

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

189 (03) / 2022

ON AIR BULGARIA

Inflation

СПАСЕНИЕ ОТ ИНФЛАЦИЯТА?

The Real
Ukraine

ИСТИНСКАТА УКРАИНА

Easter

ВЕЛИКДЕНСКИ ПОСОКИ

THE ECONOMICS OF REAL ESTATE

Silvia Veselinova, founder and manager of Idea Buildings
Силвия Веселинова, собственик и управител на "Идея Билдингс"

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg

ПЛАЩАЙ ЛЕСНО

с ЦКБ и Google Pay™

Безконтактно и сигурно
с твоя телефон



Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.





КАК Е ДЕЗИНФЕКЦИРАН САМОЛЕТЪТ ВИ?

„България Еър“ въведе ултрамодерната технология Honeywell UV Cabin System II

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

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

Пожелаваме ви приятен полет

HOW IS YOUR PLANE DISINFECTED?

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

The national carrier Bulgaria Air is the first airline on our market to introduce a brand new ultraviolet disinfection system - Honeywell UV Cabin System II. This technology has been proven to kill all viruses and bacteria from smooth surfaces. Since the beginning of No- vember it has been used before each flight in addition to current disinfection procedures with certified preparations, to ensure passengers the highest level of protection and comfort. The system has extendable UV arms that handle the seats and surfaces in the cabin. Hard-to- reach areas can also be disinfected with a movable lamp. Thus, after processing, passen- gers enter a completely sterile cabin. "The priority of the national carrier has always been to offer its passengers a safe and com- fortable 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

ЛЕТЕТЕ СЪС СВОЯ ДОМАШЕН ЛЮБИМЕЦ



При превоза на домашни любимци важат следните условия:

За домашни любимци в пътническата кабина:

- общо тегло на животното и клетката до 8 kg
- размер на клетката до 48 x 35 x 22 cm
- цени от 50 евро на посока

За домашни любимци в багажно отделение

- без ограничение в теглото на животното
- размер на клетката до 110 x 65 x 70 cm
- цени от 70 евро на посока при общо тегло
- на животното и клетката до 32 kg
- цени от 90 евро на посока при общо тегло на животното и клетката над 32 kg

За пълни подробности и условия
сканирайте QR кода или посетете www.air.bg



9 | **BUSINESS
ECONOMY**



20 | **Жилищата си
остават
убежище от
инфлацията**

Силвия Веселинова,
собственик и управител
на "Идея Билдингс", пред
Bulgaria ON AIR

24 | **Housing Remains
a Hedge Against
Inflation**

10 | **Числа и лица**
Facts & Figures

12 | **Луда нагпревара**

16 | **Rat Race**

28 | **Пир по време
на криза**

34 | **A Feast in Time
of Crisis**

38 | **Туристи в неволя**

40 | **Tourists in Trouble**

43 | **ANALYSIS
POLITICS**



46 | **Приказки за
кървави поля**

"Истинската Украйна":
където гнешната про-
паганда се сблъсква със
старите хроники

48 | **Tales of the Bloody
Fields**

44 | **Калейдоскоп**
Kaleydoscope

50 | **Кратка история на
въздържанието**

52 | **Brief History of
Abstinence**

54 | **По-добре от хиляда
гуми**
Better than
a Thousand Words

61 | **SCIENCE
TECHNOLOGY**



60 | **Човекът, който
отрови света.
Два пъти**

Създател на оловния
бензин и на фреона, и
убит от последното си
творение: историята на
Томас Миджли

68 | **The Man Who
Poisoned the World.
Twice**

62 | **Въглеродни влакна
на безценица**
Carbon Fibre at
No Cost

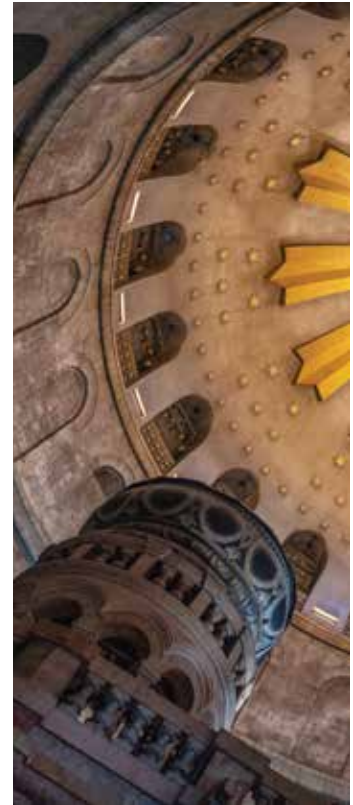
72 | **Забравените тайни
на космическата ера**

74 | **The Forgotten Secrets
of the Space Age**

78 | **Цветът на магията**

81 | **The Colour of Magic**

83 | **TRAVEL
LIFESTYLE**



86 | **Великденски
посоки**

10 места, където можете
да се насладите на
празника, дори и да не сте
вярващи

86 | **Easter Directions**

84 | **Афиш**
Poster

102 | **Божествени тела**

104 | **Divine Bodies**

106 | **Непосилната
тежест на битието**

108 | **The Unbearable
Heaviness of Being**

110 | **Пътят на
погнравките**

112 | **The Spice Route**

114 | **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

Вероника Денизова

Димитър Кьосемарлиев

Емил Иванов

Ивайло Петров

Калин Ангелов

Калин Николов

Петър Йовчев

Ясен Бориславов

EDITOR-IN-CHIEF

Konstantin Tomov

ktomov@bulgariaonair.bg

TRANSLATORS

Metodi Yordanov

Radoslav Genchev

Global Club

CONTRIBUTORS

Boyko Vassilev

Veronica Denizova

Dimitar Kyossemarliev

Emil Ivanov

Ivaylo Petrov

Kalin Angelov

Kalin Nikolov

Petar Yovchev

Yassen Borislavov

ДИЗАЙН

BRAND NEW

ИЗДАТЕЛ

ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР

Виктория Мумкова

DESIGN

BRAND NEW

PUBLISHER

INVESTOR MEDIA GROUP

CEO

Victoria Mitkova

РЕДАКЦИОНЕН АДРЕС

1540 София, бул. Брюксел 1

office@bulgariaonair.bg

тел.: 02 448 40 70

www.bgonair.bg

EDITORIAL ADDRESS

1540 Sofia, 1 Brussels Blvd.

office@bulgariaonair.bg

phone: (+359) 2 448 40 70

www.bgonair.bg

БАНКОВА СМЕТКА

BANK ACCOUNT

IBAN: BG57 CECB 9790 1019 1023 03

BIC: CECBGB33

Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна

ISSN 1314-2216

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

CONTRIBUTORS АВТОРИ



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

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



ЯСЕН БОРИСЛАВОВ е роден през 1964. Завършил е история в Софийския университет, доктор е по журналистика (2008). Бил е завеждащ отдел "Култура" във вестник "Дума", от 1997 е журналист на свободна практика с постоянен ангажимент към в. "Сега". Автор е на книгите "Виното. Българска енциклопедия" и "Боб и метафизика. Кулинарно-исторически етюди". Учредител и първи председател на национален клуб "Винен наблюдател".

YASSEN BORISLAVOV was born in 1964. He graduated with a degree in History from the University of Sofia and holds a PhD in Journalism (since 2008). He worked as managing editor for culture at the Duma newspaper and, since 1997, he has worked as a freelance journalist and a regular columnist for the Sega newspaper. He is the author of Bulgarian Wine Book and Beans and Metaphysics: Culinary and Historical Essays. He is the founder and first chair of the nationwide Wine Observer Club.



B&O

ENGINEERED FOR GAMING.
DESIGNED FOR LIFE.

ENTER BEOPLAY PORTAL - IMMERSIVE, PRECISE SOUND FOR GAMING

SOFIA, 53, CHERNI VRAH BLV. - +359 2 8073757 - sofia@beostores.com
beostores.bg

BANG & OLUFSEN

Viva!

CASINO

AT

SOFIA HOTEL BALKAN
THE LUXURY COLLECTION



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



OPEN 24/7 FREE ENTRANCE & BAR



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



BULGARIA ON AIR - С НОВ ОБЛИК И В HD КАЧЕСТВО

BULGARIA ON AIR - WITH A NEW LOOK AND IN HD QUALITY

Националната телевизия Bulgaria ON AIR отбеляза десетата си годишнина с нова визуална идентичност, с технологично обновление на цялостната си програма, както и с нова серия от специалните проекти на телевизията „Бъдещето“.

Зрителите вече могат да се насладят и на още по-качествено телевизионно преживяване. Цялата програма на Bulgaria ON AIR вече се разпространява в HD формат - както в ефира, така и онлайн на сайта на телевизията.

„Преминването към излъчване в HD формат и обновяването на визуалния облик на телевизията е стъпка, която планираме от дълго време и се радвам, че именно с нея ще отбележим и 10-ия рожден ден на Bulgaria ON AIR“, каза Виктория Миткова – изпълнителен директор на Bulgaria ON AIR и Investor Media Group.

И през новия телевизионен сезон Bulgaria ON AIR ще продължи да търси отговорите на ключови обществено-значими въпроси от гоказани имена и ще допринесе за обогатяване информативността на зрителите по актуалните събития.

The national television Bulgaria ON AIR celebrated its tenth anniversary with a new visual identity, with a technological update of its entire program, as well as with a new series of its special project "The Future".

Viewers can now enjoy an even better television experience. The entire program of Bulgaria ON AIR is already distributed in HD format - both on air and online on the television's website.

"Switching to HD broadcasting and updating the visual appearance of television is a step we have been planning for a long time and I am glad that it will mark the 10th birthday of Bulgaria ON AIR," said Victoria Mitkova - CEO of Bulgaria ON AIR and Investor Media Group.

In the new TV season, Bulgaria ON AIR will continue to seek answers to key socially significant questions from proven names and will contribute to enriching the informativeness of viewers on current events. ■



Кокиче поднеси и сиренце хапни
с вкуса на истинска любов.

Честита Баба Марта!
Happy Baba Marta!



FOLLOW US



VIEW CATALOG

Aquahouse Hotel & SPA Early Bird Offer

к.к. Св. св. Константин и Елена, Варна



AQUA
HOUSE
HOTEL & SPA

Ранни записвания за **Aquahouse Hotel & SPA**
15% отстъпка от 1 до 31 март
с промокод **EBD22**

www.aquahousehotel.com



VILLA
CHINKA

ASTOR GARDEN
HOTEL
Sts. Constantine and Helena Resort

**РЕЗЕРВИРАЙ
ДИРЕКТНО**

www.villachinka.com



HOTEL
PRIMORSKI

**РЕЗЕРВИРАЙ
ДИРЕКТНО**

www.hotelprimorski.com



Graffit Gallery Hotel

Varna

A1

Visit to a Collector's Exhibiton of artworks by Dechko
Uzunov and Kalina Taseva with the support of A1.

Graffit & ART

The unforgettable cultural experience

Book your stay at **Graffit Gallery Hotel**
with promo code **ART22** and get **15% discount**

The promo code is valid for reservations in the period
10.03 - 31.03.2022.

www.graffithotel.com

www.visitstconstantine.bg





20 | ИНТЕРВЮ: СИЛВИЯ ВЕСЕЛИНОВА
INTERVIEW: SILVIA VESELINOVA



38 | ТУРИСТИ В НЕВОЛЯ
TOURISTS IN TROUBLE



ЧИСЛА И ЛИЦА

FIGURES & FACES

7

евро е била средната цена на един час труд в България през 2020 година, показва последното изследване на Eurostat. Това е най-ниският показател в Европейския съюз и над четири пъти по-нисък от средното за общността (29.10 евро за час). След България, страните с най-евтин труд са Румъния (8.50 евро) и Унгария (10.40 евро). Най-скъпа е работната ръка в Дания (46.90), Люксембург (43.00) и Белгия (41.60).

EN

euro was the average price per hour of work in Bulgaria in 2020, according to the latest Eurostat survey. This is the lowest figure in the European Union and more than four times lower than the community average (29.10 euros per hour). After Bulgaria, the countries with the cheapest labour are Romania (8.50 euros) and Hungary (10.40 euros). The most expensive labour is in Denmark (46.90), Luxembourg (43.00) and Belgium (41.60). ■

40%

ще е поскъпването на природния газ в България, ако страната се откаже изцяло от доставките от Русия, обяви енергийният министър Александър Николов. Алтернативите са втечнен газ от терминалите в Гърция и Турция, както и доставки от Азербайджан.

EN

will be the rise in price of natural gas in Bulgaria if the country completely abandons supplies from Russia, said Energy Minister Alexander Nikolov. The alternatives are liquefied gas from terminals in Greece and Turkey, as well as supplies from Azerbaijan. ■

2.8%

ръст на българския БВП през 2022 предвижда коригираната прогноза на Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР). Финансовата институция досега очакваше 4.4% ръст, но коригира предвижданията си заради войната в Украйна и очакваните големи загуби за сектори като туризма. През 2023 ЕБВР очаква българската икономика да порасне с 3.6%.

EN

GDP growth for Bulgaria in 2022 envisages the revised forecast of the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). The financial institution has so far expected 4.4% growth, but has adjusted its forecasts due to the war in Ukraine and the expected large losses for sectors such as tourism. In 2023, the EBRD expects the Bulgarian economy to grow by 3.6%. ■



2 634 000 000

лева ще разпредели Държавен фонд "Земеделие" през 2022 година, като 2.6 млрд. лева са европейски средства, а остатъкът - от националния бюджет. Малко над 1.6 млрд. лева са определени по схемата за единно плащане на площ, както и за директни субсидии за плодове, зеленчуци и животновъдство. По Програмата за морско дело и рибарство са предвидени 44.3 млн. лева.

EN

BGN will be distributed by the State Fund "Agriculture" in 2022, as BGN 2.6 billion are European funds, and the rest - from the national budget. Just over BGN 1.6 billion have been allocated under the single area payment scheme, as well as direct subsidies for fruit, vegetables and livestock. BGN 44.3 million are provided under the Maritime Affairs and Fisheries Program. ■

Enjoy your
EASTER
holiday break
at

★★★★★
GRAND HOTEL & SPA
PRIMORETZ
SINCE 1959

Early Bookings

T +359 56 8 12345 E info@hotelprimoretz.bg



WWW.HOTELPRIMORETZ.BG

ЛУДА НАДПРЕВАРА

Инфлацията е начин правителствата безнаказано да ограбват собствените си граждани. Как можем да се защитим?

Текст РАДОСТИНА НИКОЛОВА / Фотография ISTOCK

Историята на човека е предимно история на инфлацията - инфлация, проектирана от правителствата в полза на самите правителства, казва Фридрих фон Хаийек. Чрез процеса на инфлация правителствата могат да конфискуват, потайно и незабележимо, голяма част от богатството на своите граждани, добавя Джон Мейнърд Кейнс. Инфлацията е груба като насилник, плащеща като въоръжен обирджия и смъртоносна като наемен убиец: приносът по темата на Роналд Рейгън. Още в средата на 2021 защитата от инфлацията отново гоиде на дневен ред, тъй като ръстът на цените в голяма част от света започна да се ускорява. Причините са основно две: започналото икономическо възстановяване след пандемията, и щедрите фискални и парични стимули в САЩ и Европа (един по-деликатен начин да се каже "печатане на пари"). Търсенето изпревари предлагането, а глобалните вериги от доставки още не се бяха възстановили от смущенията. Цените на множество основни суровини скочиха и така се заформира перфектната инфлационна буря - още преди военната интервенция на Русия в Украйна.

АКО СТЕ ОТ КЪСМЕТЛИИТЕ, КОИТО са преминали през Covid-19 кризата със стабилни финанси, а в още по-добрия случай - с непокътнати спестявания, вероятно сериозно се замисляте как да предпазите парите си от обезценяване. Лихвите по банковите депозити отдавна са нулеви, но пък и преди 2021 инфлацията, поне в Европа, не беше особено висока. Тогава основната грижа на Европейската централна банка уж бе именно вдигането на инфлацията до целе-

вото ниво от 2%. Но ако преди не сте имали кой знае колко голям стимул да извадите спестяванията от депозитната сметка, то през 2021 и 2022 това време вече гоиде. Ускоряващата се инфлация означава, че парите, които държим в разплащателна сметка или пък в депозит с лихва малко над нулата, бързо ще се обезценят в реално изражение. Според прогнозиите на Европейската комисия, инфлацията в България ще достигне средно 6.3% на годишна база през тази година, преди да се забави през следващата до 3.9%. По данни на Националния статистически институт през февруари 2022 годишният ръст на потребителските цени достигна двуцифрена стойност - 10%.

КАКТО МИНИСТЪРЪТ НА ФИНАНСИТЕ АСЕН ВАСИЛЕВ отбеляза още през 2021, българските власти и БНБ трудно биха могли да повлияят на динамиката в цените - просто защото левът е обвързан с еврото по силата на т.нар. валутния борг. Така че на практика в България паричната политика няма как да е много по-различна от тази в еврозоната (даже и ако се намери политик, който да иска да провежда самостоятелна политика в защита на националния интерес, което след опита ни от последния четвърт век изглежда като фантастика). А Европейската централна банка даде ясно да се разбере, че е далеч от повишаване на лихвите. За разлика от регулатора във Франкфурт, Федералният резерв в САЩ повиши лихвените проценти с 0.25 пункта до 0.5% през март и даде ясна заявка за още повишения, така че да се справи с инфлацията. Английската централна банка също затегна паричната си политика и още през февруари основният лихвен процент там стана 0.5%.



ВАРИАНТ 1: ИМОТИТЕ. Тъй като няма основания да се очаква забавяне на инфлацията в близките месеци, колкото по-рано проучим възможностите за съхранение на стойността на нашите пари, толкова по-добре. Когато говорим за инвестиции в България, традиционно имотите застават на преден план. Над 75% от населението в страната живее в собствено жилище, за което не изплаща ипотека. Действително недвижимото имущество предлага много възможности и най-вече спокойствие. Но ако гледаме на имотите в качеството им на инвестиция, особено в София, е редно да обмислим внимателно потенциалната възвръщаемост. Цените на жилищата в столицата продължиха да растат с двуцифрен темп и не се повлияха от пандемията - за разлика от наемите. Мнозина се възползваха от ниските лихви по ипотечните кредити, защото смятат, че е по-добре да плащаш на банката за собствено жилище, отколкото на наем на някой друг. Този нагорещен пазар накара БНБ да повиши нивото на антицикличния капиталов буфер, при това два пъти в рамките на четири месеца: през септември и през декември с по 0.5 процентни пункта до 1.5%. Двете повишения ще влязат в сила с отложено действие, с цел предвидимост и ограничаване на стреса върху банките. Мярката от страна на БНБ обаче е ясен сигнал за състоянието на жилищното кредитиране и на прост език означава, че банките ще трябва да повишат защитата си срещу рискови експозиции.

