIR

темите в баланс-

централна 18:30

късна **21:30**





Bceku фakm e akmuß



ОПОЗНАЙ СВЕТА С РОЅОКА

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

Тоникът, създаден някога като лекарство, и джинът се радват на онова щастливо съжителство, което в брака се нарича "сходство в характерите"

Текст ЯСЕН БОРИСЛАВОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

ежно флуоресцираща чаша тоник с резен лимон и няколко бучки лед. Това е образ, който често изниква с изкусително реалистични контури в съзнанието ни през летните месеци, особено в мигове на умора. Разбира се, още по-често той идва в комбинация с джин (G & T, както често я наричат барманите) и предизвиква почти същата емоционална нагласа - очакване за освежаваща глътка, в която горчивината е приятно балансирана със сладкокиселия вкус и отпускащото въздействие на алкохола.

HO MANKO XOPA 3HAST, че преди да се превърне в популярна безалкохолна напитка и основна съставка в класически коктейли, тоникът е бил чисто медицинско средство заради съдържанието на хинин. На него се дължи и характерният му горчив вкус.

Историята му започва през XVII век в Перу, където испанските завоеватели се срещнали не само с богатите и загадъчни древни градове на инките, но и маларията.

Според най-популярната версия първите контакти между европейците и хинина даmupam om средата на XVII век. По време на експедиция в Андите жената на перуанския Вицекрал графиня Чинчон се заразила от малария - болест, която по онова време често завършвала с фатален изход. Съпругът й потърсил лек при инките и те му отркрили тайната на кората от хининовото дърво вечнозелено храстовидно растение, произхождащо от влажните гори на Андите, което днес се отглежда и в други тропически зони на света. Скоро след това графинята била излекувана, а през 1640 при завръщането си в Испания занесла и там чудодейното лекарство. По ирония на съдбата скоро след стъпил на родна земя, граф Чинчон умрял точно от малария, проклинайки мадридските лекари, които се отнесли с крайно недоверие към индианското лекарство.

В знак на признателност за щастливо намерения лек срещу опасната болест испанските >



▶ конкистадори избили инките, взели златото им и колонизирали земите им.

ПО-КЪСНО В ЧЕСТ НА ГРАФИНЯТА В своята систематика на растителните видове Карл Линей кръстил хининовото дърво Cinchona. Откъдето логично произлиза и името на хинина.

Епохата на Великите географски открития изпратила много европейци в зони с малария и новият медикамент разбираемо се радвал на голямо търсене. Цената му била равна на теглото му в злато.

Според друг популярен разказ антималарийните свойства на kopama om xuниновото дърво били описани още през 1632 от йезуитския мисионер и писател Бернабе Кобо.

Заради интензивния добив към средата на XIX век растението било застрашено от изчезване, поради което перуанските власти забранили износа. Добивите особено нараснали, след kamo през 1817 френските химици Пелатие и Кавенту открили метод за екстракция на активното вещество хинин от кората на хининовото дърво. През 1862 холандски контрабандист успял да изнесе семена и скоро след това ги продал на своето правителство, което побързало да организира създаването на хининови плантации на остров Ява. Няколко десетилетия покъсно островът задоволявал около 95% от световното потребление на хинин. По време на Втората световна война тази част от света била окупирана от Япония и се наложило воюващите с нея страни да търсят нови източници на хинин. Тогава бил добит и първият хинин по синтетичен път.

НЕКА ВИДИМ ОБАЧЕ КАК ХИНИНЪТ се е оказал незаобиколима съставка в така обичания по света тоник.

В началото на XIX век сред английските офицери в Индия станало обичайна практика да смесват дневните си дози хинин за предпазване от малария с вода, лимон (или лайм) и захар. Така силно горчивият хинин ставал не само по-поносим на вкус, но дори и приятно освежаващо питие. Името "тоник" новата напитка получила тъкмо заради тонизиращите си свойства, особено при хора, засегнати от ухапвания на маларийни комари. Когато към всичко това добавяли и джин, напитката доставяла още по-голямо удоволствие. Към средата на века тоникът вече бил утвърден продукт и се предлагал на пазара в бутилки, а към края на века се появява и газирана версия . Трябва обаче да се има предвид, че някогашният тоник, поради търсените лечебни и профилактични свойства, е бил с доста по-високо



Някогашният moнuk, nopagu търсените лечебни и профилактични свойства, е бил c gocma no-Bucoko съдържание на хинин, което означава, че е бил и по-горчив

съдържание на хинин, което означава, че е бил и по-горчив. Днес обичайното съдържание на хинин в тоника е 83 мг/л, а нормалната лечебна доза е 10 мг на килограм тегло за осем часа. Което ще рече, че човек с тегло 80 кг би трябвало да поема около 2400 мг на денонощие. Ако е решил да се лекува с тоник, ще трябва да изпие около 30 литра.

ХИНИНЪТ ВЕЧЕ РЯДКО СЕ ИЗПОЛЗВА като лекарство поради някои нежелани странични ефекти. В малки дози се употребява понякога за предпазване от среднощни мускулни крампи. За лечение на малария има други, по-ефективни средства. Трябва обаче да се отбележи, че именно хининът, и по-точно стритата кора от хининово дърво се е оказала отключващ фактор за появата на хомеопатията. През 1790 създателят на този специфичен клон от медицината установил, че у здрави организми хининът има способността да предизвиква симптомаmukama, която лекува у болните. Така бил открит новият и така модерен в наши дни лечителски метод.

Макар рядко да се ползва за медицински цели, хининовото дърво все още продължава да бъде високо ценено и търсено заради тоника. Хубавият тоник се прави с ekcmpakm om хининово дърво (Fever tree) и най-реномираните производители изтъкват именно този факт като знак за качество. Освен това някои бармани използват чист екстракт и правят нещо като домашен тоник, за да могат да контролират съдържанието на захар в кокmeūлиme.

ОКОЛО СПОМЕНАТИЯ В НАЧАЛОТО класически коктейл "джин-тоник" има един парадокс. Някои хора не харесват нито вкуса на тоника, нито вкуса на джина, но много харесват комбинацията от двете напитки. Причината за тази странна инверсия на вкуса е известна и има ясно химическо обяснение. Молекулите на двете вещества са сходни и лесно се свързват, при което образуват нови вещества с различен вкус. Подобно нещо се наблюдава и при съчетаването на много други на пръв поглед несъвместими храни или напитки. Например месо и шоколад, сладко десертно вино и синьо сирене, ягоди и мента и т.н. В брака тази хармония се нарича сходство в характерите. Явно и при коктейла G&Т хармонията се дължи на изключително сходство в характерите.





*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



BITTERSWEET

Tonic water, invented as a medicine, and gin now enjoy a very happy marriage

Tekcm YASEN BORISLAVOV / Фотография SHUTTERSTOCK

A glass of tonic water with a slice of lemon and a few ice cubes. It's the image that often comes to mind, tantalizing us during the summer months, especially in moments of fatigue. Of course, even more often it comes in combination with gin (G&T, as bartenders often call it) and causes almost the same feelings - that first refreshing sip, where bitterness is pleasantly balanced with the sweet-sour flavor and the relaxing effect of alcohol.

BUT FEW PEOPLE KNOW that before turning into a popular soft drink and the main ingredient in classic cocktails, tonic water used to be a purely medicinal remedy because of the quinine content. That specific bitter flavor comes from it. Its story began in the 17th century in Peru, where Spanish conquerors encountered not only the rich and mysterious ancient Inca cities, but also malaria. According to the most popular story, the first contacts between Europeans and quinine date back to the mid-17th century. During an expedition in the Andes, the Peruvian viceroy's wife, the Countess of Chinchon, was infected with malaria - a disease, which at that time often had a fatal outcome. Her husband went to the Incas for a cure and they discovered the secret of the bark from the Cinchona tree. This tree is actually an evergreen shrub plant, coming from the humid Andean forests, which today is also grown in other tropical areas in the world. Soon after, the Countess was cured, and in 1640 during her return to Spain, she took with her the miraculous medicine. Ironically, soon after she set foot on home soil, the Count of Chinchon died from malaria, cursing the doctors in Madrid who treated the Indian medicine with extreme

As a token of appreciation for the fortunately discovered cure against the dangerous disease, Spanish conquerors killed the Incas, took their gold and colonized their lands.

LATER. IN HONOR OF THE COUNTESS. Carl Linnaeus named the quinine tree Cinchona, hence, the logical origin of the name.

The age of the Great Geographical Discoveries sent many Europeans to regions with malaria and the new drug understandably enjoyed high demand. Its price was equal to its weight in gold. According to another popular account, the antimalaria properties of the Cinchona tree bark were described as early as 1632 by Jesuit missionary and writer Bernabe Cobo.

Because of the intensive production, by mid-19th century the plant was threatened by extinction, which is why Peruvian authorities banned its export. Production grew considerably when in 1817 French chemists Pelletier and Caventou discovered a method of extracting the active substance, quinine, from the bark of the Cinchona tree. In 1862 a Dutch smuggler managed to export seeds and shortly after that sold them to his government, which was quick to organize the creation of cinchona plantations on the island of Java. Several decades later the island grew about 95 percent of the world's quinine. During World War II this part of the world was occupied by Japan and the warring parties had to look for new quinine sources. At this point, the first synthetic quinine was extracted.

LET'S NOW EXAMINE HOW QUININE has proved to be an essential ingredient in the much loved tonic water.

In the early 19th century, among British officers in India, there was a common practice to mix daily quinine doses with water, lemon (or lime)



and sugar in order to prevent malaria. This way, the very bitter quinine had a more tolerable taste, all while in a nicely refreshing drink. The new drink was named tonic because of its tonic properties, especially in people affected by anopheles mosquito bites. When they added gin to all that, the drink provided even greater pleasure. By the middle of the century tonic water was being sold as a product and was offered in bottles. By the end of the century there was even a carbonated version. However, we must keep in mind that the former tonic water, due to the sought after medicinal and prophylactic properties, had a much higher quinine content, which means it was also more bitter. Today, the usual content of quinine in tonic water is 83 mg per liter, and the normal therapeutic dose is 10 mg per kilogram every eight hours. This means that a person weighing 80 kg should take about 2,400mg per day. If a person decides to be treated it with tonic water, they'll need to drink about 30 liters.

TODAY, QUININE IS RARELY USED as a medicine due to some unwanted side effects. In small doses it Is sometimes used to prevent

The former tonic water, due to the sought after medicinal and prophylactic properties, had a much higher quinine content

muscle cramps at night. There are other, more effective means for treating malaria. However, it should be noted that namely quinine and, more precisely ground Cinchona tree bark, have proved to be a factor for the birth of homeopathy. In 1790 the founder of this particular field of medicine established that in healthy organisms quinine had the ability to cause the symptoms he was treating in the sick. So, the new and everso-trendy healing method was discovered.

Even though it's rarely used for medical purposes, the Cinchona tree is still highly valued and sought after because of tonic water. Good tonic is made with an extract from Cinchona tree (Fever tree) and the most reputable producers label the product with this sign of quality. Some bartenders use pure extract and make something like homemade tonic water to be able to control the sugar content in mixed drinks.