В СЪОБЩЕНИЕТО СИ ОТ 16 ДЕКЕМВРИ БНБ посочва, че кредитите за домакинства нарастват с ускорени темпове, особено в сегмента на жилищните кредити. "Продължителното запазване на текущите темпове на кредитен растеж при съществуващите нива на реалните лихвени проценти създава предпоставки за увеличение на задлъжнялостта, което може да се отрази негативно върху способността на кредитополучателите да обслужват задълженията си и да доведе до нарастване на необслужваните кредити и обезценките при потенциално влошаване на икономическата среда", казват от БНБ. И действително по последни данни жилищните кредити през януари 2022 са нараснали със 17.9% на годишна база, това е най-високият ръст сред всички категории заеми, и вече години наред той е двуцифрен. Все повече независими анализатори вече открито предупреждават за балон на жилищния пазар в София и посочват, че е по-изгодно да се живее под наем. В този смисъл и инвестицията в имот е много вероятно да става все по-несигурна



и да се изплаща все по-бавно. Тя има смисъл, когато е със собствени средства. Но е рискова, когато се прави на кредит. Не бива да забравяме и множеството разходи, свързани с покупката на жилище, които вероятно си струват, ако ще живеем в него, а по-късно нашите деца ще го наследят. При покупка с инвестиционна цел обаче трябва внимателно да преценим тежестта на самите разходи при покупко-продажбата, сигурната амортизация на имота, годишните данъци и такси и т.н. Когато отгаднем под наем апартамент, неминуемо трябва да предвидим разходи за ремонти, планирани или извънредни, без значение колко изрядни наематели намерим. Щетите могат да дойдат от външни фактори като съседите например, над които нямаме контрол. Изобщо ангажиментът, свързан с отдаването на жилище под наем не е малък, напротив на образа на безгрижния рентниер.

ВАРИАНТ 2: АДСИЦ. Ако все пак гържим да вложим поне част от парите в имоти или пък ако просто не разполагаме с достатъчно средства за покупка на цяло жилище, има и други възможности. Става въпрос за акционерните дружества със специална инвестиционна цел (АДСИЦ). Както подсказва името им, това са специални дружества за колективни инвестиции в имоти, в които можем да участваме и с много малко средства, ако искаме да се възползваме от

двуцифрения ръст на имотния пазар. АДСИЦ са задължени по закон да разпределят 90% от печалбата си под формата на дивиденди. Освен това, ако цените на жилищата продължат да растат с високи темпове, можем да реализираме и капиталова печалба, когато продадем дяловете си. Когато инвестираме в АДСИЦ, на практика се освобождаваме от бремето на поддръжка на един имот и всички разходи около него. Кое може да означава и отказ от потенциални ползи, но това вече е въпрос на избор - дали предпочитаме повече пари заедно с повече грижи, или сме склонни да изпуснем част от ползите в името на спокойствието.

ВАРИАНТ 3: ЦЕННИТЕ МЕТАЛИ. В нестабилни времена, на каквито сме свидетели още от 2020 насам, поскъпват ценните метали в качеството им на традиционни активи убежища. Златото премина психологическата граница от 2000 долара за тройунция през юли 2020 и все още е близо до тези стойности. За сравнение, през 2015 цената му беше около 1100 долара. Войната в Украйна и санкциите над Русия в качеството ѝ на ключов глобален износител на суровини по всяка вероятност сериозно ще се отрази на цените на суровините - от петрол и газ през метали, важни за технологичната индустрия до земеделски суровини като пшеница. Цените на суровините действително растат с много



по-бързи темпове от инфлацията, но едновременно с това са и много волатилни. Петролът сорт Брент например се задържа на най-високите си нива от 8 години. В първите дни от инвазията на Русия в Украйна цената му скочи до 120 долара за барел, но после също толкова рязко се върна на нива малко над 100 долара. Изобщо в сектори, доминирани от политически решения, е все по-трудно да се предвиди потенциална доходност от инвестиция. При петрола например ключов фактор е картелът ОПЕК, глобалното влияние на САЩ, редицата други конфликти в Близкия изток например, за които рядко чуваме по новините.

ВАРИАНТ 4: ДИВЕРСИФИКАЦИЯ. Всъщност това дори не е вариант, а по-скоро златно правило - не слагайте всички яйца в една кошница. Друго златно правило е, че трябва да разбираме продукта, в който влагаме парите си, без значение дали става дума за конкретен имот, фонд със суровини, акции, облигации или пък криптовалути. В България се предлагат редица инвестиционни и спестовни продукти като взаимни фондове и т.нар. борсово търгувани фондове (Exchange Traded Funds - ETFs). ETF-ите се считат за по-нискоризикови продукти, защото те копират определен борсов индекс, тоест няма активно управление, както е при взаимните фондове например. И двата продукта имат своите предимства и недостатъци,

свързани с данъци и такси, достъпност и други, които е редно внимателно да проучим преди да пристъпим към инвестиция. Глобалните пазари преживяха турбулентен месец януари, тъй като тогава стана ясно, че Фед по всяка вероятност ще повишава лихвите с по-бърз темп от планираното. Стигна се до спадове, защото затягането на паричната политика предполага край или поне временно замразяване на ерата на евтините капитали. През февруари пък геополитиката натежа на борсите и се стигна до панически разпродажби, включително заради изолацията на Русия и изтеглянето на редица западни компании от руския пазар.

НЕЗАВИСИМИЯТ ЕКСПЕРТ ПО ФОНДОВЕ Ейдриън Лоук, цитиран от Bloomberg, посочва, че в атмосфера на несигурност, не бива да се вземат прибързани решения, включително да се изтеглят пари от пазара, за да имаме кеш на разположение в случай на задълбочаване на кризата. "Веднъж изтеглите ли се от пазара, ще трябва да направите много трудното решение кога точно да се върнете. Повечето инвеститори губят при такива движения", посочва той. В този смисъл потенциално изтегляне на средства от фондовия пазар поради опасения за още по-големи загуби може да се превърне в самоизпълняващото се пророчество, тоест да се стигне до още по-големи загуби, тъй като високата ин-

флация ще "изяе" стойността на вече изтеглените пари. И обратното - когато стойността на акциите пада, би могло да е добър момент за покупка или пък разширяване на портфолиото.

ПАНИЧЕСКОТО ПОВЕДЕНИЕ НА ГЛОБАЛНИТЕ ПАЗАРИ може да се дължи от една страна на спекуланти, които целят краткосрочни печалби, и от друга страна на инвеститори, които се поддават на моментните настроения на пазара. Затова, когато инвестираме в каквото и да е, много е важен хоризонтът на инвестицията. Колкото по-дълъг е той, толкова по-малко значение имат временните корекции. В общността на т.нар. инвеститори на дребно (retail investors) и на хората, целящи финансова независимост, често се дава пример с американския борсов индекс S&P 500. За близо 100 години, неговата средногодишна доходност е 11%, тоест кризите от гот-ком балона през 2000, голямата рецесия от 2008 и пандемията през 2020 нямат кой знае какво значение, ако сме инвестирали рано и хоризонтът ни е дълъг. Дори индексът Sofix на българската борса, която за жалост не може да се сравнява с глобалните пазари, е отчел над 500% ръст от пускането си през 2000 г. В края на февруари годишната доходност на Sofix е 21.2%, тоест два пъти над инфлацията за същия период. Тоест, ако през февруари 2021 бяхте вложили 1000 лева в 15-те компании, които съставляват индекса, днес щяхте да имате 1212 лв. А ако тези пари стоят в сметка с нулева лихва, то тяхната стойност днес се равнява на 9000 лева, защото инфлацията е "изяла" 10% от тях.

ЗА ГОЛЯМ ДЯЛ ОТ БЪЛГАРСКОТО НАСЕЛЕНИЕ тревогите какво да правим с парите си може би звучат цинично. През кризисната 2020 данните на БНБ сигнализират за задълбочаващо се неравенство. Броят на депозити с малки суми намаляват, а тези с големи се увеличават, тоест бедните са станали по-бедни, а богатите - още по-богати, което за жалост е тенденцията при кризи напоследък. През последното тримесечие на 2021 голямата част от доходите на домакинствата (87%) в България са от заплати и пенсии, а едва 3.4% от други приходи, където биха могли да се причислят доходите от инвестиции. Данните са красноречиви за нивото на финансова грамотност в страната и изобщо за управлението на личните финанси. Инвестициите предоставят голяма възможност за диверсифициране, така че да имаме повече от един източник на доходи и при следващата криза грижите ни да са свързани с това, какво да правим с парите си, а не как да ги изкараме. ■



RAT RACE

Inflation is a way for governments to rob their own citizens with impunity.
How can we protect ourselves?

History is largely a history of inflation, usually inflation engineered by governments for the gain of governments, says Friedrich von Hayek. Continuing process of inflation, government can confiscate, secretly and unobserved, an important part of the wealth of their citizens, says in addition John Maynard Keynes. Inflation is as violent as a mugger, as frightening as an armed robber and as deadly as a hit man, says on the subject Ronald Reagan. In the mid of 2021, defense against inflation was a common thing again, because of the acceleration of price increase in a great part of the world. There are two main reasons for that: beginning of economic recovery after pandemic and generous fiscal and monetary incentives in USA and Europe (one more delicate way to say "printing money"). Demand overtook supply and global supply chains were still not recovered from the disturbances. Prices of a major part of basic raw material jumped and formed perfect inflation storm – even before the military intervention of Russia in Ukraine.

IF YOU ARE FROM THE LUCKY PEOPLE WHO went through Covid-19 crisis with stable finances or even better – untouched savings, you are probably seriously thinking about how to save your money from depreciation. Interest rates on banks deposits dropped to zero a long time ago but even before the 2021 inflation, they were not particularly high, at least in Europe. Then, European Central Bank basic care was supposed to be raise in inflation target level of 2%. However, if you didn't have quite an incentive to take your savings

out of the deposit account before, then in 2021 and 2022 is about time. Accelerating inflation means that money we keep in a current account or in a deposit with an interest rate slightly above zero, will quickly depreciate in real terms. According to the European Commission forecasts, inflation in Bulgaria will get average of 6.3% on annual basis this year, before it slows down to 3,9% next year. Data from the National Statistical Institute states that in February, 2022, the annual growth of consumer prices reached double digits – 10%.

AS THE MINISTER OF FINANCE, ASEN VASILEV stated early in 2021, Bulgarian authorities and BNB could hardly influence the dynamics of prices – simply because the lev is pegged to the euro under the so-called. the currency board. So, in practice, monetary policy in Bulgaria cannot be much different from that in the euro area (even if there is a politician who wants to pursue an independent policy in defense of the national interest, which after our experience of the last quarter of a century seems fantastic). The European National Bank made it very clear that is far away from rising interest rates. Unlike the regulator in Frankfurt, the Federal reserve in USA rised the interest rates with 0,25 p. up to 0,5% in March and gave a clear request for more increases so as to deal with inflation. English Central Bank also tightened its financial policy and early in February the main interest rate there became 0.5%.

OPTION 1: REAL ESTATES. As there is no reason to expect a slowdown in inflation in the coming months, as sooner as we investigate

possibilities for preserving value of our money, the better. When we talk about investments in Bulgaria, traditionally real estates are on the front rows. Over 75% from the country population live in a personal accommodation, not paying mortgage for it. Indeed, real estates offer wide range of possibilities and most of all – peace of mind. But if we look at real estates as an investment, especially in Sofia, we should carefully consider the potential return. Unlike rents, housing prices in the capital continued to grow at double-digit rates and were not affected by the pandemic. Many people took advantage of low interest rates on mortgage credits, because they believe it is better to pay the bank for your own home than paying rent to someone else. This heated market, forced BNB to rise the level of the countercyclical capital buffer, twice within four months: in September and in December with 0.5 percentage points to 1.5%. Both rises will enter into force with a delayed effect in order to be predictable and to limit stress over banks. However, this BNB measurement is a clear signal of the state of housing lending and in simple language means that banks will have to increase their protection against risky exposures.

IN A STATEMENT ISSUED BY BNB ON 16 DECEMBER, BNB noted that loans on households are growing with an accelerated pace, especially in the housing loan segment. "The continued maintenance of the current rates of credit growth at the existing levels of real interest rates creates preconditions for an increase in indebtedness, which can affect negatively on the ability of borrowers to service their obliga-

tions and lead to an increase in non-performing loans and impairments in the event of a potential deterioration of the economic environment", says BNB. Indeed, according to the latest data, housing loans in January 2022 increased by 17.9% on an annual basis, which is the highest increase among all loan categories and for many years it has been in double-digits. More and more independent analysts openly warn about a bubble on the housing market in Sofia and note that it is more profitable to live in rented accommodation. Therefore, real estates investment is very likely to become more uncertain and pay off more slowly. It makes sense, when you do it with your own savings, but it is risky when it comes to credit. We should not forget the many costs, connected to buying a personal home, which are probably worth it if we live in it and later our children will inherit it. However, when it is with an investment purpose, we should carefully estimate the burden of the costs of buying and selling, the certain depreciation of the property, the annual taxes and fees, etc. When renting an apartment, we inevitably have to anticipate the cost of repairs, planned or not, no matter how decent tenants we find. Damages can come from external factors as neighbours, for example. We cannot control them. In general, the commitment associated with renting a home is not small, contrary to the image of a carefree rentier.

OPTION 2: REITs If we still hold on investing at least part of our money in real estates or we just do not have enough funds to buy an entire home, there are other options. As their name suggests, these are special companies for collective investment in real estate, in which we can participate with very little money if we want to take advantage of the double-digit growth of the real estate market. REITs are obliged by law to allocate 90% from the profit in the form of dividends. In addition, if housing prices keep growing with high pace, we can also make a capital gain when we sell our shares. When we invest in REITs, we basically release ourselves from real estate maintenance burden and all costs, accompanying it. Which may mean giving up potential benefits, but it's a matter of choice - whether we prefer more money with more care, or we tend to miss out on some of the benefits in the name of peace of mind.

OPTION 3: PRECIOUS METALS In volatile times, which we have been witnessing since 2020, precious metals are becoming more expensive as traditional asylum assets. Gold passed the psychological border of 2000 dollars troy ounce in July 2020 and it's still circling these levels. In comparison, in 2015 its price was around 1100 dollars. War in Ukraine and sanctions over Russia in its capacity of a key global raw material exporter, will by any chance seriously affect raw material prices – from pet-

rol and gas, through metals, important for the technology industry to agricultural raw materials such as wheat. Indeed, prices of raw materials are growing with a faster pace than the inflation, but both are extremely volatile. For example, the Brent sort petrol keeps its highest levels for already 8 years. In the first days of Russia's invasion in Ukraine, its price jumped up to 120 dollars per barrel but then as fast it turned on levels below 100 dollars. In segments which are dominated by political decisions, is harder to predict the potential profit from an investment. In oil, for example, the key factor is the OPEC cartel, US global influence, and a number of other conflicts in the Middle East that we rarely hear about in the news.

OPTION 4: DIVERSIFICATION In fact, even if this is not an option but rather a golden rule – don't put all your eggs in one basket. The other golden rule is that you need to understand the product you are investing in, no matter if it is a specific property, raw material fund, shares, obligations or crypto currencies. In Bulgaria number of investment and savings products are offered as a joint funds and the so-called Exchange Traded Funds – ETFs). ETFs are considered as a low cost products, because they copy a specific stock exchange index, meaning there is no active managements as it is with the joint funds. Both products have their advantages and disadvantages, connected to taxes and fees, accessibility and others, which is something we should carefully investigate before embarking on an investment.

Global markets went through a turbulent month January as then it became clear that the Fed by any chance will rise the interest rates with faster pace than expected. There have been downturns because tightening monetary policy means ending or at least temporarily freezing the era of cheap capital. In February, geopolitics weighed heavily on the stock market and led to panicked sales, including the isolation of Russia and the withdrawal of a number of Western companies from the Russian market.

THE INDEPENDENT FUND EXPERT Adrian Lowcock, cited by Bloomberg, notes that in an atmosphere of uncertainty, hasty decisions should not be made, including withdraw-

Once you withdraw from the market, you will need to make the really hard decision when exactly to come back. Most investors lose out on such moves

ing money from market in order to have cash in the event of a deepening crisis. "Once you withdraw from the market, you will need to make the really hard decision when exactly to come back. Most investors lose out on such moves", he states. In this sense, the potential withdrawal of funds from the stock market due to fears of even greater losses may become a self-fulfilling prophecy, i.e. to lead to even greater losses, as high inflation will "eat" the value of already withdrawn money. Conversely, when the value of shares falls, it could be a good time to buy or expand the portfolio.

PANIC BEHAVIOR OF GLOBAL MARKETS may also be due on the one hand to speculators who aim for short-term profits and on the other hand to investors who succumb to current market sentiment. Therefore, when we invest in anything, the investment horizon is very important. The longer it is, the less important the temporary adjustments are. In the community of the so-called retail investors and the people aiming for financial independence, a frequent given example is the American stock exchange index S&P 500. For nearly 100 years its average annual return is 11%, meaning, dot-com bubble crises of 2000, the great recession of 2008 and pandemic of 2020 do not matter if we have invested early and our horizon is long. Even the Sofix index on the Bulgarian stock exchange, which unfortunately cannot compete with the global markets, has seen more than 500% growth since its launch in 2000. In the end of February, the annual return of Sofix is 21,2% which is twice the inflation for the same period. Meaning, if in February 2021 you had invested BGN 1000 in the 15 companies that make up the index, today you would have had BGN 1212. And if the money stay in an account with zero interest rate, their value today is equal to BGN 9,000, because the inflation has eaten 10% from them.

FOR A LARGE PART OF THE BULGARIAN POPULATION worries about what to do with their money may sound cynical. In the 2020 crisis, BNB data show deepening inequality. The number of deposits with small amounts is decreasing, while those with large amount are increasing, i.e. poor are getting poorer and the rich – richer, which unfortunately, recently has turned into a crisis tendency. During the last trimester of 2021, the majority of household income (87%) in Bulgaria came from salaries and pensions and only 3,4% from other income, which could include investment income. The date is eloquent for the level of financial literacy and managing personal finances skills in the country. Investments provide a great opportunity for diversification so that we have more than one source of income and in the next crisis our worries are about what to do with our money, not how to make it. ■

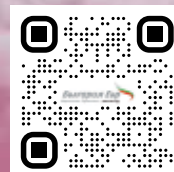


Регистрирайте се в програмата за лоялни клиенти FLY MORE и се възползвайте от:

- бонус билети за редовни полети на България Еър
- право за 1 бр. допълнителен багаж до 23 kg*
- атрактивни отстъпки при наемането на автомобил от Sixt;
- възможен upgrade от икономична в бизнес класа
- ваучери за бизнес салона на летището с безплатен кетъринг*
- ваучер за отстъпка за рожден ден

* - при златно ниво на членство

За пълни подробности и условия
сканирайте QR кода или посетете www.air.bg



България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg

**ЗА ГОДИНИТЕ, КОГАТО ПРОСТО
МОЖЕШ ДА ЗАМИНЕШ НАВСЯКЪДЕ.**



С поглед към твоето бъдеще.