THERE IS A PARADOX RELATED to the aforementioned classic cocktail gin and tonic. Some people don't like the taste of tonic water or the taste of gin, but very much like the combination of the two drinks. The reason for this strange taste inversion is well-known and has a clear chemical explanation. The molecules of the two substances are similar and easily connected, forming new substances with a different flavor. A similar thing is also observed in the combination of many other seemingly incompatible foods or drinks. For example, meat and chocolate, sweet dessert wine and blue cheese, strawberries and mint and so on. In marriage, this kind of harmony is called similarity in character. Apparently, harmony with a G&T cocktail is also due to exceptional similarity in character.

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 базаж (в базажника на самолета). Превозът на базаж 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 kг и размери 55х40х23 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 Еър"
- > Регистриран багаж може да бъде закупен преди полет на летище или чрез издателя на билета.
- > Притежанието на карти ССВ Club, карта Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и "България Еър", както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен чекиран багаж по тарифа без багаж.
- * Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l+h+w/
- ** За пътуване от Лондон 20.00 GBP, от Цюрих 20 CHF, om Ten ABuß - 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 uлu 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 55х40х23 см всеки) + 1 gaмска чанта/лаптоп;
- 2 броя регистриран багаж до 32 кг и до 158 см* всеки.

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

- 1 брой ръчен багаж до 10 kz и размери 55х40х23 см (сумарна дължина* до 118 см) + 1 дамска чанта/лаптоп;
- 1 брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см*.

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

2 броя по 23 kz u go 158 см* всеки, за полети, при koumo onepupaщ превозвач е авиокомпания "България Еър".

• БЕБЕТА ОТ 0-2 ГОДИНИ

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

- * Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /I+h+w/. Пътникът може да превозва и повече от безплатната норма багаж срещу допълнително заплащане. Трети багаж се таксува по таксата за трети свръхбагаж
- ** Ако билетите Ви са заплатени в сайта на компанията, както и в случаите на: притежание на златна карта FLY MORE, членство в програмата ССВ Club или за билети, заплатени с кобрандирана карта от ЦКБ и "България Еър" или карта Visa Platinum om ЦКБ, е необходимо да се свържете с нас на тел.: +359 2 4020 400 или на e-mail: callfb@air.bg за преиздаване на билета с право на 2 броя безплатен багаж. Притежанието на карти ССВ Club, Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и "България Еър", както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен

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
- * 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

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 билетьт да бъде издаден в по-специална моряшка тарифа. За повече информация и резервация можете да се обърнете към Центъра за обслужване на kлueнmu на meл.: +359 2 4020 400 uлu на e-mail callfb@air.bg, бlopama 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 kг и 32 kг * - 50 евро; За големина на багажа между 158 см и 203 см - 70 евро; Допълнителна бройка - втори багаж до 23 кг до и 158 см – 50 евро; Допълнителна бройка - трети багаж до 23 кг до и 158 см - 100 евро.

За пътуване от Лондон посочените тарифи са съответно 50/70/100 GBP, от Цюрих 50/70/100 CHF, от Тел Авив 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 kz и 32 kz * – 20 евро; За големина на багажа между 158 см и 203 см – 30 евро; Допълнителна бройка – втори багаж до 23 кг до и 158 см – 20 евро; Допълнителна бройка - трети багаж до 23 kг до и 158 см - 50 евро; *Багаж с тегло над 32 кг може да се превозва само като карго.

Специални категории багаж

СПОРТНА ЕКИПИРОВКА

Превозът на спортна екипировка не влиза в нормата на безплатния чекиран багаж. Таксува се 50 евро в посока, като допълнително парче чекиран багаж. Максимални размери до 23 кг и до 203 см сумарна дължина.

Изключение: За всички директни полети, оперирани от "България Еър":

• Безплатен превоз на един чифт ски/сноуборд екипировка

ВЕЛОСИПЕДИ

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

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

Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси се извършва съгласно изискванията на Международната асоциация за въздушен транспорт /IATA/. Не се потвърждава на codeshare полетите на "България Еър". Превозът на огнестрелни оръжия не може да бъде потвърден в случаите, когато авиокомпания "България Еър" е партньор по полет. Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси, различни от спортно оръжие и боеприпаси, е забранен. В някои случаи превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси за ловни и спортни цели може да бъде разрешен. Пътникът трябва да се свърже с "България Еър" и да предостави информация за вида на оръжието, серийния му номер и припасите, които се внасят в резервационната система. Всички огнестрелни оръжия и боеприпаси се приемат само като багаж за транспортиране в багажниците на самолета и в никакъв случай в салона с пътниците. Трябва да са разделно и подходящо опаковани, като теглото на мунициите не бива да надвишава 5 кг. Пътникът трябва да има всички документи, изисквани от закона и подзаконовите актове, приложими за превоз за съответната държава. "България Еър" си запазва правото да откаже превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси.

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

 Λ овната пушка и патроните се считат за едно парче регистриран багаж и се таксуват с еднократна такса за обслужване. Този вид багаж не се включва в безплатната норма и таксата се прилага независимо от това дали пътникът има друг чекиран багаж.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В ПЪТНИЧЕСКАТА КАБИНА /РЕТС/

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

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В БАГАЖНИКА /AVIH/

- Без ограничение в теглото на животното;
- Максимални размери на клетката 110 x 65 x 70 см;
- Не се включва в безплатната норма багаж, заплаща се такса: при тело на животното и контейнера до 32 кг 100 евро в посока при тело на животното и контейнера над 32 кг 140 евро в посока**

Важни уточнения за превоза на домашни любимии:

- Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията. За потвърждение е необходимо да се свържете с Центъра ни за обслужване на клиенти на телефон: +359 2 402 0400 или по e-mail callfb@air.bg;
 • Приемат се за превоз само кучета и котки;
- "България Еър" не приема за превоз животни до и от Великобритания;
- Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго (напр. Американски питбул териер, Стафордширски бултериер, Американски стафордширски териер, Бултериер, Американски булдог, Дого Аржентино, Кангал (Анатолийска овчарка), Кавказка овчарка, Ротвайлер, Родезийски риджбек, Доберман, Кане Корсо и др.)
- *за полети FB1431/1432 go и от Париж, където опериращ превозвач e Air France, максималното тегло за превоз на PETC е 6 ка
- ** Животни с тегло с контейнера над 32 kг не се приемат за превоз go/om Eplokcen
- * За смесени превози с участието на "България Еър" и други партньорски авиокомпании 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 AL-LOWANCE AT ADDITIONAL COST

Excess baggage fees INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* - EUR 50; Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm - EUR 70; Extra piece - second bag up to 23 kg x 158 cm - EUR 50; Extra piece - third bag up to 23 kg x 158 cm - EUR 100.

For travel from London the indicated fares are respectively 50/70/100 GBP,

from Zurich 50/70/100 CHF, from Tel Aviv 50/70/100 USD

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.

Accepted for carriage in special packaging (cardboard or a special case). Maximum size of package $160 \times 90 \times 25$ cm. This service requires pre-confirmation in the reservation. International flights: EUR 70 per direction. Domestic flights: EUR 30 per direction.

Carriage of firearms and ammunition is carried out according to the requirements of the International Air Transport Association /IATA/. It is not confirmed on codeshare flights of Bulgaria Air. Carriage of firearms and ammunition other than sport weapons and ammunition is prohibited. In some cases, carriage of firearms and ammunition for hunting and sporting purposes may be permitted. The passenger should contact Bulgaria Air and provide information on the type of weapon, its serial number and the ammunition, which will be entered into the reservation system. All firearms and ammunition will be accepted only as baggage and must be transported in the luggage compartment of the airplane and under no circumstances in the passenger cabin. They must be suitably packed separately and the weight of the ammunition should not exceed 5 kg. The passenger should have all documents required by law and regulations applicable to carriage for the particular state. Bulgaria Air reserves the right to deny carriage of firearms and ammunition.

- Hunting rifles and cartridges total weight up to 15 kg: fee EUR 50 per direction;
 Hunting rifles and cartridges total weight over 15 kg: fee EUR 70 per direction;
- · Short-barrel firearms (pistol): fee EUR 20 per direction.

Hunting rifles and cartridges are regarded as one piece of registered baggage and are charged with one-time fee for service. This type of baggage is not included in the free allowance and the fee is applied regardless of whether the passenger has other checked in baggage

PETS IN THE PASSENGER CABIN /PETC/

- Maximum weight of the animal and the cage up to 8 kg*; - Maximum dimensions of the cage 48 x 35 x 22 cm;
- · The pet is not included in the free baggage allowance, and a fee of EUR 60 per direction applies.

PETS IN THE HOLD /AVIH/

- No limitation in the weight of the animal;
 Maximum dimensions of the container 110 x 65 x 70 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and the following fees apply: At the weight of the animal and container up to 32 kg - EUR 100 per direction; At the weight of the animal and container over 32 kg - EUR 140 per direction.

- Important information for live animal transportation:Pets transportation (both PETC and AVIH) is a subject to compulsory confirmation from the Airline. For confirmation please contact our Customer Service Centre at +359 2 402 0400 or by e-mail: callfb@air.bg;
- · Only dogs and cats are accepted for transport;
- Bulgaria Air does not accept animals to and from Great Britain;
 Fightng and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo (example: American Pit Bull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bull Terrier, Bull Terrier, American Bulldog, Dogo Argentino, Karabash (Kangal), Anatolian Shepherd Dog, Caucasian Ovcharka (Caucasian Shepherd Dog), Rottweiler, Rhodesian Ridgeback, Doberman, Cane Corso, etc.).
- * For flights FB1431/1432 to and from Paris where operating carrier is Air France, the maximum weight of PETC is 6 kg.
- ** Animals weighing over 32 kg together with the container are not accepted for carriage to / from Brussels
- * For partner flights involving Bulgaria Air and other partner airlines, other luggage conditions may apply.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

Предлагаме ви няколко полезни съвета за това как да се чувствате добре по време на полета и след него. Изпълнявайте упражненията бавно и дишайте равномерно.

FIT TO FLY

These handy exercises enable you to stay in top form – both during and after the flight. Perform each move with steady, even breathing.



ХОДИЛА

10 пъти Поставете петите на пода и повдигнет

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.



KOVEHE

30 пъти Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



PAMEHE

5 пъти Поставете ръцете на бедрата и започнете да описвате кръгови движения



KPAKA

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

с раменете

5 times
With your hands
on your thighs, rotate
your shoulders in
a circular motion.

LEGS

10 times
Bend forward slightly.
Wrap your hands
around one knee and
raise it to your chest.
Hold for 15 seconds.
Repeat with the other

BACK AND ARMS

15 times
Place both feet flat
to the floor and hold
your stomach in. Bend
forward, moving your
hands down your legs.

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

Статистиката сочи, че летенето със самолет е далеч по-безопасно от много други дейности. Екипажът на Вашия самолет е висококвалифициран и с богат опит. Самолетите на "България Еър" са с безупречна поддръжка и могат да устоят на всякаква турболенция.