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

ЖИЛИЩАТА СИ ОСТАВАТ УБЕЖИЩЕ ОТ ИНФЛАЦИЯТА

Силвия Веселинова, собственик и управител на "Идея Билдингс", прег Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

След десетилетието на постоянно печатане на пари от централните банки, сега гумата на годината е "инфлация". Как се отразява тя на имотния пазар в София?

Инфлацията не е явление, което се харесва, разбира се, но по отношение на имотите може да се каже, че тя играе доста ключова роля. При едно бързо обезценяване на парите е нормално хората да търсят някакви варианти за материализацията, за спасяването им. Както отдавна ни е станало ясно, имотите са нещо, което успява да съхрани средствата на хората. Така че може да се каже, че инфлацията стимулира интереса към недвижимите имоти.

Структурната стомана поскъпна два пъти между ноември 2019 и ноември 2021. Как се движат цените на основните материали за строителството напоследък? Как се промени себестойността на жилищното строителство?

В последните две години със сигурност има грастична промяна в цените. Аз дори си мисля, че доставките тегърва ще закъснат повече. Що се касае до стоманата, при нея вече има и втори проблем освен повишените цени - дефицит. Основните контрагенти, от които купуваме стомана, са Украйна и Русия,

а в момента оттам не пристига никакво желязо. За предишните две години поскъпването беше около 30%, а само за първите два месеца на 2022 имаме нови 30% отгоре. Цените на всички материали всъщност растат заради закъснението на доставките, заради намалените производства, заради повишените цени на енергията... В момента ми изглежда, че цените не могат да бъдат прогнозираны. достигнат необозрими нива.

Дали тези затруднения с доставките гонякъде не се дължат и на това, че доставчиците, след като се озоваха принудително в такава ситуация на недостиг през 2020, не усетиха изведнъж, че така придобиват по-силни позиции в преговорите?

Със сигурност има и елемент на спекула в цялата работа. Но има и друго - доставчиците, освен че се пренастроиха да търсят по-високи нива на печалба, намалиха и броя на служителите си покрай пандемията. Сега това води до затруднения с производството и до допълнително повишаване на цените.

"Идея Билдингс" е компания с почти две десетилетия опит на пазара - започнала с продажбата на семейния апартамент, за да се финансира първият строеж. Какво предста-



Влява ли компанията днес? Какви са очакванията ви за 2022?

Много е трудно да се направи прогноза при всички фактори, които толкова динамично се променят напоследък. Covid-19, Война, цени, изключителната макроикономическа и микроикономическа несигурност: всички тези неща оказват твърде голямо влияние, за да кажем как ще завърши 2022 година.

Това, което сме направили до момента, е, че сме оставили след себе си над 30 завършени сгради. Имаме добре сработен, професионално подготвен екип. В момента работим паралелно върху четири проекта, в различна степен на завършеност.

Компаниите, които останаха стабилно на имотния пазар в България през последните две десетилетия, не са много. Но при предишните възходящи цикли на пазара неизменно се нарояваха нови участници, без опит и често без особено почтени намерения. Забелязвате ли нещо подобно днес?

Опасявам се, че такива участници има през цялото време. Но те са колкото за лошо, толкова и за добро, защото в крайна сметка оставаме ние, по-консервативните компании, които трупат опит и набират скорост в тези променящи се условия. Донякъде и именно заради уроците от сблъсъка с подобни недотам морални участници на пазара, клиентите вече са много по-информирани и много по-взискателни. Кое то повишава нивото в общ план.

Другото, което очевидно се повишава, са цените на жилищата в София. Някои експерти говорят дори за балон, цитирайки съотношението на цените към наемите - един класически индикатор. Приложим ли е обаче той в България, една от страните с най-висок дял на собствените жилища?

Не съм много сигурна, че този показател може да ни ориентира добре - поне докато лихвените проценти на банките са достатъчно ниски, за да продължаваме да купуваме имоти.

Как се променя динамиката на покупките със собствени средства срещу покупките с банково кредитиране? И каква част от покупките с ипотечни кредити са с инвестиционна цел - потенциално рисков сегмент при промяна в лихвените проценти?

Трудно ми е на базата на нашия опит да отговаря какви точно са съотношенията между клиенти, които купуват със собствени средства, и клиенти, разчи-



тащи на банково финансиране. Следвайки логиката на преходната криза, при която банките бяха основен играч на този пазар, ние за себе си като компания въведохме правило да допускаме не повече от 30% от клиентите за даден проект да са с чуждо финансиране. По

този начин си осигуряваме някакво спокойствие и контролираме риска.

Цените на енергията пораснаха в последната година в мащаби, които шокираха много потребители. Как се отразява това на търсенето на жили-

ща и на строителството? Повишава ли се интересът към енергоспестяващи решения, и към алтернативни източници на отопление например?

Интерес има, но той е предимно чисто информативен. Не мисля, че все още сме узрели да започнем да работим реално в тази посока. Доста от клиентите се интересуват, търсят варианти за фотоволтаични системи, за термопомпи и всякакви други енергоспестяващи средства, но в повечето случаи това си остава в сферата на разговорите. Ние работим на територията на София и повечето ни проекти са газифицирани, така че най-често клиентите избират отопление на газ, и по-рядко - на електричество.

Предложената от Европейската комисия "Зелена сделка" предвижда доста по-високи екологични изисквания за сградите. Какъв ефект ще имат те върху пазара в България?

Ние се придържаме максимално към критериите, които са установени към момента, и се стремим да сме максимално енергийно ефективни. Не мога да кажа каква част от сградите в България ще са в състояние да покрият новите изисквания. Но със сигурност старите сгради са много далеч от това.

Преди три години ни казахте, че според вас напрежението на пазара се дължи донякъде и на очакванията за евентуално приемане на България в еврозоната. По-съществен фактор ли е това сега, когато правителството дори вече обяви конкретна дата за това членство? Отделен е въпросът доколко тя е изпълнима в днешната ситуация...

Съществен може би не. Но някъде там, измежду всичко, което въздейства на тази жива система - пазара, и това

Пазаруваме в левове. Въвеждането на еврото неминуемо ще доведе до промени в цените.

Основен проблем на сектора от години е недостигът на квалифицирана работна ръка. Имаше надежди, може би малко прибързани, че с връщането на много работници от Западна Европа покрай пандемията част от проблемите ще се решат. Има ли действително някакъв по-дълготраен ефект от това?

Трудовият пазар в строителството все така не изглежда никак добре, по две причини. Едната е продължаващият страхотен отлив на квалифицирани кадри в чужбина. Втората е, че няма достатъчно добре подготвени млади кадри. Повечето специалисти са от старата генерация и не смятам, че биха могли още дълго да продължат да работят. Ние се стремим максимално да запазим ядрото си от качествени хора, за да можем в крайна сметка да дадем и един качествен продукт.

В наши разговори с хора от най-различни индустрии те са си спомняли с носталгия за някогашните техникуми, за изоставеното напоследък професионално образование. Смятате ли, че някаква образователна реформа в такава посока би помогнала?

Мисля, че на пазар като нашия, който е изключително ориентиран към имоти и строителство, трябва да се направят необходимите учебни заведения, за да се подготвят такива кадри. И сега, и занапред за тях винаги ще има работа.

Не е ли логично и самият строителен сектор да прояви някаква инициатива в тази посока? Браншовите организации сякаш...

Вие сте фокусирани изцяло в жилищния сектор. Другите два големи сегмента при недвижимите имоти претърпяха сериозни сътресения покрай пандемията. Нуждата от офис площи намаля забележимо заради масовото преориентиране към работа от къщи. Бумът на онлайн търговията се отразява на интереса към търговски площи. Възможно ли е инвеститорите в тези сегменти да се преориентират като ваши конкуренти?

Мисля, че инвеститорите, които досега са се занимавали с изграждане на офис и търговски площи, са свикнали да работят с една норма на печалба, която в никакъв случай не могат да получат от жилищния сектор. По-склонна съм да смятам, че биха стартирали отново строителство на офис площи, само когато имат гарантирани клиенти. Но едва ли биха се пренасочили към жилища. Иначе съм съгласна, че намалява търсенето на офис площи. Това е естествена последица от растящата дигитализация.

Предишните "бумове" в строителството оставиха на София в наследство цели квартали с потресаваща архитектурна еkleктика. За които със сигурност трябва да виним и отсъстващия контрол от страна на главните архитекти на общините и столицата. Има ли напредък в това отношение в последните години? И могат ли някога да се заличат естетическите щети от миналото?

По съществуващия сграден фонд нищо не се прави. Нещо повече, напоследък в добавка към архитектурната еkleктика вече наблюдаваме и сериозна амортизация. Това е като зле извършена пластична хирургия - колкото и да полагаш усилия да оправяш нещата, резултатът няма да е много добър. Хубавото в цялата работа е, че всъщност клиентът вече е достатъчно взискателен, доста неща е видял през годините и има конкретни изисквания, към които пазарът, иска или не иска, трябва да се придържа. Така че вярвам, че оттук насетне няма да има такива амплитуди в архитектурата.

Качеството на строителство като цяло повиши ли се в последните години, като стана дума за амортизация? Смятам, че да. По същата причина, която е свързана с изискванията на клиентите и с това, че те вече са доста образовани и взискателни. Както нярядко се е случвало в България, когато държавата и контролните органи не си свършат работата, успяваме да се оправяме и сами. ■

"Няма достатъчно добре подготвени млади кадри. Повечето специалисти са от старата генерация и не смятам, че биха могли още дълго да продължат да работят"

също има влияние. Мисля, че въвеждането на еврото ще доведе до сериозни промени в сектора. Вярно е, че голяма част от сделките за имоти отдавна вече са в евро. Но ние, като строително-инвестиционна компания, не се разплащаме в евро с нашите контрагенти.

... Не са много активни в тази посока. Да, така е. Смятам, че ако имат воля, биха могли да направят много неща. Но приоритетът им винаги е на друго място, може би защото събитията непрекъснато променят средата, в която работим.

HOUSING REMAINS A HEDGE AGAINST INFLATION

Silvia Veselinova, owner and manager of "Idea Buildings", talks to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

After a decade of constant money printing by central banks, the word of the year now is inflation. How does it affect the real estate market in Sofia?

Inflation is not a phenomenon that is liked, of course, but in terms of real estate, we can say that it plays a very key role. With the rapid devaluation of money, it is normal for people to look for some options for the materialization of their funds, for saving them. As it has long been clear to us, real estate is something that manages to save people's money. So it can be said that inflation stimulates interest in real estate.

Structural steel's prices rose two times between November 2019 and Novem-

ber 2021. How have the prices of basic construction materials been moving recently? How much has the cost of construction changed?

In the last two years there has certainly been a drastic change in prices. I even think that deliveries will be delayed even more. As for steel, it already has a second problem besides the increased prices - deficit. The main counterparties from which we buy steel are Ukraine and Russia, and at the moment no iron is coming from there. For the previous two years, the increase was about 30%, and just for two months in 2022, we have a new 30% hike. The prices of all materials are actually rising due to the delay in deliveries, due to the reduced production, due to the increased energy prices ... At the moment

it seems to me that the prices could reach unimaginable levels.

Aren't these supply difficulties partly due to the fact that suppliers, after being forced into such a situation of shortage in 2020, did suddenly realize they are gaining a stronger negotiating position?

There is certainly an element of speculation in the whole story. But there is something else - suppliers, in addition to re-tuning to seek higher levels of profit, also reduced the number of employees during the pandemic. This is now leading to production difficulties and further price increases.

Idea Buildings is a company with almost



two decades of experience in the market - it started with the sale of the family apartment to finance the first construction. What is the company's position today? What are your expectations for 2022?

It is very difficult to make a forecast for all the factors that have changed so dynamically recently. Covid-19, war, price hikes, extreme macro-economic and microeconomic uncertainty: all these things have too much of an impact to say how 2022 will end.

What we have done so far is that we have left behind over 30 completed buildings. We have a well-functioning, professionally trained team. We are currently working on four projects in parallel, with varying degrees of completion.

There are not many companies that have remained stable on the real estate market in Bulgaria in the last two decades. But in the previous upward cycles of the market, new entrants invariably emerged, with no experience and often no particularly honorable intentions.

Do you notice anything like that today?

I am afraid that there are such participants all the time. But they are as useful as they are harmful because in the end, the ones who survive are the more conservative



companies like us, that are gaining experience and momentum in these changing conditions. Partly because of the lessons from the clash with such not-so-moral market participants, customers are now much more informed and much more de-

manding. Which raises the level in general.

The other thing that is obviously rising is the prices of housing in Sofia. Some experts even talk about a bubble, citing the ratio of prices to rents - a classic indicator. To what extent, however, it is applicable in Bulgaria, one of the countries with the highest share of home ownership?

I am not very sure that this indicator can guide us well - at least as long as the interest rates of banks are low enough to allow people to continue buying real estate.

How does the dynamics of purchases with own money change against purchases with bank lending? And what part of the purchases with mortgage loans are for investment purposes - a potentially risky segment in the event of a change in interest rates?

Based on our experience, it is difficult for me to answer exactly what are the ratios between clients who buy with their own funds and clients who rely on bank financing. Following the logic of the previous crisis,

during which banks were a major player in this market, we as a company have introduced a rule to allow no more than 30% of customers for a project to be credit-financed. In this way, we provide some

peace of mind and control the risk.

Energy prices have risen in recent years on a scale that has shocked many consumers. How does this affect the demand for housing and construction? Is there an increasing interest in energy-saving solutions and alternative heating sources, for example?

There is interest, but it is mostly purely informative. I do not think that we are still ready to start working in this direction. Many customers are interested, looking for options for photovoltaic systems, heat pumps, and all sorts of other energy-saving tools. But in most cases, this remains in the realm of conversation. We work in Sofia and most of our projects are gasified, so most customers choose gas heating, and less often - electricity.

The "Green Deal" proposed by the European Commission provides for much higher environmental requirements for buildings. What effect will they have on the market in Bulgaria?

We adhere as much as possible to the criteria established at the moment, and strive to be as energy efficient as possible. I can not say what part of the buildings in Bulgaria will be able to meet the new requirements. But certainly the old buildings are very far from that.

Three years ago you told us that in your opinion the market tension is partly due to the expectations for the eventual accession of Bulgaria to the euro area. Is this a more important factor now that the government has even announced a specific date for this membership? A separate question is how feasible it is in today's situation ...

Significant maybe not. But somewhere out there, among all that affects this living system - the market, the euro area entrance also has an impact. I think that the introduction of the euro will lead to serious changes in the sector. It is true that a large part of real estate transactions has long been in euros. But we, as a construction and investment company, do not pay in euros with our counterparties. We shop in Bulgarian levs. The introduction of the euro will inevitably lead to changes in prices.

The main problem of the sector for years is the lack of skilled labor. There were hopes, perhaps a little hasty, that with the return of many workers from Western Europe during the pandemic, some of the problems would be solved. Is there really any longer-lasting effect

"Following the logic of the previous crisis, during which banks were a major player in this market, we as a company have introduced a rule to allow no more than 30% of customers for a project to be credit-financed. In this way, we provide some peace of mind and control the risk"

than this?

The labor market in construction still does not look good, for two reasons. One is the ongoing great outflow of qualified personnel abroad. The second is that there are not enough well-trained young people. Most of the specialists are from the older generations and I don't think they could continue to work for a long time. We strive to keep our core of quality people so that we can ultimately give a quality product.

In our conversations with people from various industries, they remembered with nostalgia the former technical schools, the recently abandoned vocational education. Do you think that any educational reform in such a direction would help?

I think that in a market like ours, which is extremely oriented towards real estate and construction, the necessary educational institutions should be built in order to train such staff. There will always be work for them now and in the future.

Isn't it logical for the construction sector itself to show some initiative in this direction? The branch organizations seem...

...They don't seem very active in this di-

rection. Yes, that's right. I think that if they have the will, they could do many things. But their priority is always elsewhere, perhaps because events are constantly changing the environment in which we work.

You are focused entirely on the housing sector. The other two major real estate segments have been hit hard by the pandemic. The need for office space has decreased significantly due to the mass reorientation to work from home. The boom in online commerce is affecting interest in retail space. Is it possible for investors in these segments to reorient themselves as your competitors?

I think that investors who have so far been engaged in the construction of office and retail space, are accustomed to working with a rate of return, which in any case can not get from the housing sector. I am more inclined to think that they would start building office space again only when they have guaranteed clients. But they are unlikely to switch to housing. Otherwise, I agree that the pandemic has reduced the demand for office space. This is a natural consequence of growing digitalization.

The previous "booms" in construction have left Sofia with a legacy of entire neighborhoods with stunning architectural eclecticism. For which we must certainly blame the lack of control by the chief architects of the municipalities and the capital. Has there been progress in this regard in recent years? And can the aesthetic damage of the past ever be erased?

Nothing is being done on the existing building stock. Moreover, recently, in addition to the architectural eclecticism, we are already seeing serious degradation. It's like a badly made plastic surgery - no matter how hard you try to fix things, the result will not be very good. The good thing about the whole thing is that in fact, the client is already demanding enough, he has seen a lot over the years and there are specific requirements that the market, whether he wants to or not, must adhere to. So I believe that from now on there will be no such amplitudes in architecture.

Has the quality of construction in general improved in recent years?

I think so. For the same reason, which is related to customer requirements and the fact that the people are already quite educated and demanding. As has often happened in Bulgaria, when the state and control bodies do not do their job, we manage to deal on our own. ■

ШИР ПО ВРЕМЕ НА КРИЗА

Пандемия, микрочипове, рекордно скъпи суровини: кошмарните обстоятелства всъщност превърнаха 2021 в златна година за автомобилната индустрия

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

Пандемия и локдауни, все по-тежки затруднения с доставките, глобален недостиг на микрочипове, които затвори цели заводи, и драматично пораснали цени на основните суровини и енергията: 2021 година звучи като сбъднат кошмар за автомобилната индустрия. И повечето ѝ представители не спряха да го изтъкват в последните месеци. Но през тази пролет, когато излизат повечето годишни финансови отчети, нещата изглеждат по съвсем различен начин. Ако вярваме на числата, 2021 всъщност е била златна година за автомобилната индустрия.

ТРАДИЦИОННАТА СПРАВКА НА AUTOMEDIA.BG показва, че от 19-те производителя с глобално присъствие само един - Jaguar Land Rover - ще приключи годината със загуба. За почти всички останали 2021 е била време на намаляващи продажби, но на растящи печалби - в немалко случаи до рекордни нива.

Automotive News наскоро пресметна, че нетната печалбата на най-големите компании от Европа, Северна Америка и Южна Корея се е увеличила от 22 до 90 милиарда

евро, или с над 315%. За японските компании финансовата година приключи на 31 март 2022 и окончателните отчети ще бъдат публикувани по-късно, но и там тенденцията е към голямо нарастване на печалбата. Само в Европа производителите планират да разпределят над 16.5 милиарда евро под формата на дивиденди.