Onumaüme ga се отпуснете - вдишвайте дълбоко през носа и задържайте въздуха няколко секунди, преди да го издишате

RELAX!

Statistics show that flying is much safer than many situations in daily lives. The crew in control of the plane is highly trained and experienced. Bulgaria Air aircrafts are thoroughly maintained and designed to withstand various forms of turbulence

Try to relax – breathe in deeply through your nose, hold for three seconds before exhaling slowly.

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

Onumaŭme се да настроите биологичния си часовник към времевата зона на бъдещата Ви дестинация, като вечерта преди полета си легнете един час по-рано или по-късно.

Не прекалявайте с тежката храна и не пийте твърде много алкохол или кафе вечерта преди полета. Яжте богати на протеин храни в подходящи за новата часова зона отрязъци от денонощието.

Когато пристигнете на избраната от Вас дестинация, направете си кратка разходка. Прекарайте поне 30 минути на дневна светлина.

REDUCING JETLAG

Begin adjusting your body clock to the time zone of your destination the night before departure by going to bed earlier or later.

Don't consume too much food the night before you leave, or drink too much coffee or alcohol. Eat protein-rich meals at times that are normal for your new time zone.

At your destination, take light exercise – such as a walk. Spend at least 30 minutes in daylight.

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

"България Ер" Ви желае безопасен и удобен полет. Висококвалифицираните ни летии, ствоардеси и ствоарди са обучени да осигурят безопасността Ви. Ето някои основни моменти от безопасността, с които може да се запознаете, докато почивате и се наслаждавате на полета с "България Ер".

ВАШЕТО ЗДРАВЕ

Ако имате притеснения за здравето си, свързани с пътуването, и особено ако страдате от дихателни или сърдечно-съдови заболявания, посетете лекаря си преди заминаване. Аптеките могат да Ви предложат лекар- ства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар кои са най-подходящи за Вас

вашият багаж

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в креслото уморен и задъхан, означава да започнеш пътуването си зле. В ръчния багаж носете само основното, което ще Ви трябва по време на полета.

СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

Опитайте се да пристигнете на летището рано. Оставете си достатъчно време за формалности, пазаруване и отвеждане към самолета. Времето за регистриране на пътниците е различно на различните летища и може да варира според дестинацията. Добре е да се информирате предварително за часа, в който трябва да сте на летището.

ВАШАТА СИГУРНОСТ

Запознайте се с изискванията за сигурност и ги спазвайте. Не се съгласявайте да пренасяте чужд багаж. Не оставяйте багажа си без надзор.Слагайте ножове, ножици и остри предмети в куфара, който предавате за транспортиране в багажника на самолета. Ако са в ръчния ви багаж, летищните служби за сигурност ще ви забранят да ги качите в самолета.

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

Сложете тежките предмети под седалката пред Вас, а леките – в багажните отделения над седалките. Не блокирайте с багаж пътя към аварийните изходи и пътеките между креслата. Отваряйте багажниците над седалките внимателно – ако съдържанието им е разместено по време на полета, при отваряне от тях може да паднат предмети.

ПУШЕНЕТО

Пушенето в самолета е опасно. Забранено е на всички полети на "България Еър". На кабинния екипаж е наредено да следи за изпълнението на забраната. Не пушете в тоалетните, които са оборудвани с датчици за дим.

УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Преди заминаване и пристигане кабинният състав на "България Еър" ще Ви запознае с правилата за безопасност в самолета. Упътването включва сведения за предпазните колани, кислородните маски, изходите, аварийното напускане на самолета, спасителните жилетки. Молим за Вашето внимание по време на демонстрацията. Разгледат инструкцията за безопасност в самолета, която е в джоба на седалката пред Вас.

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

Кабинният екипаж на "България Еър" се грижи да Ви обслужва отлично и да осигурява безопасността по всяко време. Не се притеснявайте да повикате ствардесите и ствардите, като използвате разположения над креслото Ви бутон, да споделяте коментарите си с тях и да ги уведомявате за потребностите си.

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

Пазете багажните си купони, за да намерите лесно багажа си. Отвелете малко време, за да се аклиматизирате след пристигането си.

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

Bulgaria Air wishes you a safe and comfortable journey. Our highly trained flight deck and cabin crews are here to take care of your safety. While relaxing and enjoying Bulgaria Air's inflight service, you may consider the basic points that follow

YOUR HEALTH

If you have any medical concerns about making a journey, or if you suffer from a respiratory or heart condition, see your doctor before traveling. There are over-the-counter medicines available, but we recommended always to consult a doctor to determine which are suitable for you.

YOUR 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 8 сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са 8 самостоятелни опаковки до 100 лм 8ся-ка 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, гримове, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, пяна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, и по положения за поставател в поставател на поставател н

полиськом 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 възможно да се причини нараняване. Сред забранените предмети са: всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно

Всякакви видове ознестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на ознестрелно оръжие, в тоба число с детски с траки / оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брадви, секири, сатъри, томахавки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скалели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кънки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щеки и толги / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротежнически средства / хлор, парализиращи спрейове, сълзотворен 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,

The keeping with European Commission Regulation Nº 68/2004 of 15 January 2004, any object capable, or appearing capable of causing injury should not be carried into the security restricted areas of the airports and into the the carried into the security restricted areas of the airports and into the the carried to exist the discreption exists.

into the aircraft's cabins. These include, but are not limited to:
all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component
parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking
devices / axes, hatc ets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal
objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors
and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers,
crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial
arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators /
gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas /
turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.

Зашото знаем. че me ca част om Вашето семейство възползвайте се от услугата ни за превоз на домашни любимии!