КАКВО Е ОБЯСНЕНИЕТО ЗА ТОЗИ ПАРАДОКС? Всъщност са няколко. Кризата през 2020 даде на повечето компании сериозна мотивация да съкратят разходите си - и козове, с които да защитят подобен ход на политическо равнище. Сега ефектите от това започват да се усещат. Вторият фактор е, че заради недостига на микрочипове компаниите се фокусираха върху най-доходните си модели за сметка на най-малко печелившите, което също повиши маржовете. Но най-съществената причина бе в осезаемо повишените цени. На много световни пазари продажбите всъщност се свиха през 2021 - но това не бе свиване заради намаляло търсене, а заради недостатъчно предлагане. На практика недостигът на чипове постави производителите в заविждана ситуация



да могат да искат повече за продуктите си. В тази ситуация растящите цени на суровини и енергия можеха директно да бъдат прехвърлени към клиентите.

Jaguar Land Rover - 871 млн. евро загуба

Резултатите на JLR не са за цялата финансова 2022 година, а само за първите ѝ девет месеца, до 31 декември 2021. В тях компанията отчита 13.6 милиарда британски лири приходи, лек ръст спрямо същия период на миналата година. Финансовият резултат обаче се влошава значително - от 180 милиона лири нетна загуба за първите три тримесечия на фискалната 2021, до цели 734 милиона загуба през фискалната 2022 (или около 871 млн. евро). Британската компания, собственост на Tata, е на практика единственият глобален производител, който ще е на червено за последната година.

Обобщените финансови резултати още не са публикувани, но JLR оповести данните за продажбите си през календарната 2021 година. Те са общо 420,856, около 1.2% спад спрямо 2020. Вината е основно на марката Jaguar, чийто продажби са се свили с 16 на сто до 86,270. Продажбите на Land Rover растат с над 3% и достигат 334,586 автомобила.

Mitsubishi - 369 млн. евро печалба

Когато преди няколко години Mitsubishi се забърка в скандал с укривани емисии и трябваше да бъде спасявана от Nissan, мнозина не виждаха надежда за малката японска ком-

пания. Нетната загуба от над 2 милиарда евро за финансовата 2021 година подхрани тези мнения. Но за финансовата 2022 година, приключила сега на 31 март, Mitsubishi успя да изплува и да отчете нетна печалба от 50 милиарда йени (369 млн. евро), при общи приходи от 2 трилиона йени (14.8 млрд. евро). Печалбата на акция (Earnings per share) е 33.6 йени, или около 25 евроцента. Подобрените финансови резултати са функция на увеличеното производство - о 854,000 автомобила през календарната 2020 година до 1.05 милиона през 2021. Сериозен принос има доходният северноамерикански пазар, където продажбите пораснаха със 17% на годишна база, до 102,037 бройки.

Subaru - 554 млн. евро печалба

Японската финансова 2022 година приключи преди няколко дни, на 31 март, така че окончателните резултати ще са ясни по-нататък. Тук сме цитирали прогнозните данни на Subaru на базата на първите девет месеца, които сочат, че за годината компанията ще постигне 2.7 трилиона йени приходи (19.95 млрд. евро), лек спад спрямо миналата година, и нетна печалба от 75 милиарда йени (554.1 млн. евро), което е минимален спад спрямо финансовата 2021 година.

На базата на резултатите за първите три тримесечия компанията прогнозира, че ще продаде общо 740,000 автомобила за финансовата 2022 година (около 14% спад спрямо предходната, когато продажбите надхвърли-

ха 860,000). От тях 85,000 бройки се пагат на японския пазар, а 655,000 са външни.

Ferrari - 833 млн. евро печалба

В тази класация не сме включвали нишовите производители от най-високите пазарни сегменти. Ferrari е изключението - просто колкото да илюстрира до каква степен луксозният сектор не е засегнат от кризите.

Приходите на италианския производител на суперавтомобили, който бе отделен преди време от групата Fiat-Chrysler, достигат 4.271 милиарда евро, нетната печалба е 833 милиона евро (при 534 милиона за 2020 година), а печалбата на акция е 4.50 евро.

Рекордните финансови показатели на италианците са следствие на рекордни продажби: за 2021 Ferrari е пласирала 11,155 автомобила, с около две хиляди повече от миналата година и най-добро постижение в цялата история на компанията.

Renault Group - 967 млн. евро печалба

Французите също отчитат свиване в продажбите през 2021 - общо 2.7 милиона автомобила, докато през 2020 година пласираха 2.82 милиона. Причините са основно две: недостигът на микрочипове, който ограничи принудително производството, и повишаването на цените, поразклатило позицията на групата като един от най-достъпните производители.

Само че, естествено, повишаването на цените си има и своите позитивни ефекти:



приходите на Renault се повишават с около 3 милиарда евро на годишна база до общо 46.2 милиарда. Компанията може да се похвали с нетна печалба от 967 милиона евро - скромно на фона на повечето конкуренти, но пък завидно, ако си спомним, че преди година Renault отчете 8 милиарда евро нетна загуба. Печалбата на акция (EPS) достига 3.26 евро.

Suzuki - 1.11 млрд. евро печалба

Японската компания оперира основно в сегментите на малките автомобили и мотоциклетите, което я прави по-уязвима във времето на криза. Но прогнозата на Suzuki за финансовата година показва 3.4 трилиона евро приходи (25.1 млрд. евро, 7% ръст спрямо миналата година), и нетна печалба от 150 милиарда йени - около 1.108 млрд. евро. Печалбата на акция е 308 йени, или около 2.3 евро. За календарната 2021 година Suzuki е произвела 2.865 милиона автомобили, отчитайки ръст за пръв път от пет години насам. От тях 874,000 бройки са сглобени в Япония, 1.67 милиона - в Индия, и още 324,000 в други заводи, включително този в Унгария. Продажбите са 2.763 милиона бройки, 13% ръст спрямо 2020.

Volvo - 1.37 млрд. евро печалба

Собствените приходи на шведската марка, без тези на компанията-майка Geely, достигат 282 милиарда шведски крони, с около 20 милиарда над тези през 2020 година. Нетната печалба е 14.2 милиарда крони, или около 1.37 милиарда евро. Печалбата на акция е 4.72 крони (0.46 евро), близо два пъти повече от предходната година.

2021 е била силна година за Volvo и като продажби: компанията е реализирала 698 700 автомобили, с 6% повече от 2020. От тях 293,000 се падат на европейските пазари, и около 172,000 - на китайския.

Nissan Motor - 1.51 млрд. евро

За мнозинството японски компании финансовата година завършва в края на март, така че тук сме цитирали прогнозните им данни на база резултатите за първите три тримесечия. Nissan очаква да завърши годината при 8.7 трилиона йени приходи и нетна печалба в размер на 205 млрд. йени (1.51 милиарда евро) - успокоителни новини за акционерите начело с Renault Group. За предишната фискална година Nissan бе на червено с 201 млрд. йени. Печалбата на акция е 52.4 йени, или около 40 евроцента.

За календарната 2021 година японската компания е произвела общо 3.585 милиона автомобили, спад от 1.2% на годишна база. Благодарение на повишените цени и оптимизирани разходи обаче средният приход от автомобил е пораснал с 13%. Най-много коли са произведени в китайските заводи

(1.33 млн.), пред Мексико (536,153), Япония (496,577) и САЩ (451,788).

Общите глобални продажби за годината са 4.065 милиона автомобили, с 0.9% повече от 2020 година.

Kia Corporation - 3.53 млрд. евро печалба

През 2021 приходите на втория по големина корейски производител са скочили с 18% до 69.9 трилиона вона (51.8 млрд. евро), а нетната печалба се е покачила от 1.5 трилиона вона преди година до 4.76 трилиона (3.53 млрд. евро). Добрите резултати ще позволят на компанията на практика да утрои изплащания дивидент от 1000 вона на акция преди година до 3000 вона сега (2.3 евро).

Глобалните продажби на корейците са се увеличили с 6.5% през миналата година и достигат 2.78 милиона автомобили (от които 2.24 млн. - извън Южна Корея). Най-продаваният модел е Sportage, с 363,630 бройки, пред Seltos (298,737) и Forte (сеган версията на Ceed, която се продава в Америка и Азия, 240,627 бройки).

Корейската компания вече обяви, че очаква 3.15 милиона продажби през 2022 година.

Hyundai Motor - 4.25 млрд. евро печалба

Корейският гигант също не може да се оп-

лаче от 2021 година: през нея приходите му пораснаха до 117.6 трилиона вона (87.3 млрд. евро), а нетната печалба се увеличи до 5.7 трилиона вона (4.25 млрд. евро), при едва 1.9 трилиона година по-рано.

Печалбата на акция скача от 5,454 вона през 2020 до 18,979 вона сега (около 14 евро).

Глобалните продажби на Hyundai са се увеличили с почти 4% през 2021 до общо 3.89 милиона автомобили, като това включва и дъщерната премиум марка Genesis. От тях 3.89 милиона са реализирани в външните пазари, остатъкът - в Южна Корея.

Honda - 4.95 млрд. евро печалба

Според прогнозните данни на компанията, направени на база на първите девет месеца, годишният ѝ приход ще достигне 14.5 трилиона йени, а нетната печалба - 670 милиарда йени, или близо 5 милиарда евро. Honda планира да разпредели дивидент от 111 йени на обикновена акция.

Компанията веднъж вече коригира прогнозата си в посока нагоре заради по-добрите от очакваното продажби.

За календарната 2021 година Honda е произвела 4.136 милиона автомобили, от които 615,000 - в японските си заводи, 1.58 милиона в Китай и 1.3 милиона в САЩ. Към това трябва да се прибавят и около 16.8 милиона продадени мотоциклета и скутера.

Tesla - 5 млрд. евро

2021 бе годината на големия пробив на Tesla - компанията най-сетне успя да постигне печалба в съществени размери, и то най-вече от основния си автомобилен бизнес, а не от търговията с емисионни квоти, както бе досега. Според неофицирания доклад на компанията общите ѝ приходи за годината са 53.8 милиарда долара, със 71% повече от предходната година, като приносът на продадените емисионни квоти е само около 1.5 милиарда. Нетната печалба достига 5.52 милиарда долара (почти 5 млрд. евро), с впечатляващите 665% повече от 2020 година. Печалбата на акция е 4.90 долара.

Основен принос за огромния ръст в печалбата имат увеличените продажби. През 2021 година Tesla за пръв път се е доближила до поставената навремето цел от 1 милион произведени автомобили годишно, като е сглобила 930,422. Огромната част от тях (над 906 хиляди) се падат на по-съвременните и гостъпни Model 3 и Model Y.

General Motors - 9.07 млрд. евро печалба

В неготам далечното минало General Motors бе най-големият автомобилен производител в света, с доста над 10 милиона продадени автомобили годишно. След кризата през 2008-2009 новият мениджмънт реши да свие драстично компанията, окастрирайки неготам доходните производства и региони. Първият

Най-съществената причина бе в повишените цени. На много пазари продажбите всъщност се свиха през 2021 - но това не бе свиване заради намаляло търсене, а заради недостатъчно предлагане. На практика недостигът на чипове постави производителите в завидната ситуация да могат да искат повече за продуктите си

резултат от това е, че през 2021 гигантът от Детройт е продал едва 6.3 милиона автомобила. На ключовия американски пазар продажбите падат до 2 милиона автомобила, с 13% по-малко от 2020, и за пръв път от 90 години насам GM не е най-големият производител в САЩ, изпреварен от Toyota.

Но свиването на концерна има и друг ефект: рязко нараснал марж на печалба. През 2021 приходите на GM са малко над 127 милиарда долара, а нетната печалба достига 10.02 милиарда долара (9.07 млрд. евро) - абсолютен рекорд в цялата история на компанията. Рекордна е и печалбата на акция от 6.70 долара. Очевидно акционерите няма да се сърдят много на главния изпълнителен директор Мери Бера за отстъпването на Тоуота първо място.

BMW - 12.5 млрд. евро печалба

През 2020 локдауните и другите хаотични решения покрай пандемията свиха драстично масовия сегмент, но засегнаха по-слабо премиум производителите. Същото явно важи и за кризата с микрочиповете през 2021. Макар да бе принудена да ограничи някои производства заради недостига, BMW Group успя да компенсира това, като даде приоритет на по-годоходните модели. Резултатът от това са приходи от 111.2 милиарда евро, и нетна печалба от 12.46 милиарда - най-високата в цялата история на компанията (през 2020 печалбата бе 3.9 млрд.). Маржът е 10.3%.

През 2021 BMW Group е доставила 2,521,514 леки автомобила, и 194,261 мотоциклета. От автомобилите 2.213 млн. са с марката BMW, 302,138 са MINI, и 5,586 - Rolls-Royce. Делът на електрифицираните модели (плъгин хибриди и чисти електромобили) от общите продажби е вече 13%.

Stellantis - 14.2 млрд. евро печалба

Първата отчетна година за новата група изглежда добре: приходи от 149.4 млрд. евро, нетна печалба от 14.21 милиарда евро и печалба на акция (Earnings per Share) от 4.64 евро.

За сравнение през 2020, годината преди обединението, тогавашната Fiat-Chrysler отчете 86.7 млрд. евро приходи и 24 млн. евро печалба, докато при Peugeot-Citroen резултатите бяха 47.7 милиарда евро приходи и 2 милиарда печалба.

През 2021 година новосъздадената група е пласирала общо 6.5 милиона автомобила в световен мащаб. Най-големият пазар като бройки е Европа - 3.1 милиона продажби (срещу 4.2 милиона през 2019 година), следва Северна Америка - 2 милиона, и Южна Америка - 0.8 милиона.

Volkswagen Group - 15.4 млрд. евро печалба

През 2021 германската група е доставила 8.88 милиона автомобила - с близо 600,000

ТОП 12, ПРОИЗВОДИТЕЛИ

1. Toyota - 10.5
2. Volkswagen Group - 8.8
3. Renault-Nissan-Mitsubishi - 7.82
4. Hyundai-Kia - 6.67
5. Stellantis - 6.5
6. General Motors - 6.3
7. Honda - 4.14*
8. Ford - 3.94
9. Suzuki - 2.76
10. Mercedes-Benz - 2.75
11. BMW - 2.52
12. Geely-Volvo - 2.03

Млн. автомобили, данните за Honda са за производство, а не за продажби

по-малко от 2020, и с почти 2.4 милиона по-малко от прегкризисната 2019. Само че това никак не вреди на финансовите резултати. Приходите на Volkswagen достигат четвърт трилион евро (250.2 млрд.). Печалбата след данъчно облагане е 15.43 милиарда евро, със 75% над миналогодишната. Това ще позволи разпределянето на дивидент от 7.50 евро за обикновена акция.

Основните продажби са в Европа (3.73 млн. автомобили), Азия и Тихоокеанския регион (3.54 млн.) и Северна Америка (0.8 млн.).

Ето как са се представили и отделните марки на групата:

Volkswagen леки автомобили - 2.719 продадени автомобили, нетни приходи 76.2 млрд. евро, оперативна печалба 2.5 млрд. евро

Skoda - 784,000 продадени автомобили, нетни приходи - 17.7 млрд. евро

SEAT - 494,000 продадени автомобили, нетни приходи 9.6 млрд. евро

Volkswagen товарни автомобили - 326,000 продажби, нетни приходи 9.9 млрд. евро

Audi - 1.009 милиона продажби, приходи от 53.1 млрд. евро

Bentley - 15,000 продадени автомобили, приходи от 2.85 млрд. евро

Porsche - 297,000 продажби, приходи от 30.3 млрд. евро

Scania - 91,000 продажби, приходи от 13.9 млрд. евро

MAN CV - 151,000 продажби, приходи от 13 млрд. евро

Ford - 16.2 млрд. евро печалба

След отрезвяващата криза от 2008 Ford също тръгна по пътя на намаляване на мащабите и увеличаване на печалбата - макар и с доста колебания, като отчетената през 2020 нетна загуба от 1.3 милиарда долара.

През 2021 обаче компанията напълно компенсира с приходи от 136.3 млрд. долара (+7%) и печалба от 17.9 милиарда долара, или около 16.2 млрд. евро. Печалбата на акция е 4.45 долара.

Завидните финансови резултати обаче не са постигнати за сметка на увеличени продажби, а на увеличени цени. Общо за 2021 компанията е пласирала 3.94 милиона автомобила - 6% спад спрямо и без това слабата 2020 година. На вътрешния американски пазар, където Ford вече предлага само пикапи и SUV модели, марката гържи третото място по пазарен дял, с 1.9 милиона продажби.

Toyota - 18.4 млрд. евро печалба

От дълги години японският гигант е неизменен лидер в класацията за най-големи печалби в автомобилния сектор. 2021 година ще сложи точка на това.

И за Toyota фискалната година приключи в края на март, така че обобщените резултати ще дойдат по-късно. Но на базата на първите три тримесечия японците прогнозираят приходи от 29.5 трилиона йени и нетна печалба от 2.49 трилиона (18.4 млрд. евро). Това е ръст от 11% на годишна база - но не е достатъчно за първото място. Печалбата на акция се очаква да е 179 йени (1.32 евро).

След неизбежното свиване покрай локдауните през 2020, продажбите на Toyota са се увеличили с близо 11% през календарната 2021, и достигат 9.615 милиона автомобила. \От тях около 725,000 се падат на марката Daihatsu, 155,000 - на Hino, и остатъкът е за Toyota и Lexus.

Mercedes-Benz - 23.4 млрд. евро печалба

Германският гигант се деконсолидира през миналата година и вече се състои от две отделни компании: Mercedes-Benz за леките автомобили и Daimler Trucks за тежките. Двата бизнеса бяха под един покрив повече от век, но се отделиха, за да ускорят прехода към електрическо и автономно задвижване.

Продажбите на автомобили са намалели през 2021 - общо 2.75 милиона, срещу 2.84 милиона през 2020. Леките коли са 1.94 милиона, като 49% от тях се падат на SUV гамата.

Намалелите реални продажби обаче ни най-малко не вредят на приходите - тъкмо напротив. Нетните приходи на Mercedes-Benz за 2021 година са 168 млрд. евро - с 10% повече от 2020 (това включва и приходите от камионите в месеците до разделянето). Нетната печалба достигна 23.4 милиарда евро - драматичен ръст спрямо 2020, когато ефектите от пандемията я ограничиха до 4 милиарда. Маржът на печалба се е покачил от 6.9% до 12.7%. Разбира се, за компанията ще е трудно да повтори това през 2022, вече без приноса на Daimler Trucks. ■



Вирусът на войната



Какви са икономическите рискове за България и света? В новия брой на авторитетното бизнес списание доказани автори представят детайлни анализи, посветени на различни сектори.

Търсете в търговската мрежа и онлайн на:

<https://www.bloombergtv.bg/businessweek>

**Bloomberg
Businessweek Bg**

A FEAST IN TIME OF CRISIS

Pandemic, microchips shortage, raw materials price hikes: nightmarish circumstances have actually turned 2021 into a golden year for the automotive industry

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

Pandemics and lockdowns, growing supply difficulties, a global shortage of microchips that has shut down entire factories, and dramatically rising commodity and energy prices: 2021 sounds like a nightmare for the automotive industry. And most of its representatives have not stopped pointing it out in recent months. But this spring, when most of the annual financial statements come out, things look very different. If we believe the numbers, 2021 was actually a golden year for carmakers.

THE TRADITIONAL REPORT OF Automeia.bg shows that out of the 19 manufacturers with a global presence, only one - Jaguar Land Rover - will end the year with a loss. For almost everyone else, 2021 was a time of declining sales, but growing profits - in many cases to record levels. Automotive News recently estimated that the net profits of the largest companies in Europe, North America, and South Korea increased from 22 billion euros in 2020, to 90 billion in 2021 - euros, or more than 315%. For Japanese companies, the financial year ended on March 31, 2022, and the final reports will be published later, but even there the trend is towards a large increase in profits. In Europe alone, major carmakers plan to distribute more than 16.5 billion euros in dividends.

WHAT IS THE EXPLANATION OF THIS PARADOX? In fact, there are several. The crisis in 2020 has given most companies a strong incentive to cut costs - and arguments to defend such a move at the political level. Now the effects of this are beginning to be felt. The second factor is that due to the shortage of microchips, companies focused on their most profitable models at the expense of the least profitable ones, which also increased margins. But the main reason was the significantly higher prices. In many global markets, sales actually shrank in 2021 - but this was a contraction due

to insufficient supply, not reduced demand. In fact, the shortage of chips has put manufacturers in the enviable situation of being able to ask for more for their products. In this situation, rising raw material and energy prices could be passed on directly to customers.

Jaguar Land Rover - 871 million euros loss

JLR's results are not for the entire financial year 2022, but only for its first nine months, until 31 December 2021. In them, the company reported 13.6 billion pounds in revenue, a slight increase over the same period last year. However, the financial result is deteriorating significantly - from 180 million pounds net loss for the first three quarters of fiscal 2021, to as much as 734 million loss in fiscal 2022 (or about 871 million euros). The British company, owned by Tata, is virtually the only global manufacturer to go red in the last year.

The audited financial results have not yet been published, but JLR announced its sales data for the calendar year 2021. They are a total of 420,856, about 1.2% decrease compared to 2020. The blame is mainly on the Jaguar brand, whose sales fell by 16 percent to 86,270. Land Rover sales grew by more than 3% to 334,586 vehicles.

Mitsubishi - 369 million euros profit

When Mitsubishi became embroiled in a hidden emissions scandal a few years ago and had to be rescued by Nissan, many saw no hope for the small Japanese company. The net loss of over € 2 billion for the financial year 2021 has fueled these views. But for the financial year 2022, which ended now on March 31, Mitsubishi managed to emerge and report a net profit of 50 billion yen (369 million euros), with total revenues of 2 trillion yen (14.8 billion euros). Earnings per share are 33.6 yen, or about 25 euro cents. The improved financial results are a function of increased production - about 854,000 cars in the calendar year 2020 to 1.05 mil-

lion in 2021. A significant contribution came from the lucrative North American market, where sales grew by 17% year on year to 102,037 units.

Subaru - 554 million euros profit

Japan's financial year 2022 ended a few days ago, on March 31, so the final results will be clear later. Here we quote Subaru's own yearly forecasts based on the numbers for the first nine months, which show that the company will achieve 2.7 trillion yen in revenue (19.95 billion euros), a slight decline over last year, and a net profit of 75 billion yen (554.1 million EUR), which is a minimal decrease compared to the financial year 2021.

Based on the results for the first three quarters, the company forecasts that it will sell a total of 740,000 cars for the financial year 2022 (about 14% decrease compared to the previous year, when sales exceeded 860,000). Of these, 85,000 are in the Japanese market and 655,000 are foreign.

Ferrari - 833 million euros profit

In this ranking, we have not included niche manufacturers from the highest market segments. Ferrari is the exception - just enough to illustrate the extent to which the luxury sector is not affected by the crisis.

The revenues of the Italian supercar manufacturer, which was separated from the Fiat-Chrysler group a few years ago, reached 4.271 billion euros, net profit was 833 million euros (compared to 534 million in 2020) and earnings per share were 4.50 euros.

The record financial performance of the Italians is a consequence of record sales: for 2021 Ferrari has sold 11,155 cars, about two thousand more than last year and the best achievement in the history of the company.

Renault Group - 967 million euros profit

The French also reported a contraction in sales





in 2021 - to a total of 2.7 million cars, while in 2020 they sold 2.82 million. There are two main reasons: the shortage of microchips, which forcibly limited production, and rising prices, which shook the group's position as one of the most affordable manufacturers.

But, of course, the increase in prices also has its positive effects: Renault's revenues increase by about 3 billion euros on an annual basis to a total of 46.2 billion. The company boasts a net profit of 967 million euros - modest compared to most competitors, but enviable, if we remember that a year ago Renault reported a net loss of 8 billion euros. Earnings per share (EPS) reach 3.26 euros.

Suzuki - 1.11 billion euros in profit

The Japanese company operates mainly in the segments of small cars and motorcycles, which makes it more vulnerable in times of crisis. But Suzuki's fiscal year forecast shows 3.4 trillion euros in revenue (25.1 billion euros, up 7% from last year), and a net profit of 150 billion yen - about 1.108 billion euros. Earnings per share are 308 yen, or about 2.3 euros.

For the calendar year 2021, Suzuki has produced 2,865 million cars, an increase for the first time in five years. Of these, 874,000 were assembled in Japan, 1.67 million in India, and another 324,000 in other plants, including Hungary. Sales are 2,763 million units, a 13% increase over 2020.

Volvo - 1.37 billion euros in profit

The Swedish brand's own revenues, excluding those of the parent company Geely, reach 282 billion Swedish kronor, about 20 billion more than in 2020. Net profit is 14.2 billion kronor, or about 1.37 billion euros. Earnings per share were 4.72 kronor (0.46 euros), nearly twice as much as the previous year.

2021 was also a strong year for Volvo in terms of sales: the company sold 698,700 vehicles, up

6% from 2020. Of these, 293,000 are in European markets and about 172,000 in China.

Nissan Motor - 1.51 billion euros

For most Japanese companies, the financial year ends at the end of March, so here we have quoted Nissan's yearly forecast based on the results for the first three quarters. The company expects to end the year with 8.7 trillion yen in revenue and a net profit of 205 billion yen (1.51 billion euros) - heartwarming news for shareholders led by the Renault Group. For the previous fiscal year, Nissan was in the red with 201 billion yen. Earnings per share are projected to reach 52.4 yen, or about 40 cents.

For the calendar year 2021, the Japanese company has produced a total of 3.585 million cars, a decrease of 1.2% on an annual basis. However, thanks to higher prices and optimized costs, average car revenue has grown by 13%. Most cars were manufactured in Chinese factories (1.33 million), ahead of Mexico (536,153), Japan (496,577) and the United States (451,788). Total global sales for the year were 4,065 million vehicles, up 0.9% from 2020.

Kia Corporation - 3.53 billion euros in profit

In 2021, the revenue of the second-largest South Korean producer jumped 18% to 69.9 trillion won (51.8 billion euros), and net profit rose from 1.5 trillion won a year ago to 4.76 trillion (3.53 billion euros). The good results will allow the company to practically triple the dividend paid from 1,000 won per share a year ago to 3,000 won now (2.3 euros). Global sales of Kia increased by 6.5% last year to 2.78 million vehicles (of which 2.24 million - were outside South Korea). The best-selling model was the Sportage, with 363,630 units, ahead of the Seltos (298,737) and the Forte (a sedan version of the Ceed sold in the Americas and Asia, 240,627 units). The Korean company has already an-

nounced that it expects 3.15 million sales in 2022.

Hyundai Motor - 4.25 billion euros in profit

The Korean giant also can not complain from 2021: through the year its revenues grew to 117.6 trillion won (87.3 billion euros), and net profit increased to 5.7 trillion won (4.25 billion euros), compared to only 1.9 trillion in 2020.

Earnings per share jumped from 5,454 won in 2020 to 18,979 won now (about 14 euros).

Hyundai's global sales increased by almost 4% in 2021 to a total of 3.89 million vehicles, including the subsidiary premium brand Genesis. 3.89 million of them were sold on foreign markets, the rest - in South Korea.

Honda - 4.95 billion euros in profit

According to the company's yearly forecast after the first nine months, its annual revenue will reach 14.5 trillion yen, and its net profit is projected at 670 billion yen, or nearly 5 billion euros. Honda plans to distribute a dividend of 111 yen per common share.

The company has once adjusted its forecast upwards for better-than-expected sales.

For the calendar year 2021, Honda produced 4,136 million cars, of which 615,000 - in its Japanese plants, 1.58 million in China and 1.3 million in the United States. It also produced about 16.8 million motorcycles and scooters.

Tesla - 5 billion euros

2021 was the year of Tesla's great breakthrough - the company finally managed to make a significant profit, mostly from its core automotive business, rather than from emissions trading, as it has been so far. According to the company's unaudited report, its total revenue for the year was USD 53.8 billion, up 71% from the previous year, with the contribution of emission allowances sold being only about USD 1.5 billion. Net profit reached

5.52 billion dollars (almost 5 billion euros), with an impressive 665% growth rate year-to-year. Earnings per share are USD 4.90.

Increased sales have a major contribution to the huge growth in profits. In 2021, Tesla, for the first time, approached the once-set target of 1 million cars produced annually, assembling 930,422. The vast majority of them (over 906,000) fall on the more modern and affordable Model 3 and Model Y.

General Motors - 9.07 billion euros in profit

In the not-so-distant past, General Motors was the world's largest carmaker, with well over 10 million cars sold annually. After the crisis in 2008-2009, the new management decided to drastically reduce the company, cutting back on not very profitable brands and regions. This has produced two effects. The first is that in 2021 the Detroit giant sold only 6.3 million cars. In the key US market, sales fell to 2 million vehicles, 13% less than in 2020, and for the first time in 90 years, GM is not the largest manufacturer in the United States, being outpaced by Toyota.

But the contraction of the concern had another effect as well: a sharp increase in profit margin. In 2021, GM's revenue is just over USD 127 billion, and net profit reaches USD 10.02 billion (9.07 billion euros) - an absolute record in the company's history. The earnings per share of 6.70 dollars are also a record. Obviously, shareholders will not be very angry with CEO Mary Berra for giving up first place to Toyota.

BMW - 12.5 billion euros in profit

In 2020, lockdowns and other chaotic solutions to the pandemic drastically shrunk the mass segment, but affected premium manufacturers less. The same is clearly true of the microchip crisis in 2021. Although it was forced to limit some production due to shortages, the BMW Group was able to compensate by giving priority to more profitable models. The result is revenue of 111.2 billion euros, and a net profit of 12.46 billion - the highest in the company's history (in 2020 the profit was a mere 3.9 billion). The margin is 10.3%.

In 2021, the BMW Group delivered 2,521,514 cars and 194,261 motorcycles. Of the cars, 2,213 million are BMW, 302,138 are MINI, and 5,586 are Rolls-Royce. The share of electrified models (plug-in hybrids and pure electric cars) in total sales is already 13%.

Stellantis - 14.2 billion euros in profit

The first reporting year for the new group looks good: revenue of 149.4 billion euros, net profit of 14.21 billion euros and earnings per share (EPS) of 4.64 euros.

For comparison, in 2020, the year before the merger, the then Fiat-Chrysler reported 86.7 billion euros in revenue and 24 million euros in profit, while Peugeot-Citroen's results were

TOP 12 CARMAKERS

1. Toyota - 10.5
2. Volkswagen Group - 8.8
3. Renault-Nissan-Mitsubishi - 7.82
4. Hyundai-Kia - 6.67
5. Stellantis - 6.5
6. General Motors - 6.3
7. Honda - 4.14*
8. Ford - 3.94
9. Suzuki - 2.76
10. Mercedes-Benz - 2.75
11. BMW - 2.52
12. Geely-Volvo - 2.03

Mn. cars sold (Honda - produced)

47.7 billion euros in revenue and 2 billion in profit.

In 2021, the newly formed group sold a total of 6.5 million cars worldwide. The largest market in terms of units is Europe - 3.1 million sales (compared to 4.2 million in 2019), followed by North America - 2 million, and South America - 0.8 million.

Volkswagen Group - 15.4 billion euros in profit

In 2021, the German group delivered 8.88 million cars - nearly 600,000 less than in 2020, and almost 2.4 million less than in pre-crisis 2019. However, this does not harm the financial results. Volkswagen's revenue reached a quarter of a trillion euros (250.2 billion). Profit after tax is 15.43 billion euros, up 75% from last year. This will allow the distribution of a dividend of 7.50 euros per ordinary share. The main sales are in Europe (3.73 million cars), Asia and the Pacific (3.54 million) and North America (0.8 million). Here is how the individual brands of the group presented themselves:

Volkswagen cars - 2,719 cars sold, net revenue 76.2 billion euros, operating profit 2.5 billion euros

Skoda - 784,000 cars sold, net revenue - 17.7 billion euros

SEAT - 494,000 cars sold, net revenue 9.6 billion euros

Volkswagen trucks - 326,000 sales, net revenue 9.9 billion euros

Audi - 1,009 million sales, revenue of 53.1 billion euros

Bentley - 15,000 cars sold, revenue of 2.85 billion euros

Porsche - 297,000 sales, revenue of 30.3 billion euros

Scania - 91,000 sales, revenue of 13.9 billion euros

MAN CV - 151,000 sales, revenue of 13 billion euros

Ford - 16.2 billion euros in profit

After the sobering crisis of 2008, Ford also embarked on a path of downsizing the scale and increasing the profits - albeit with some fluctuations, such as the reported net loss of USD 1.3 billion in 2020. In 2021, however, the company fully compensated with revenues of 136.3 billion dollars (+7%) and a profit of 17.9 billion dollars, or about 16.2 billion euros. Earnings per share are USD 4.45.

However, the enviable financial results were not achieved through increased sales, but through increased prices. In total for 2021 the company has sold 3.94 million cars - 6% decrease compared to the already weak 2020. In the US domestic market, where Ford now only offers pickups and SUVs, the brand holds third place in terms of market share, with 1.9 million sales.

Toyota - 18.4 billion euros in profit

For many years, the Japanese giant has been the undisputed leader in the ranking of the biggest profits in the automotive sector. 2021 will put an end to this.

For Toyota, the fiscal year ended at the end of March, so the annual results will come later. But based on the first three quarters, the Japanese forecast revenue of 29.5 trillion yen and a net profit of 2.49 trillion (18.4 billion euros). This is an increase of 11% on an annual basis - but not enough for first place in this list. Earnings per share are expected to be 179 yen (1.32 euros).

After the inevitable downturn in 2020, Toyota's sales increased by nearly 11% in the calendar year 2021, reaching 9,615 million vehicles. About 725,000 of them are Daihatsu, 155,000 are Hino, and the rest are for Toyota and Lexus.

Mercedes-Benz - 23.4 billion euros in profit

The German giant deconsolidated last year and now consists of two separate companies: Mercedes-Benz for cars and Daimler Trucks for heavy vehicles. The two businesses have been under one roof for more than a century, but have spun off to speed up the transition to electric and autonomous propulsion.

Vehicle sales fell in 2021 - a total of 2.75 million, compared to 2.84 million in 2020. Cars are 1.94 million, 49% of which fall on the SUV range. However, the reduced real sales do not harm the revenues in the least - on the contrary. Mercedes-Benz's net revenue for 2021 is 168 billion euros - 10% more than 2020 (this includes revenue from trucks in the months leading up to the split). Net profit reached 23.4 billion euros - a dramatic increase compared to 2020, when the effects of the pandemic limited it to 4 billion. Profit margin rose from 6.9% to 12.7%. Of course, it will be difficult for the company to repeat this in 2022, already without the contribution of Daimler Trucks. ■



НАВСЯКЪДЕ С ТЕБ



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg

ТУРИСТИ В НЕВОЛЯ

От България до Малдивите, много от големите туристически пазари са в траур заради войната в Украйна

Текст ВЕРОНИКА ДЕНИЗОВА / Фотография ISTOCK

Знаете ли какво е общото между Варна, Сен Тропе, Анталия, Марбея и Малдивите? Освен очевидното "морски курорти"? Общото между тези пет популярни туристически дестинации - а и още десетки групи - е нарастващата роля на руските туристи за местната икономика. Роля, която в рязко променената реалност на 2022 година вече изглежда неизпълнима.

СЛЕД НАЧАЛОТО НА ИНВАЗИЯТА В УКРАИНА много правителства по света наложиха икономически санкции срещу Русия, а една от стъпките, които руските власти предприеха в отговор, беше да препоръчат на руснаците да не пътуват до т.н. „неприятелски страни“. За някои руски граждани тази препоръка може и да е излишна, защото след драстичния

спад на рублата те не биха и могли да си позволят дългите и далечни почивки, които предприемаха преди началото на войната. Всичко това ще окаже негативен ефект върху глобалната туристическа индустрия и то в момент, в който повечето бизнеси в туризма се надяваха най-после на някакво възстановяване от двесте тежки пандемични години.

Когато пандемията почти замрази международния туризъм, руските и украинските граждани бяха сред малкото, които все още пътуваха смело и опознаваха нови дестинации. Разбира се, дългогодишните любими места като Турция, Египет и Кипър все още бяха сред най-предпочитаните, но погледите им бяха насочени и по-далеч към дестинации като Куба, Танзания и Малдивите. По данни на Асоциацията на туропера-

торите в Русия 7.7 млн. руски граждани са осъществили организирани туристически пътувания в чужбина през 2021 - с 40% по-малко от 2019. Ако към тях прибавим и самостоятелните почивки, броят може да надхвърли 10 млн. души.

НАЙ-ПРЕДПОЧИТАНИТЕ ДЕСТИНАЦИИ ОТ РУСНАЦИТЕ през миналата година са били Турция (4.7 млн. туристи), Египет (680 000), ОАЕ (600 000), Кипър (510 000) и Малдивите (225 000). България попада на 11-о място с 85 000 групово организирани руски туристи, което е спад от цели 78% на годишна база. По данни на НСИ 100 587 руски граждани са посетили България с цел почивка през 2021, което вероятно значи, че около една пета от посещенията са били самостоятелно организирани. Изходящият туризъм от Ук-



райна е отчетел силни резултати през миналата година. Близко 12 млн. украински туристи са пътували зад граница според данни на Държавната гранична служба. Безспорен лидер по посещения е Полша с над 4,4 млн. украински туристи. Следват я Турция (2 млн.), Унгария (1,7 млн.), Египет (1,4 млн.) и Русия (918 000). Българската статистика показва, че 190 651 украинци са посетили страната ни с цел почивка през 2021. Тези данни показват колко значими са туристите от Украйна и Русия и до каква степен липсата им може да доведе до негативни последици за туристическата индустрия в приемащите дестинации.