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /РЕТС/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг, а размерите на клетката 48 х 35 х 22 см. За услугата се заплаща такса от 60 евро ß nocoka

При превоз на домашни любимии в багажното отпремение /AVIH/ няма ограничение в теглото

на животното, а максималните размери на клетката са . 110 x 65 x 70 см. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 100 евро, а над 32 кг - 140 евро ß nocoka. Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки като единствено до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

Бойните и опасни породи се приемат за превоз само kamo kapeo.

Пътниците, които желаят да пътуват с домашен любимец (куче или komka), предварително трябва да се запознаят с инструкциите за превоз на домашни любимци на авиокомпанията на www.air.bg и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на EC. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортьт трябва да отговаря

на общоприетия международен

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 accentedfor transport Animal transportation to and from Great Britain is not allowed

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

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 checkin the pet's documents will be thoroughly checked. The passport must comply with the generally accepted international model.

Upgrade go бизнес класа, за да е перфектно

"България Еър" Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade go бизнес класа.

Upgrade може да бъде закупен от 24 часа до 40 минути преди излитане, при наличие на свободни места. Освен удобство и комфорт, услугата като приоритетни чекиране и качване в самолета. допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на програма FLY MORE, печелите и повече точки.

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спази разрешението за превоз на багаж и на другия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите Ви носи още редица предимства и на кетъринга като част от

всичките предимства Takcama за услугата Upgrade е 50 евро* в посока по вътрешни линии и 100 евро* в nocoka по международни линии.

Moxeme ga sakvnume Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, kakmo 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 **у**аобство към Зашето пътуване!

Kak? Kamo sanasume c8oemo място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Седалките с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и

авариен изход, а тези на 4 реа можете аа 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 uvu no e-mail офисите на "България Еър". чрез издателя на билета и на летишето 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 шатски долара, за Лондон В паунда, за Цюрих в швейцарски

Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to quarantee more in-flight comfort! How? Just book your seat with extra space and more comfort for 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit f for 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by Bulgaria Air Seats with extra space are located on the 3rd row and

emergency exit, while those at

4th row can be booked as a

preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point. You can request and prepay

your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, as well as in the Bulgaria Air's offices through the ticket issuer and at the airport prior the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat

for you and to save time at the airport.

It should be considered that here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

* For Tel Aviv the fee is in USD, for London in GBP, for Zurich in CHF

Пътуване на деца без npugpykumen

Доверете се на услугата на "България Еър" за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете

• 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 максата е 60 евро, а за Лондон за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

от еднопосочната тарифа в М класа и двупосочни летишни такси за сткоарда приаружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, kakmo u makъβ, koūmo да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс UM такса в размер на 50 евро на отсечка за международни полети и 30 евро за вътрешни полети. За София - Лондон - София е 60 паунда.

• По желание на родителите, geца om 12 go 18 г. могат също да се възползват от

услугата срещу заплащане на UM makcama. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За ga се възползвате от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на callfb@air.bg.

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт

Една стюардеса може да придружава две деца от едно семейство - братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една UM makca.

Trust the Bulgaria unaccompanied minors and let them flying without any worries!

· For children between 3 and 5 years old we provide an escort flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

· For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of FUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia - London the fee is EUR 60 and for London Sofia is GBP 60.

· Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior the flight at callfb@air.bg

Your child must carry a valid passport with him/her. One flight attendant can accompany two children from the same family brothers and sisters who travel together. For them is paid a single UM fee.



по време на полет!

Unaccompanied minors flving











CODESHARE PARTNERS

Codeshare partnerships are an integral part of Bulgaria Air route portfolio. They enable the airline to provide it's customers more frequencies to a particular destination as well as to widen its destinations list at facilitated booking procedure.



SOFIA - MOSCOW VARNA / BURGAS - MOSCOW

AIRFRANCE /

SOFIA - PARIS / VARNA PARIS - NICE / LYON / BORDEAUX



SOFIA - ROME / MILAN / VARNA / BURGAS ROME - MILAN / TURIN / FLORENCE / GENOA / NAPLES / PIZA / VENICE / BOLOGNA / TRIEST / VERONA / CATANIA / BARI / PALERMO / LAMECIA TERME / BRINDIZ / REGGIO CALABRIA / MADRID / BARCELONA / AMSTERDAM / LONDON / PARIS / BRUSSELS / PRAGUE / GENEVA / MAITA



SOFIA - MADRID MADRID - LAS PALMAS / TENERIFE



SOFIA - AMSTERDAM



SOFIA - PRAGUE PRAGUE - BUDAPEST / COPENHAGEN / DUSSELDORF / HAMBURG / GOTEBORG / REYKJAVIK



A STAR ALLIANCE MEMBER 🖑

SOFIA - ATHENS / LARNACA / VARNA / BURGAS ATHENS - BEYRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI LARNACA - TEL AVIV

Cyprus

SOFIA - LARNACA / PRAGUE / ZURICH / VARNA / BURGAS LARNACA - BEIRUT / TEL AVIV



SOFIA - BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNA BELGRADE - GENEVA



VARNA/BURGAS - SOFIA - BUCHAREST



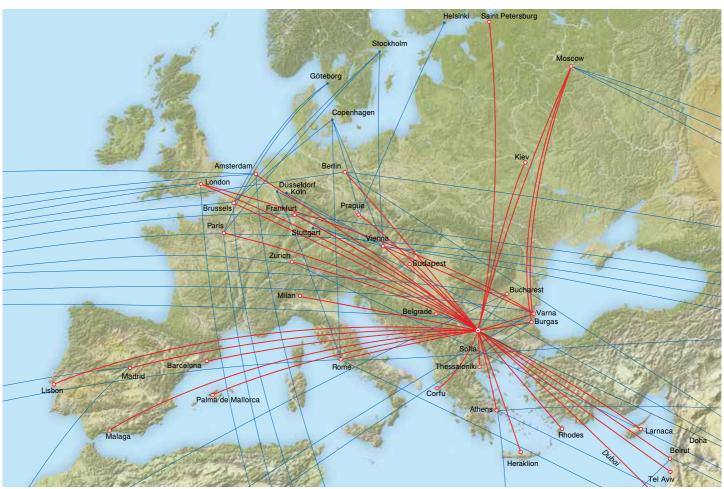
Sofia - Doha / Bucharest / Varna / Burgas



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, maka u на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.