ТУРЦИЯ Е ОСОБЕН ПРИМЕР, защото вероятно ще посрещне значително по-малко туристи тази година, но в същото

време ще е сред малкото, които все пак могат да привлекат руските граждани. Анкара заема неутрална позиция спрямо войната, не се е включила в налагането на санкции върху Кремъл и се опитва да посредничи за разрешаването на конфликта. Русия и Украйна са първият и третият по значение пазари за турския туризъм и посещаемостта от тях ще зависи от развитието на войната и продължителността на санкциите. Най-лошият сценарий може да доведе до спад между 5 и 6 млрд. долара в туристическите приходи от двете страни, сочат анализи от бранша, цитирани от Daily Sabah. Турция все още поддържа реговните полети на Turkish Airlines до Москва. Нискотарифният превозвач Pegasus обаче отмени полетите си между Турция и Русия, което оставя на туристите

много по-малко варианти за придвижване. Освен това Mastercard и Visa спряха дейността си в Русия, което ограничава възможностите за разплащане на руските туристи зад граница. Приходите от туризъм в турската хазна се удвоиха до 25 млрд. долара миналата година, но войната в Украйна заплашва прогнозите на правителството тези приходи да се върнат на нивата си от 2019 от около 35 млрд. долара.

ТУРИСТИЧЕСКИЯТ БРАНШ В КИПЪР също е силно притеснен от настъпилата криза. Като член на ЕС Кипър наложи санкции върху Русия и затвори въздушното си пространство за руските авиопревозвачи. Туризмът формира 25% от БВП на острова, а руските туристи заеха дял от 40% от международните посещения ми-

TOURISTS IN TROUBLE

From Bulgaria to Maldives, many of the big tourist markets are mourning the war in Ukraine.

Do you know what is the common thing between Varna, Saint Tropez, Antalya, Marbella and Maldives? Except the obvious 'seaside resorts'? The common thing between these five popular tourist destinations, as well as many dozens more, is the increasing role of the Russian tourists in the local economies. This is a role, which now in the current reality of 2022 seems impossible.

AFTER THE ONSET OF THE INVASION IN UKRAINE many governments worldwide have imposed economic sanctions against Russia and one of the steps that the Russian authorities took as an answer, was to make a recommendation to the Russians not to travel to the so called 'hostile countries'. For some Russian citizens this recommendation might be needless as after the drastic decline of the rouble they would not be able to afford long and far-distanced vacations which they used to do before the beginning of the war. All this will negatively affect the global tourism industry and this will happen in a moment in which most of the tourism businesses were hoping to finally have some kind of recovery from the two severe pandemic years. When the pandemic almost froze international tourism, Russians and Ukrainians were among the

few who still travelled bravely and discovered new destinations. Of course, long-time favorite places like Turkey, Egypt and Cyprus were still among the most popular, but their look was focused on destinations such as Cuba, Tanzania and the Maldives. According to data of the Association of the tour operators in Russia, 7,7 million Russian citizens have made organized tourist trips abroad in 2021 – 40% less than in 2019. If we add to that the individual vacations, their count might exceed 10 million people.

RUSSIANS' MOST PREFERRED DESTINATIONS during the last year were Turkey (4,7 million tourists), Egypt (680 000), UAE (600 000), Cyprus (510 000) and Maldives (225 000). Bulgaria comes in 11th place with 85 000 Russian tourists organised in groups, which is a decrease of as much as 78% on an annual basis. According to NSI data, 100 587 Russian citizens have visited Bulgaria for a vacation in 2021, which probably means that about one fifth of the visits were individually organized. Outbound tourism from Ukraine reported strong results last year. Nearly 12 million Ukrainian tourists have travelled abroad, according to the State Border Service. The undisputed leader in visits is Poland with over 4,4 million Ukrainian tourists. It is followed by Turkey (2 million), Hun-

gary (1,7 million), Egypt (1,2 million) and Russia (918 000). Bulgarian statistics showed that 190 651 Ukrainians have visited our country in 2021 as their purpose was a vacation. This data shows how significant are the tourists from Ukraine and Russia and to what extent could their lack lead to negative consequences for the tourism industry in the hosting destinations.

TURKEY IS A PARTICULAR EXAMPLE since it will probably welcome significantly less tourists this year, but at the same time will be among the few who will still be able to withdraw Russian citizens. Ankara takes neutral position to the war and has not been involved in imposing sanctions on Kremlin and tries to mediate for resolution of the conflict. Russia and Ukraine are the first and the third most meaningful markets for the Turkish tourism and their attendance will depend on the progress of the war and the duration of the sanctions. Analysis of the industry, cited from Daily Sabah, show that the worst scenario might lead to decrease of between 5 and 6 billion dollars of the tourism incomes from both countries. Turkey still performs its flights to Moscow with Turkish Airlines. The low-cost airline Pegasus, however, cancelled its flights between Turkey and Russia, which provides the tourists far less travel options. Besides, Mastercard and Visa stopped their activity in Russia, which limits the options for payment with Russian tourists abroad. Incomes from tourism in the Turkish treasury doubled to 25 billion dollars for the last year but the war in Ukraine threatens the government's prognoses for these incomes to return their levels from around 35 billion dollars from 2019.

CYPRUS' TOURIST SECTOR is also quite concerned about the crisis. As a member of EU Cyprus imposed sanctions on Russia and closed its airspace for Russian airlines. The tourism forms about 25% of the island's GDP and the Russian tourists took 40% share of the international visits for the last year which to a large extent saved the season in Cyprus. In the years before the pandemic Russia was the second most meaningful market after the United Kingdom. The Ministry of Tourism in Cyprus does not exclude a scenario in which almost all 800 000 Russian and Ukrainian tourists might be lost. The peak of the summer vacation reservations on the island is usually in May so it is still early to make specific prognosis. Some hotels work on almost 100% for the Russian market,



which means that their business might be entirely blocked.

THE WAR IN UKRAINE HAS THICKENED THE CLOUDS also over Egypt's tourist industry, which depends quite seriously on the Russian and Ukrainian visitors. At the beginning of February (before the invasion) the Egyptian tour operators reported a decrease in reservations from both countries with approximately 30%. Egypt has faced a sharp decline in tourist arrivals during the Covid-19 pandemic and the state authorities were hoping that this year the sector will rise again after the restrictions were eased and flights to Russia were restored. The Arab Republic is preferred destination of the Russian tourists for years. But after the terrorist attack that shot down Russian plane over Sinai and took the life of 224 people in 2015, Russia forbid flights to Egypt. The prohibition was cancelled in July 2021 and the Russian tourists got right back in the Egyptian resorts. The state authorities made prognosis that this year they will welcome between 300 000 and 400 000 Russian tourists monthly. For now these prognoses remain very unstable.

IN POLAND AND HUNGARY, TWO OF THE LEADING destinations for Ukrainian tourists, hopes for recovery from the pandemic also decrease. The two countries are also among the most affected by the refugees wave from Ukraine, which means that their economics will have a tremendous need from the tourism incomes. 'It is too early to make prognosis if there will be massive reservation cancellation' comments Conrad Gulden for DW – manager of the Polish tourist office in Berlin. For now he does not notice immediate effect on the tourism in Poland since the main destinations in the country (Warsaw, Baltic Sea's coast, National park Krkonose) are far from the border with Ukraine. But even

if it keeps the rest of the foreign tourists, the country will have to deprive itself from those 4,4 million tourist visits which have been made by Ukrainian citizen in 2021. In such a challenging environment countries like Poland, Hungary and Czech Republic are focusing on advertising campaigns targeting domestic tourism and tourists from other foreign countries. At the same time the neighbours of Russia - Estonia and Finland are less concerned about the tourist year. The Russian tourists do not take such a big share in the summer tourism of both countries, which alleviates their situation. They will rely more on other European tourists after the removal of Covid restrictions.

THE LEADING DESTINATIONS IN SOUTHEAST ASIA however are particularly vulnerable to Russian tourists. Philippines, Laos, Cambodia, Indonesia and Thailand are already opened for tourist visits, even though they still apply some restrictions and requirements at arrival. The Thai island welcomed 51 000 Russian tourists between November and February, which is almost 19% of all visitors in those months. The negative effects there are already beginning to be felt. The hoteliers on the island report many cancelled reservations as one of the reasons is the restriction on the air traffic. 'The war will certainly affect destinations as Thailand, Vietnam and Bali, to which Russian tourists are a priority market' comments the analyst of Al Jazeera, Gary Bowerman. In Bali Russia quickly overtook Australia as the biggest visitors provider after the Australian government has imposed travel bans due to pandemic. 68 000 Russian citizens have travelled to Bali in 2020 according to Indonesian statistics bureau. Russians' feeding, accommodation and transport expenses have provided significant support to the island's economics, 60% of which comes from tourism. But with the

depreciation of the ruble, the number of Russian citizens who can afford to travel abroad, will certainly decrease. Even the transport to the island will be challenging since at the end of February Singapore Airlines, one of the few airlines which offer flights to Bali, has announced that suspends the service of the line between Changi airport and Moscow for indefinite period of time. Thailand took neutral position about the war and its airspace is open, but EU's ban for Airbus to provide services for the Russian carriers forced them to cancel many international flights, including these of Aeroflot to Bangkok.

'WE DON'T KNOW WHAT AWAITS US, it will be extremely difficult to afford travel for the whole family' told the Russian tourist Anton Gavrillov for Daily Sabah, who is concerned that his Travel to Turkey in February was the last one for this year. Sanctions have led to the collapse of the ruble to record lows against the dollar and that puts pressure on the household budgets. The restrictions of the West on flights from and to Russia has raised the plane ticket prices for the destinations which still maintain airline connections with Russia. Average flight prices from Moscow to Antalya for example have risen from 180 to 400 euro. The Turkish hoteliers do not report a massive reservations cancellation for now, but are afraid that part of the tourists won't be able to cover their vacation expenses after the devaluation of the ruble. In addition, the hotels and tourist agencies can't offer more attractive prices since they themselves are under pressure due to the high inflation and the rise in the energy expenses. This will hinder the attraction of other European tourists who seek profitable vacations. It seems that this year destinations will have to rely mainly on high quality and good service and not that much on attractive price offers in order to advertise to potential tourists. ■

By VERONICA DENIZOVA / Photography ISTOCK

ЗАВЛАДЯВАЩ КАФЕ ВКУС
И ЧАРОМАТ

JACOBS
МАГИЯТА НА ЧАРОМАТА



налата година, с което до голяма степен спасиха сезона в Кипър. В годините преди пандемията Русия беше вторият по значимост пазар след Обединеното кралство. Министерството на туризма на Кипър на изключва сценарий, при който могат да бъдат загубени почти всички 800 000 туристи от Русия и Украйна. Пикът на резервациите за летните почивки на острова обикновено е през май, така че все още е рано да се правят конкретни прогнози. Някои хотели работят почти 100% за руския пазар, което значи, че техният бизнес може да бъде изцяло блокиран.

ВОЙНАТА В УКРАИНА СГЪСТИ ОБЛАЦИТЕ и над туристическата индустрия в Египет, която разчита сериозно на руските и украинските посетители. Още в началото на февруари (преди инвазията) египетските туроператори съобщаваха за спад на резервациите от двете страни с близо 30%. Египет се сблъска с рязък спад в туристическите пристигания по време на пандемията от Covid-19 и властите в страната се надяваха тази година секторът отново да се изправи на крака, след като ограниченията бяха облекчени и полетите до Русия бяха възстановени. Арабската република от години е предпочитана дестинация за руските граждани. Но след терористичната атака, свалила руски самолет над Синай и отнела живота на 224 души през 2015 г., Русия забрани полетите до Египет. Забраната беше отменена през юли 2021 г. и руските туристи веднага се завърнаха в египетските курорти. Властите в страната прогнозираха, че тази година ще посрещат между 300 000 и 400 000 руски туристи месечно. Засега тези прогнози остават много несигурни.

В ПОЛША И УНГАРИЯ, ДВЕ ОТ ВОДЕЩИТЕ дестинации за украинските туристи, надеждите за възстановяване от пандемията също намаляват. Двете страни са и сред най-засегнатите от бежанската вълна от Украйна, което значи, че икономиките им ще имат огромна нужда от туристическите приходи. „Твърде рано е да прогнозираме дали ще има масова отмяна на резервации“, коментира за DW Конрад Гулдон - ръководител на Полското туристическо бюро в Берлин. Засега той не вижда пряк ефект върху туризма в Полша, тъй като основните дестинации в страната (Варшава, брегът на Балтийско море, Национален парк Кърконоше) са далеч от границата с Украйна. Но дори да запази останалите чуждестранни туристи, страната ще трябва да се лиши от онези над 4,4 млн. туристически посещения, които ук-

Западните ограничения повишиха цените на самолетните билети за дестинациите, които все още поддържат авиовръзки с Русия. Средните цени на полетите от Москва до Анталия например са скочили от 180 до 400 евро

раинските граждани са направили през 2021 г. В такава предизвикателна среда страни като Полша, Унгария и Чехия се фокусират върху рекламни кампании, насочени към вътрешния туризъм и туристите от други европейски страни. В същото време съседните на Русия Естония и Финландия са по-малко разтревожени за туристическата година. Руските туристи не заемат голям дял в летния туризъм в двете страни, което облекчава тяхната ситуация. Те ще разчитат повече на другите европейски туристи след премахването на Covid ограниченията.

ВОДЕЩИТЕ ДЕСТИНАЦИИ В ЮГОИЗТОЧНА АЗИЯ обаче са особено уязвими по отношение на руските туристи. Филипините, Лаос, Камбоджа, Индонезия и Тайланд вече са отворени за туристически посещения, макар че все още прилагат някои ограничения и изисквания при пристигане. Тайландският остров Пукет е посрещнал 51 000 руски туристи между ноември и февруари, което е близо 19% от всички посетители в тези месеци. Негативните ефекти там вече започват да се усещат. Хотелиерите на острова съобщават за много отменени резервации, като една от причините е ограничаването на въздушния трафик. „Със сигурност войната ще повлияе на дестинации като Тайланд, Виетнам и Бали, за които руските туристи са приоритетен пазар“, коментира за AI Jazeera анализаторът Гари Боуърман. В Бали Русия бързо изпревари Австралия като най-голям източник на

посетители, след като австралийското правителство въведе забрани за пътуване заради пандемията. През 2020 г. 68 000 руски граждани са пътували до Бали според индонезийското статистическо бюро. Разходите на руснаците за хранене, настаняване и транспорт са оказали значителна подкрепа на икономиката на острова, 60% от която се движи от туризма. Но с обезценяването на рублата броят на руските граждани, които могат да си позволят да пътуват в чужбина, със сигурност ще намалее. Дори самото придвижване до острова ще бъде предизвикателство, след като в края на февруари Singapore Airlines, един от малките превозвачи, които предлагат полети до Бали, обяви, че спира за неопределено време обслужването на линията между летище Чанги и Москва. Тайланд заемна неутрална позиция по повод войната и въздушното му пространство е отворено, но забраната на EC Airbus да предоставя услуги на руските превозвачи ги принуди да отменят много международни полети, включително тези на Аерофлот до Бан-кок.

„НЕ ЗНАЕМ КАКВО НИ ОЧАКВА, ще бъде много трудно да си позволим пътуване за цялото семейство“, споделя за Daily Sabah руският турист Антон Гаврилов, който се притеснява, че почивката му през февруари в Турция е била последната за тази година. Санкциите доведоха до срив в рублата до рекордно ниски стойности спрямо долара, което притиска бюджетите на домакинствата. Западните ограничения върху полетите от и до Русия повишиха цените на самолетните билети за дестинациите, които все още поддържат авиовръзки с Русия. Средните цени на полетите от Москва до Анталия например са скочили от 180 до 400 евро. Турските хотелиери засега не съобщават за масов отказ от резервации, но се опасават, че част от туристите няма да успеят да покрият разходите си за почивка след обезценката на рублата. Освен това хотелите и туроператорите не могат да предложат по-атрактивни цени, защото самите те са притиснати от високата инфлация и скока в разходите за енергия. Това ще попречи и на привличането на други европейски туристи, които търсят изгодни почивки. По всичко личи, че тази година дестинациите ще трябва да разчитат предимно на високо качество и добро обслужване, а не толкова на атрактивни ценови оферти, за да се рекламират пред потенциалните туристи. ■

36 |

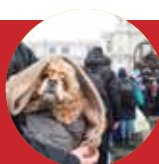
БЪЛГАРИЯ Е ВЕЧЕ ПО-ЩАСТЛИВА

Къде се живее най-добре? Открай време е било трудно да се отговори на този въпрос, защото отговорът зависи от толкова много фактори. Богатството на една страна със сигурност е един от тях, но далеч не е единственият. Здравео, социалната среда, климатът - всичко това обръква много уравнението. Но не отказва експертите на ООН от опитите да дадат точен отговор. От 2012 насам,



46 |

ПРИКАЗКИ ЗА КЪРВАВИ ПОЛЯ
TALES OF THE BLOODY FIELDS



54 |

ПО-ДОБРЕ ОТ ХИЛЯДА ДУМИ
BETTER THAN A THOUSAND WORDS



BULGARIA IS ALREADY HAPPIER

Where is best to live nowadays? This question has long been difficult because the answer depends on so many factors. The wealth of a country is certainly one of them, but it is far from the only one. Health, social environment, climate - all this confuses the equation a lot. But UN experts have not stopped trying to give an accurate answer. Since 2012, U.N. Sustainable Development Solutions Network publishes its regular report on the happiness of nations - World Happiness Report. And the latest edition for 2021, published recently, shows some interesting shifts. Finland, a traditional leader in the rankings, retains its first place based on the latest polls conducted in 2020. The top ten is complemented by northern European countries, with the only exception of New Zealand, which is 9th. The other leaders are Iceland, Denmark, Switzerland, the Netherlands, Sweden, Germany, Norway, and Austria. The United States are in 14th place, the United Kingdom in 18th, France in 20th, Italy in 25th, China in 52nd, and Russia in 60th place. The overall progress of Eastern Europe in the rankings is impressive. The Czech

Republic climbs one place and is already 16th. Slovakia moves 11 positions to 22nd. Croatia advanced 38 places to 23rd. Slovenia is 26th. Lithuania, Latvia and Estonia are also climbing. Poland is 39th, Hungary is 43rd. The upward trend also affects Bulgaria - from 70th place in 2018 to 56th place in 2020. One of the explanations for the rise of Eastern Europe is the fact that in 2020, due to Covid-19, the UN did not receive aggregate data for about 50 countries (although most are from the bottom of the table). But Eastern European countries are also seeing an increase in absolute terms. Bulgaria's result, for example, rose from 5,102 in 2018 to 5,598 in 2020. An exception to the regional trend is North Macedonia, which has lost nine positions and is now 75th. The approach of the authors of the report, including Jeffrey Sachs and John Halliwell, is to consider the widest possible range of factors - economic, political and social. The comparison with 2018 shows that South Asia and Central and Eastern Europe are the regions with the greatest improvement in the feeling of well-being. Western Europe is the region where it has deteriorated the most. ■

U.N. Sustainable Development Solutions Network публикува своя редовен доклад за щастието на нациите - World Happiness Report. А последното издание за 2021, публикувано наскоро, показва някои интересни размествания. Финландия, традиционен лидер в класацията, запазва първото си място и на базата на последните анкети, проведени през 2020 година. Челната десетка се допълва от северноевропейски държави, с единственото изключение на Нова Зеландия, която е 9-а. Останалите лидери са Исландия, Дания, Швейцария, Нидерландия, Швеция, Германия, Норвегия и Австрия. Съединените щати са на 14-о място, Великобритания е 18-а, Франция - 20-а, Италия - 25-а, Китай - 52-и, Русия - 60-а.

Прави впечатление цялостният прогрес на Източна Европа в класирането. Чехия се изкачва с едно място и вече е 16-а. Словакия се придвижва с 11 нагоре до 22-а позиция. Хърватия е напреднала с цели 38 места до 23-а позиция. Словения е 26-а. Литва, Латвия и Естония също се изкачват нагоре. Полша е 39-а, Унгария - 43-а. Възходящата тенденция засяга и България - от 70-о място през 2018 до 56-о място през 2020. Едно от обясненията за възхода на Източна Европа е във факта, че през 2020 заради Covid-19 не са постъпили обобщени данни за около 50 държави (макар повечето да са от дъното на таблицата). Но освен това източноевропейските страни отчитат повишение в абсолютните показатели. Резултатът на България например се е покачил от 5.102 през 2018 година до 5.598 през 2020. Изключение от регионалната тенденция е Северна Македония, която е загубила девет позиции и вече е 75-а. Подходът на авторите на доклада, сред които личат Джефри Сакс и Джон Хелиуел, е да разглеждат максимално широк набор от фактори - икономически, политически и социални. Сравнението с 2018 показва, че Южна Азия и Централна и Източна Европа са регионите с най-голямо подобрение на усещането за благосъстояние. Западна Европа е регионът, в който то се е влошило най-осезаемо. ■

ТУК СЪБИТИЯТА СЕ СЛУЧВАТ



посетете първата професионална
платформа за специализирани
събития в България

INVESTOR
MEDIA **PRO**

investormediapro.bg



Приказки за кървави поля

"Истинската Украйна": където днешната пропаганда се сблъсква със старите хроники. И каква е българската роля в тях

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография ISTOCK

За да оправдае войната си, Владимир Путин обяви, че Ленин бил измислил Украйна. Как да проверим този факт?

ВЕК ПРЕДИ ЛЕНИН И ДВА ПРЕДИ ПУТИН думата има Александър Сергеевич Пушкин. "Украйна глухо се вълнуваше", пише той в "Полтава": с "метежен вик" украинците се опълчват на "ненавистната Москва". Поемата разказва за Иван Мазепа, украински хетман от XVII - XVIII век, който въстава срещу Петър I, съюзява се с шведите и бяга след руската победа. Очевидно Украйна е имало и тогава - не по Путин, а по Пушкин. Украинците даже настояват, че тяхната история е по-стара и по-истинска. Киев е "майка на руските градове". Киевската Рус възниква още през IX век, приема християнството от Константинопол, става мощна европейска сила, докато през XIII век не рухва под напора на монголите. Московия, или Русия, изгрява след това.

ДА УТОЧНИМ: ДУМАТА "РУС" произлиза от шведски - "греба". Първоначално озна-

чава варяги, т.е. викинги. Тъкмо те са гържали греблата на мощните лодки, спускащи се по Нева, Днепър и Волга, та чак го Цариград.

Но думите менят значението си. Първо всички източни славяни се наричат "русини", после - само онези от днешна Украйна и Беларус, които влизат в Полско-литовското кралство през късното Средновековие. Латинският вариант е "рутени". Русини/рутени днес има дори на Балканите.

КИЕВ И МОСКВА СА РАЗДЕЛЕНИ в продължение на столетия. Украйна влиза в Полша-Литва, главно в литовската част, московската Рус тръгва по самостоятелен имперски път. Москва постепенно притегля и патриаршията към себе си. Жертва на това противоборство става българинът Киприан (1336 - 1409), приятел на патриарх Евтимий, митрополит на Киев и цяла Русия. Изпратен от Цариград, той лавира между литовския Киев и Москва. Това му коства арести, гонения и страдания. Украйна със своята черноземна степ има нещастieto да привлича мощни съседи.

Дълги години запорожкото казачество води свободен и войнствен живот между Полша, Швеция, Османската империя, кримските татари и растящата мощ на Москва. Гогол, украинец по род и руски писател по убеждение, описва това лутане в удивителната "Тарас Булба". Помните ли? Казашкият полковник Тарас убива сина си, защото залюбил полякия. Така и не става ясно на кого симпатизира самият Гогол.

РЕШАВАЩИЯ ХОД ПРАВИ ХЕТМАН БОГДАН ХМЕЛНИЦКИ през 1654: присъединява се към Русия, като преди това преговаря с поляци, шведи, даже турци и татари. Но това не е краят. Части от Западна Украйна остават в Полша, а Изтокът не остава докрай верен на руския цар (виж Мазепа). Междувременно, талантиливи украинци се интегрират в имперските елити, като често забуват етническия произход в мъгла. Йереми Вишньовецки воюва със "своите" казаки; синът му става полски крал. Пълководецът и военен теоретик ген. Михаил Драгомиров участва в освобождението на България. Той е на руска





служба и произхожда от Западна Украйна, но източниците не са единни поляк или украинец бил баща му. Съветският лидер Леонид Брежнев е роден в Украйна, а Никита Хрушчов – до украинската граница. Съветска двусмисленост обаче покрива етническият им произход. За империите той няма значение.

ПРЕЗ XIX ВЕК УКРАИНЦИТЕ, КАКТО СИ МУ Е РЕДЪТ, започват своето национално възраждане. Поетът Тарас Шевченко утвърждава народния език, който руснаците наричат “малоруски”. Един от последователите, Михайло Драгоманов, живее, преподава и умира в България. Дъщеря му се жени за прочутия български интелектуалец и европеец проф. Иван Шишманов. А Шишманов става български посланик в кратко просъществувалата независима Украйна след Първата световна. Защо кратко? Ами защото болшевиките я превземат, обявяват я за “народна република” и я присъединяват към Съветския съюз. Вторият лидер на болшевишка Украйна е ...га, познахте, българин – Кръс-

тлю (Христиан) Раковски. По-късно го разстрелват по заповед на Сталин.

XX ВЕК НЕ НОСИ ЩАСТИЕ ЗА УКРАИНА. Първо я разоряват няколко армии едновременно – германската, полската, Червената, Бялата, зелените националисти на Петлюра и черните анархисти на Махно; най-честа жертва са евреите. Ужасът на сталинския Гладомор струва живота близо 3 милиона, може и да са повече. Още 6 загиват през Втората световна. Тогава най-тежките сражения са в Украйна. Войват Третия райх, Червената армия, украинските националисти на Бандера и две полски армии. После СССР дълго си отмъщава на националистите. Американският историк Тимоти Снайгър, според когото Украйна има своя история, ще нарече тези земи “кръвави поля”. Помня как световните експерти описваха Украйна като клише – разделена на две, Източна и Западна, про-руска и про-западна. Снайгър ми каза преди осем години, че не е съгласен с клишето. Трябваше да гоуде войната от 2022, за да видят всички,

че е прав – или вече е прав. Дори уж “про-руските” украинци заклеиха инвазията, а рускоезичният Харков изпита бомбардировките на руската артилерия. Изведнъж, Украйна учуди света с воля за съпротива. През 2014, когато Русия взе Крим почти без съпротива, тази воля не бе така видима.

ОКАЗА СЕ, ЧЕ МОСКВА Е ПОВЯРВАЛА на собствената си пропаганда – че Украйна мечтае да се съедини отново със своите руски братя. Коментатори посочват шокиращ факт: Русия почти няма истински експерти по Украйна, такива, които да познават езика, терена, хората. Че защо са ѝ? Нали Москва твърди, че това са “новоруси”, “малоруси” – едни по-различни руснаци. Няма нужда да ги изучава чак толкова. Ето това означава пожелателно мислене. Може би тук трябва да свърши всякакво съмнение. Дали я е имало, или не, не е важно: Украйна днес я има. И за нейното калено в бой самосъзнание Путин не трябва да благодари на Ленин, а на самия себе си. ■



TALES OF THE BLOODY FIELDS

"True Ukraine": where today's propaganda clashes with the old chronicles.
And what is the Bulgarian role in them?

By BOYKO VASILEV / Photography ISTOCK

To justify his war, Vladimir Putin announced that Lenin had invented Ukraine. How can we verify this fact?

A CENTURY BEFORE LENIN AND TWO BEFORE PUTIN, Alexander Sergeyevich Pushkin has the floor. "Ukraine was deafly excited," he wrote in 'Poltava': with a "riot shout" the Ukrainians opposed "the hated Moscow". The poem tells of Ivan Mazepa, a Ukrainian hetman of the Seventeenth and Eighteenth centuries who rebelled against Peter I, allied with the Swedes, and fled after the Russian victory. Obviously, Ukraine existed then as well - not after Putin, but after Pushkin.

Ukrainians even insist that their story is older and truer. Kyiv is the "mother of Russian cities." Kievan Rus originated in the Ninth century, converted to Christianity from Constantinople, became a powerful European power, until in the Thirteenth century it collapsed under the pressure of the Mongols. Moscow, or Russia, rises after that.

LET'S SPECIFY: THE WORD "RUS" comes from Swedish - "rowing". Originally it meant Variags, ie. Vikings. It was they who held the oars of the powerful boats descending the Neva, the Dnieper, and the Volga, all the way to Constantinople.

But words change their meaning. First, all Eastern Slavs are called "Russians", then - only those of today's Ukraine and Belarus, who entered the Polish-Lithuanian Kingdom in the late Middle Ages. The Latin version is "ruthenians". There are Ruthenians today even in the Balkans.

KYIV AND MOSCOW HAVE BEEN DIVIDED FOR CENTURIES. For most of those, Ukraine was part of Poland-Lithuania, mainly in the Lithuanian part. Meanwhile, Moscow Russia embarks on an independent imperial path. Moscow is gradually attracting the patriarchate to itself. The victim of this confrontation was the Bulgarian Cyprian (1336 - 1409), a friend of Patriarch Euthymius, a Metropolitan of Kyiv and all of Russia. Sent from Constantinople, he maneuvered between Lithuanian Kyiv and Moscow. This costs him arrests, persecution and suffering.

Ukraine with its chernozem (black soil) steppe has the misfortune to attract powerful neighbors. For many years the Zaporozhian Cossacks led a free and militant life between Poland, Sweden, the Ottoman Empire, the Crimean Tatars, and the growing power of Moscow. Gogol, a Ukrainian by birth and a Russian writer by conviction, describes this wandering in the amazing 'Taras Bulba'. Do you remember? The Cossack colonel Taras

kills his son because he fell in love with a Polish woman. It is not clear to whom Gogol himself sympathizes.

HETMAN BOGDAN KHMELNYTSKY makes the decisive move in 1654: he joins Russia, having previously negotiated with Poles, Swedes, Turks, and even Tatars. But this is not the end. Parts of western Ukraine remain in Poland, and the East does not remain completely loyal to the Russian tsar (see Mazepa).

Talented Ukrainians, meanwhile, are integrating into imperial Russia's elites, often shrouding ethnicity in the fog. Jeremy Vishnevetsky is at war with "his" Cossacks; his son becomes king of Poland. The general and military theorist Gen. Mihail Dragomirov participates in the liberation of Bulgaria. He is in Russian service and comes from western Ukraine, but the sources are not unanimous whether his father was Pole, or Ukrainian. Soviet leader Leonid Brezhnev was born in Ukraine and Nikita Khrushchev was born near the Ukrainian border. However, Soviet ambiguity covers their ethnic origin. It is a thing that doesn't matter to empires.

IN THE NINETEENTH CENTURY, UKRAINIANS begin their national revival. Taras Shevchenko, the famous poet, affirms the



vernacular, which the Russians call "Little Russian." One of the followers, Mihailo Dragomanov, lives, teaches and dies in Bulgaria. His daughter marries the famous Bulgarian intellectual and pro-European Prof. Ivan Shishmanov. And Shishmanov becomes Bulgarian ambassador to the short-lived independent Ukraine after the First World War. Why short-lived? Well, because the Bolsheviks conquered it, declared it a "people's republic" and annexed it to the Soviet Union. The second leader of Bolshevik Ukraine was, yes, you guessed it, a Bulgarian - Krasnyu (Christian) Rakovski. He was later shot on Stalin's orders.

THE XX CENTURY DOES NOT BRING HAPPINESS for Ukraine, either. First, it was destroyed by several armies at once - the German, Polish, Red, White, Petliura's green nationalists and Makhno's black anarchists; the most common victims are Jews. The horrors of Stalin's famine - Holodomor - cost the lives of nearly 3 million, maybe more. Another 6 million died during World War II. The heaviest battles of the worst war in history were in Ukraine. The Third Reich, the Red Army, Bandera's Ukrainian nationalists and two Polish armies are at war. Then the USSR retaliated against the nationalists for a long time. The American historian Timothy Snyder, according to whom Ukraine has

its own history, will call these lands "bloody fields".

I remember how world experts described Ukraine as a cliché - divided into two, Eastern and Western, pro-Russian and pro-Western. Snyder told me eight years ago that he disagreed with the cliché. The war of 2022 had to come for everyone to see that he was right - or, at least, is right now. Even supposedly "pro-Russian" Ukrainians condemned the invasion, and Russian-speaking Kharkiv felt the Russian artillery bombardment. Suddenly, Ukraine surprised the world with its will to resist. In 2014, when Russia took Crimea almost without resistance, this will was not so visible.

IT TURNS OUT MOSCOW BELIEVED in its own propaganda - that Ukraine dreams of reuniting with its Russian brothers. Commentators point to a shocking fact: Russia has almost no real experts on Ukraine who know the language, the terrain, the people. Why are they for her? After all, Moscow claims that these are "new Russians", "Little Russians" - some different Russians. Therefore, Moscow doesn't need to study them that much. This is what wishful thinking means. Maybe all doubt should end here. Whether it existed, or not doesn't matter: Ukraine exists today. And Putin should not thank Lenin for Ukraine's hardened self-consciousness. He should thank himself. ■

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.



КРАТКА ИСТОРИЯ НА ВЪЗДЪРЖАНИЕТО

Ако спазваме православния календар, би трябвало да постим около 200 дни в годината. Само морални, или и медицински цели преследват постите?

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

Почти всички религии налагат някакви хранителни правила и забрани. При някои, например авраамическите (юдаизъм, ислям, християнство) правилата и забраните са не просто норма за благочестивото поведение на вярващите, а съществена част от догматиката. Идеята за “чисти” и “нечисти” храни, за разрешено и неразрешено поведение е част от парадигмата на спасението, което всяка религия обещава на своето паство.

ПРИ ОРТОДОКСАЛНИТЕ ЕВРЕИ подходящата храна (кошер) е нещо абсолютно задължително. Основна забрана е да се смесват млечни и месни продукти. Те дори не може да се приготвят в едни и същи съдове. Това е отзвук от онзи текст в Стария завет, където е казано: “Да не вариш яре в млякото на неговата майка.” (“Второзаконие”) Някои психоаналитици разчитат в тази забрана някакъв наследен от древността атавистичен страх от инцестни връзки. Освен това месото трябва да е от животно, заклано по специален начин и да няма кръв, защото се приема, че в кръвта е скрита душата, а душата принадлежи на господ. Забранено е да се яде бедреният нерв – отзвук от битката между Яков и Ангела. Храните са “чисти” и “нечисти”, като едните и другите прецизно са посочени в свещеното писание. Свинята изрично е посочена като нечисто и забране-

но за ядене животно. Към същата строга забрана се придържа и ислямът. Особеност на мохамеданските пости е, че са в светлата част на денонощието през месеца Рамазан. Тогава не се яде и не се пие нищо. В индуизма е забранена консумацията на телешко и говеждо, защото кравата е свещено животно. При будистите въздържанието от месо е свързано изцяло с тяхната етична концепция за ненасилие и неубиване.

В ХРИСТИЯНСТВОТО НЯМА разрешени и забранени храни, но има друг вид ограничения, погребени в правилата на поста. Приемат се, че не това, което влиза в устата на човека може да го оскверни, а онова, което излиза. И още: “Всичко ми е позволено, но не всичко е полезно” (св. Павел).

Какво представлява постът? Според църковните правила това е период на въздържание от блажна храна при умерена употреба на постна, като целта на това въздържание не е здравно-хигиенна, а религиозно-нравствена. Иначе казано, постникът освен от определени храни трябва да се въздържа в помислите и желанията си, да не се гневи, да прощава на враговете си, да бъде смирен, да отбягва светски и зрелищни развлечения и дори радио и телевизия, тъй като медиите в съвременния свят никак не предразполагат към истинска постническа атмосфера. За тези периоди от календара в правилата

на светите отци е казано: “Не завиждай, не осъждай никого, не поглеждай с пожелание, не протягай ръка към онова, което не ти принадлежи...” Не че в останалото време от годината да се върши всичко това е приемливо. В Стария завет постничеството често е представяно като път към духовно съвършенство. Пророкът Мойсей е постил 40 дни и 40 нощи, преди да получи десетте божии заповеди, а св. Илия е бил удостоен да види божията слава след строг пост. Велик постник е бил и св. Йоан Кръстител, а преди началото на евангелската си мисия Исус Христос е постил 40 дни и нощи в пустинята. От този етап от земния му път църквата извежда и основанията за четиридесетницата – Великият пост преди Пасха.

ОЩЕ ОТ РАННОТО ХРИСТИЯНСТВО тези периоди от календара се възприемат като време за приготвяне и очакване на онова, което предстои да се случи – Рождеството или Възкресението. В ранните християнски общини не е имало точно определени норми за поста. Строгите и съхранени до днес правила са оформени около IV век. Най-кратко те са обобщени в 56-о правило на VI вселенски събор (678 г.), където е казано, че по време на поста християнинът трябва да се въздържа “както от всичко заклано, така също и от яйца и сирене, които са плод и произведение на онова, от което се въздържа.”