SPA PARTNERS

Special prorate agreement e сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпании изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговорят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices

— Austrian — FINNAIR

INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпании да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule

Hahn Air

ELTVALTX UNITED



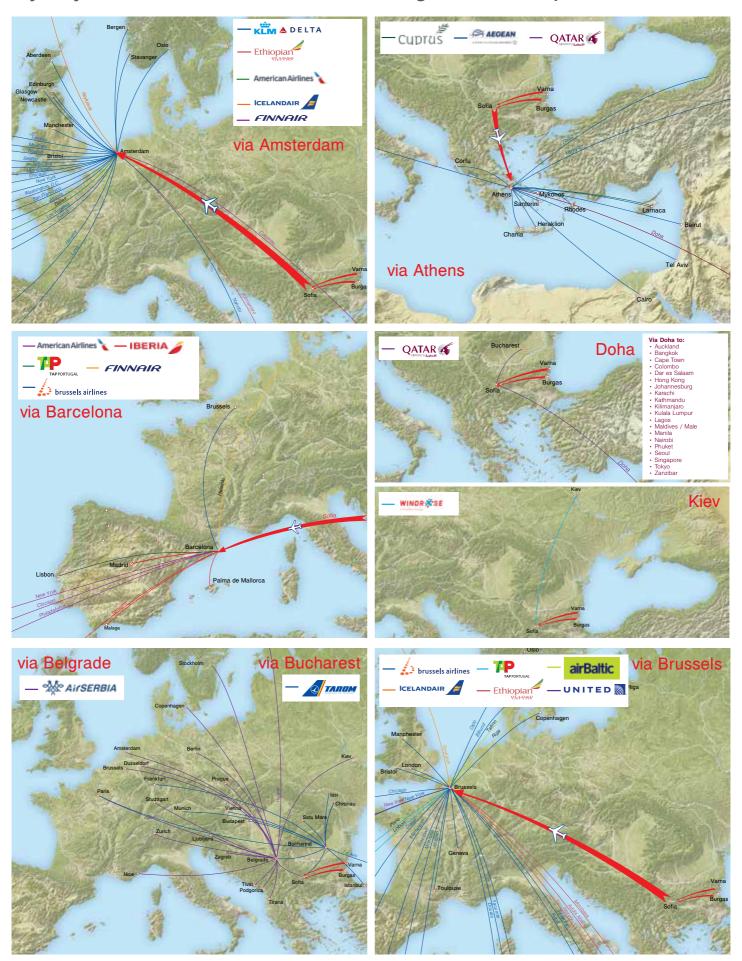


vırgın atlantıc 🚧

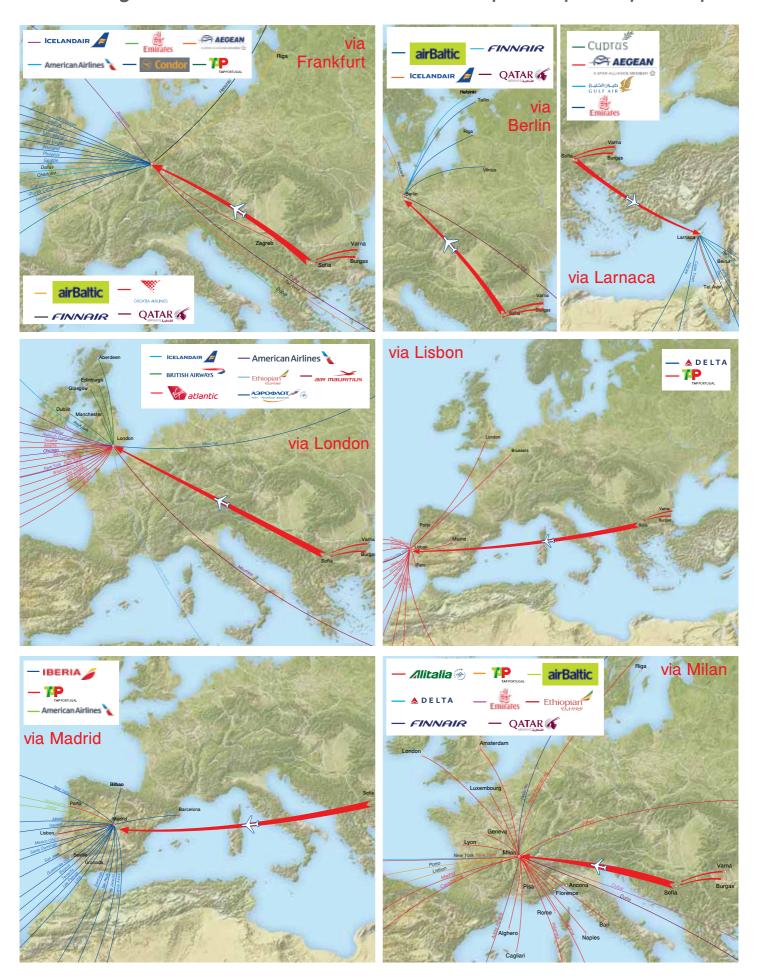


Bulgarıa Aıı

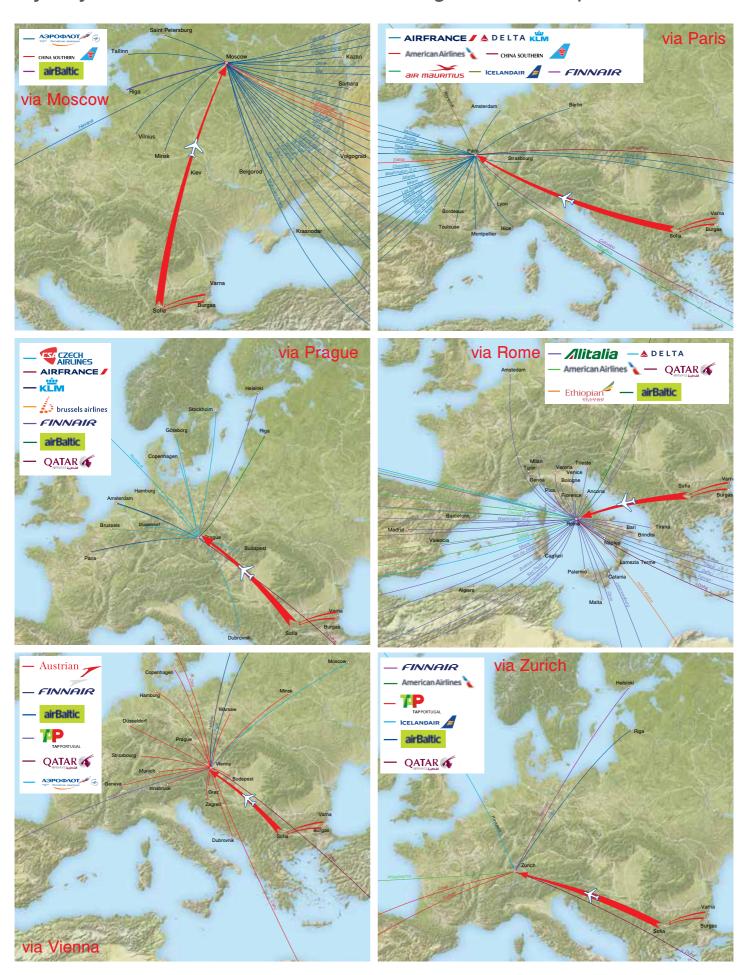
Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори. Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.



Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?

BULGARIA AIR: Where to find us?

SOF BOJ VAR	Customer Service Center 1, Brussels Blvd Sofia Airport,	
	Sofia 1540 Working Hours: Every day 08:00-22:00 Local Time	phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg
	Head office	
	1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 Working Hours: Monday - Friday 09:00-17:30 Local Time	fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg
	Sofia City Office	
	2 Ivan Vazov Street Working hours: Monday – Friday 09:00 – 17:30 Local time	phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg
	FLY MORE Office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540	phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg
	Varna Airport Office	
	Varna Airport Terminal 2, Departures Working hours Opens 2 hours prior to scheduled departure	phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg
	Varna City Office	
	55, 8-mi primorski polk blvd Working Hours: Monday - Friday: 09:00 - 17:00 Local time Saturdays customers are served by email and phone from 10:00 to 16:00 Local time.	phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg
	Shumen City office Shumen, Patleyna 10 str. Monday-Friday: 09:00-17:00	phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg
BRU		
	Belgium, Brussels	
	Working hours: Monday - Friday 10:00-19:00 Local Time	phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg
LCA	Cyprus, Nicosia "Louis Aviation" - 11 Lemesos Avenue, 2112 Nicosia, P.O. Box 21301, 1506 Nicosia, Cyprus.	phone: +357 225 88 182 fax: +357 223 76 606 e-mail: bulgariaair@louisgroup.com www.air.bg

BER	Germany, Berlin Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany Working hours: Monday - Friday 09:00-18:00 Local Time	phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg
LON	United Kingdom, London Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB Working hours: Monday - Friday 09:30 - 17:30 Local Time	phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg
MOW	Russia, Moscow City Office 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia Working hours: Monday - Friday: 09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time Saturday: 10:00-14:00 (between June and September)	phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg
	Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 Working hours: Opens 2 hours before flight	e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg
TLV 🌣	Israel - Tel Aviv Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv Working hours: Sunday - Thursday: 09:00-17:00 Local Time	phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg
USA	Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 Working Hours: Monday - Friday 9am - 5pm, Saturday - Sunday 9am -1pm (EST)	phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg
VIE	Austria, Vienna Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria Working Hours: Monday - Thursday 09:00-17:30 Local Time Friday 09:00-17:00 Local Time	phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg



Къмпинг Градина

За повече информация и резервации:



ВАШИЯТ НАДЕЖДЕН ТЪРГОВЕЦ НА СВОБОДНИЯ ЕНЕРГИЕН ПАЗАР

"ЧЕЗ Електро България" АД е сред 5-те най-големи лицензирани търговци на електроенергия в България. Повече от 14 години осигуряваме на клиентите си:

- Гарантирана доставка
- Финансова обезпеченост
- Висококвалифициран персонал
- Над 30 търговски офиса

ПОДПИШЕТЕ ДОГОВОР С ЧЕЗ ЕЛЕКТРО БЪЛГАРИЯ







център за клиенти

0700 10 010

info@cezelectro.bg

www.cez.bg/svoboden-pazar