Така извън асортимента на блажните храни остават някои деликатеси като октоподи, миди, скариди, раци, калмари, хайвер. Те минават за постни, защото са безкръвни и са отминати от каноничната забрана вероятно и поради факта, че в Стария завет тези храни по-принцип са смятани за нечисти и са изключени от гветата.

В ПРАВОСЛАВНИЯ КАЛЕНДАР постните дни са около двеста. Има четири продължителни постни периода – Великденски (шест седмици от Сиропустна неделя до Цветница, като се добавят и дните от Страстната седмица), Петрови (от първата неделя след Петдесетница до 29 юни), Богородичен (от 1 до 14 август) и Рождественски (40 дни преди Коледа). Освен това постни през цялата година са дните сряда и петък – първият напомня за предателството и залавянето на Христос, а вторият – за неговите страдания. В неделя постът е забранен, защото този ден е специален, той е от Царството Небесно и не принадлежи на земното време. Строг пост се спазва също на 5 януари (срещу Богоявление), на 29 август (Отсичане главата на Йоан Кръстител) и на Кръстовден (14 септември). Точният брой на постните дни през годината варира, тъй като продължителността на Петровите пости зависи от това кога ще се падне Великден. В католическата църква постните периоди

са силно редуцирани. Запазена е четиридесетницата преди Пасха, както и петъкът през цялата година е постен, но ако не съвпаде с голям празник. При протестантските деноминации на поста не се отдава специално значение.

ИМА РАЗЛИЧНИ СТЕПЕНИ НА СТРОГОСТ на поста – с топла храна без или със олио, със студена храна без мазнина и без топли напитки (сухоежба) или пълно въздържание. През първата седмица от Великия пост, както и в първите три дни от Страстната седмица се пази строг пост (растителна храна без олио). На Велики петък не се яде и не се пие нищо. През Рождественския пост (с изключение на първата седмица и дните от 20 до 24 декември), през Петровите пости и в сряда и петък, когато не са в постен период, се разрешава риба, както и на празниците Благовещение, Цветница и Преображение. През повечето дни на великденския пост храната е без мазнина. Само в събота и неделя се разрешава олио и вино. Това са в общи линии правилата за поста сред миряните, но в някои манастири те са по-строги – не се готви никакво месо, не се яде пържено и т.н. Има монаси и вярващи, които тримирят, т.е. по три дни се въздържат от всякаква храна в началото и в края на Великия пост. След като човек знае какво предста-

вява постът, остава сам да реши дали, защо и как точно да го прави. За болни хора, деца и бременни жени подобно изпитание със сигурност не е препоръчително, особено в по-аскетичните му форми.

НЯКОИ СМЯТАТ, че развитието на модерните хранителни технологии е направило спазването на църковните предписания много по-лесно днес, тъй като на пазара има изобилие от сурогатни „животински“ продукти на растителна основа. Има сирене и кашкавал, месо, колбаси, майонеза и мляко от соя и други растителни суровини, което от една страна облекчава постническото усилие, но от друга страна може да му придаде известен „сурогатен“ характер.

Да се пости през последните години стана нещо като мода. Публични личности от политиката и бизнеса, медийните и шоуелити в дните пред Коледа и Великден кокетно се отдават на това увлечение и при всяка възможност полудискретно изтъкват благочестивото си хранително поведение като знак на своето чувство за особена обществена значимост. Естествено, сред спомнатите елити има и хора, за които постът е обвързан с ясно разбиране за духовната страна на този малък аскетически подвиг, но те са рядкост, може би и поради факта, че постници от този тип не сдържат да бъдат забелязвани. ■

Brief History of Abstinence

If we observe the Orthodox calendar, we should fast about 200 days a year. Are the purposes of fasting only moral or also medical?

By YASEN BORISLAVOV / Photography ISTOCK

Almost all religions impose some kind of dietary rules and restrictions. In some, such as Judaism, Islam, and Christianity the rules and restrictions are not only a norm of pious behavior of believers, but also an essential part of the dogma. The idea of “clean” and “unclean” foods, permitted and unpermitted behavior is part of the paradigm of salvation that each religion promises its congregation.

ORTHODOX JEWS must eat only kosher food. The main restriction is not to mix dairy and meat products. They cannot be prepared in the same dishes. This comes from the verse in the Torah, which says: “Do not cook a kid in its mother’s milk” (Book of Deuteronomy). Some psychoanalysts see in this prohibition a kind of atavistic fear of incestuous relationships, inherited from ancient times. Furthermore, the meat must come from an animal slaughtered in a special way and have no blood, as it is believed that the soul is hidden in the blood, and the soul belongs to God. It is forbidden to eat the sciatic nerve – an echo of the battle between Jacob and the Angel. Foods can be “clean” and “unclean”, as they are both precisely designated in the Scriptures. Pigs are explicitly designated as unclean and forbidden to eat. Islam observes the same strict restriction. A peculiar feature of Mohammedan fasting is that it is during the daylight hours of the month of Ramadan. Nothing should be eaten or drunk. Consuming veal and beef is prohibited in Hinduism, as cows are sacred animals. Buddhists abstain from eating meat, which is entirely associated with their ethical concept of nonviolence and non-killing.

IN CHRISTIANITY THERE ARE NO permitted and forbidden foods, but there are other kinds of restrictions set in the fasting rules. It’s assumed that a person can be desecrated not by what goes into their mouth, but what comes out of it. What’s more: “All things are lawful for me, but not all things are helpful” (St. Paul). What is fasting? According to religious rules, this is a period of abstaining from fatty food, with moderate use of vegetarianism – the purpose of this abstinence not being health and hygienic, but religious and moral. In other words, apart from certain foods, the fasting person must also abstain in their thoughts and desires, not get angry, forgive their enemies, be humble, avoid worldly and spectacular entertainment, and even radio and TV, as media today’s media does not constitute real fasting.

The Holy Father’s rules say the following about these periods in the calendar: “Do not envy, do not judge anyone, do not look with lust, do not reach out for what does not belong to you...” Not that it is acceptable to do all this during the rest of the year. Fasting in the Old Testament is often presented as the path to spiritual perfection. The Prophet Moses fasted for 40 days and 40 nights before receiving the Ten Commandments, and St. Elias deserved to see God’s glory after strict fasting. St. John the Baptist was another great faster, and before the start of his evangelic mission Jesus Christ fasted for 40 days and nights in the desert. The Church set the grounds for the 40 days of fasting of Lent thanks to this stage of his earthly pilgrimage.

DURING EARLY CHRISTIANITY these periods of the calendar were considered a time of preparation and anticipation for what was about to happen – Nativity or Resurrection. In early Christian communities there were no fasting norms. The strict and preserved restrictions that we see today were set circa the fourth century. They were briefly summarized in the 56th rule at the sixth Ecumenical Council (678), which says that when fasting, Christians must refrain from “anything slaughtered, as well as from eggs and cheese, as they’re the fruits and products of what we refrain from.” Thus, some delicacies like octopus, clams, shrimp, crab, squid, and caviar remain out of the range of fatty foods. They are considered Lenten as they are bloodless and are probably excluded from the canonical prohibition, and due to the fact that these foods are generally considered unclean in the Old Testament and are excluded from the diet.

FASTING DAYS IN THE ORTHODOX CALENDAR total about two hundred. There are four lengthy fasting periods – Easter (six weeks from Sunday of Forgiveness to Palm Sunday, adding the days of the Holy Week), Peter’s (from the first Sunday after Pentecost until June 29), Virgin Mary’s (August 1-14), and the Na-



tivity Fast (40 days before Christmas). What’s more, Wednesdays and Fridays are fasting days throughout the year – the first one reminds of the betrayal and capture of Christ, and the second of his suffering. Fasting on Sunday is forbidden because this is a special day; it’s part of the Kingdom of Heaven and does not belong to time on Earth. Strict fasting is observed on January 5, too (before St. Jordan’s day), on August 29 (the Beheading of Saint John the Baptist) and on the Exaltation of the Holy Cross (September 14). The exact number of the fasting days during the year varies, as the duration of Peter’s fasting depends when Easter falls.

Fasting periods in the Catholic Church are much less. Lent before Easter is preserved, as well as Fridays throughout the year, unless they coincide with a big holiday. Protestant denominations don’t attach special significance to fasting.

THERE ARE DIFFERENT DEGREES OF FASTING – eating warm food, cooking with or without oil, eating cold food, eating fat, no warm beverages, or abstaining completely. During the first week of Lent, as well as during the first three days of the Holy Week, strict fasting is observed (vegetarian food without oil). Nothing should be eaten or drunk on Good Friday. Fish is permitted during the Nativity Fast (except the first week and the days between December 20-24), during Peter’s Fast and on Wednesdays and Fridays when they are not part of a fasting period, as well as on the Annunciation, Palm Sunday, and Transfiguration. Food should be fat-free on most days of Lent. Oil and wine are allowed only on Saturdays and Sundays. In general, these are the fasting rules among laity, but in some monasteries they are stricter – no meat is cooked, nothing can be fried, etc. There are monks and believers who observe triduum, i.e. they abstain from any kind of food for three days at the beginning and at the end of Lent.

When a person understands fasting, they must decide for themselves whether, why, and how exactly to do it. Such an ordeal, especially in its more ascetic aspects, is certainly not advisable for sick people, children and pregnant women.

SOME PEOPLE BELIEVE that the development of modern food technology has made observing church regulations much easier, as today there are plenty of plant-based surrogate animal products on the market. There are cheeses, meats, sausages, mayonnaise, soy milk, and other plant ingredients, which on the one hand ease fasting efforts, but on the other can attach a certain “fake” nature to it. Fasting has become trendy in recent years. Public figures, politicians, business people, actors, coyly indulge in this act during the days before Christmas and Easter and take advantage of every opportunity to half discreetly point out their virtuous eating behavior as a sign of their sense of particular public value. Obviously, among the aforementioned elite there are also people who associate fasting with a clear understanding of the spiritual aspect of this small ascetic feat, but they are a minority – perhaps due to the fact that these people do not insist on being noticed. ■

ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА ПРОЛЕТНА ЦЕНА!

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



Винаги с вас!

ЗАСТРАХОВКА ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ

С 20% отстъпка от 01.03 до 31.05.2022 г.

КАКВИ СА ПРЕДИМСТВАТА, ПРЕДЛАГАНИ ОТ ЗАД „АРМЕЕЦ“:

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

КЪДЕ МОЖЕТЕ ДА СКЛЮЧИТЕ ЗАСТРАХОВКА „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?

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

ПО-ДОБРЕ ОТ ХИЛЯДА ДУМИ

BETTER THAN A THOUSAND WORDS

През април ще станат ясни победителите от тазгодишното издание на Sony World Photography Awards, вероятно най-престижния конкурс за фотография в света. Но прегледа на The World Photography Organisation представя своята специална селекция от конкурса за любители-фотографи. При определянето на големите победители при професионалистите по традиция се вземат предвид политически и социални фактори; но тук журито е било по-освободено от подобни съображения, и е гласувало основно на база фотографски достойнства. С удоволствие ви представяме наша подборка от тези снимки, с любезното разрешение съдействие на The World Photography Organisation.

The winners of this year's Sony World Photography Awards, arguably the world's most prestigious photography competition, will be announced in April. But before that, The World Photography Organization presented its Open category shortlist. Political and social factors have traditionally been taken into account in determining the big winners among professionals; but here the jury was freer from such considerations, and voted mainly on the basis of photographic merit. We are pleased to present our shortlist of the shortlist, courtesy of The World Photography Organization.



Преливане, от Луис Мануел Вилариньо Лопес
Overflow, by Luis Manuel Vilarinho Lopez



Танзи Сар, от Милад Налбандян
Tangi Sar, by Milad Nalbandiyan



Огнена птица, от Кристин Абел
Fire Bird, by Christine Abel



Церемония, от Шън Уон
Ceremony, by Shun Wang

Незабавна атака, от Лукян Ма
Instant attack, Liqiang Ma



Неозаглавена, от Ху Бин Нгуен
Untitled, by Huu Binh Nguyen

Кулама FPT, от Кан Ле Вием
FPT Tower, by Khanh Le Viet





Кориентес - Фелипе Йофре, от Хуан Крус Оливieri
Corrientes - Felipe Yofre, by Juan Cruz Olivieri



Авоо овце, от Йоан Мага
Air Sheep, by Ioan Maga



Лаго ди Брајес, от Франсоа Филип
Lago di Braies, by Francois Philippe



Трите грации, от Брайън Фийлд
The Three Graces, by Bryan Field



Бискайски вдигач на тежести, от Чема Лакунса Настера
Basque Stone Lifter, by Txema Lacunza Nastera



Ледникът Бондхусватнет, от Ханс Кристиан Странд, Норвегия
Bondhusvatnet Glacier, by Hans Kristian Strand, Norway



Почистване и грижа, от Сугжон Адикури
Cleanse and Care, by Sujon Adikary

Квартални футболисти, от Шило Гарсия
Neighbourhood Soccer Players, by Shiloh Garcia



Неозаглавена, от Нина ТБерг
Untitled, by Nina TBerg

Поема, от Пиер Портоляно
Poem, by Pierre Portolano

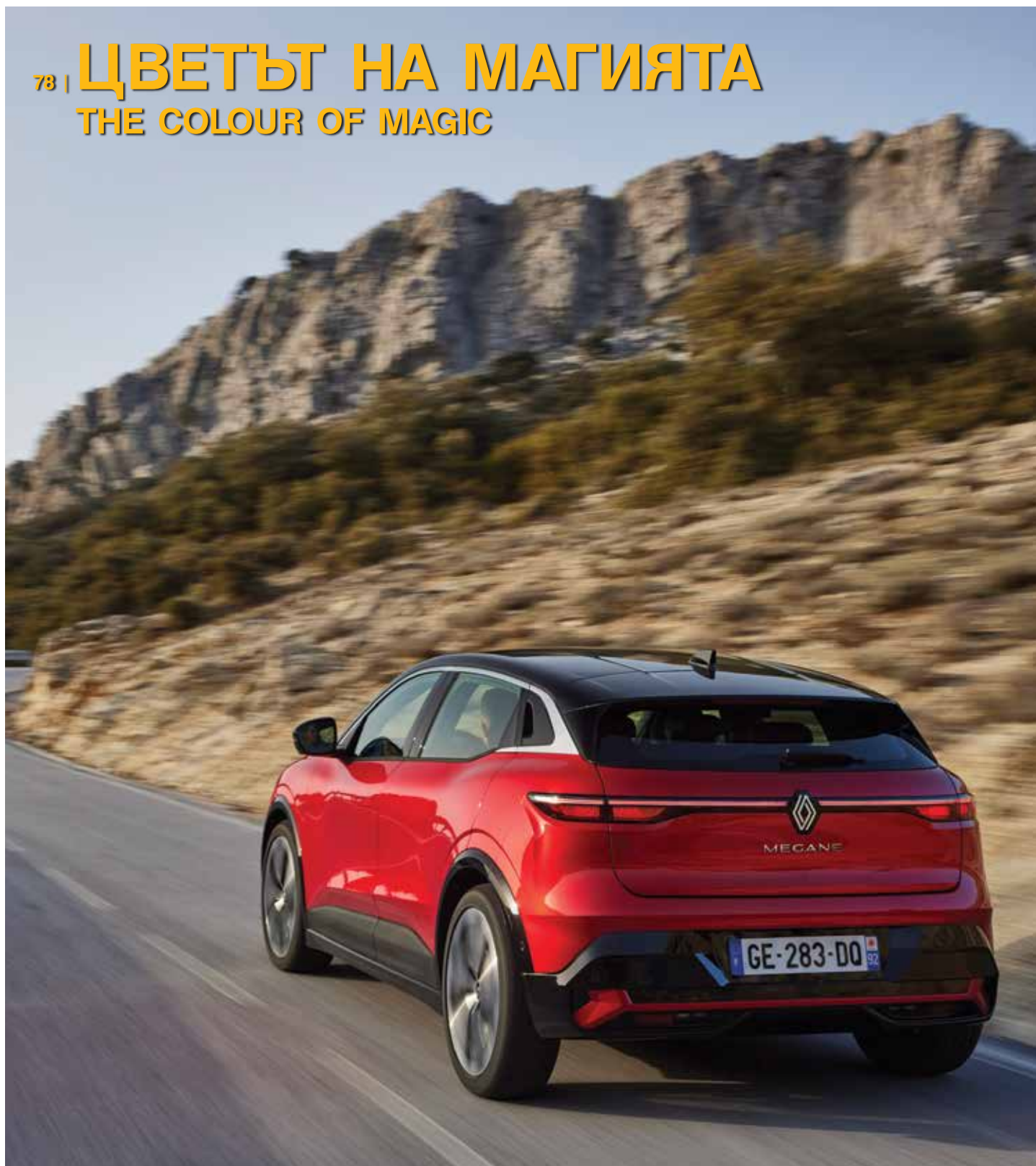


Старецът и торбите, от Сейед Али
The Old Man Collecting the Bag, by Seyed Ali

Заскрежената пътека, от Тим Ходжис
The frosty track, by Tim Hodges



78 | ЦВЕТЪТ НА МАГИЯТА
THE COLOUR OF MAGIC



64 | ЧОВЕКЪТ, КОЙТО ОТРОВИ СВЕТА
THE MAN WHO POISONED THE WORLD

62 | ВЪГЛЕРОДНИ ВЛАКНА НА БЕЗЦЕНИЦА
CARBON FIBRE AT NO COST



ВЪГЛЕРОДНИ ВЛАКНА НА БЕЗЦЕНИЦА

Въглеродният композит, наричан още въглеродни влакна (или дори, сред автомобилните фенове, просто "карбон"), изглежда като материала мечта за индустрии като автомобилостроенето например. Той е значително по-здрав от стоманата, и в същото време няколко пъти по-лек. В епохата на електромоделите с тежки батерии последното е ключово условие. Има само един малък проблем: въглеродният композит е твърде скъп. Това за момента ограничава употребата му до болидите от Формула 1 и до някои отделни спортни коли от високата ценова сегмент. Но сега група учени от Масачусетския технологичен институт твърдят, че има начин той да се прави на несравнимо по-ниска цена - при това от никому непотребни до момента отпадъци.

Досега въглеродните влакна се произвеждат от сложни полимери. Това означава, че за създаването им е нужен скъп рафиниран петрол, който после чрез сложни процеси се полимеризира до вещества като полиакрилонитрил. Годният за влагане в автомобили композит струва между

22 и 26 долара за килограм. Това е много по-скъпо от стоманата (1.65 долара за килограм) и дори алуминия (4 долара за килограм). Масов автомобил, произведен от въглеродни влакна вместо стомана, би струвал почти двойно повече. Затова и BMW, която използваше широко композит за първия си електрокар i3, се отказва от него за по-съвременните електрически модели.

Всичко това може да се промени драматично благодарение на най-неочакван герой: най-тежките петролни отпадъци по дъното на барелите. Смесь от тежки въглеводороди, този материал до момента се използваше или за производство на асфалт, или директно се изхвърляше. Сега обаче се оказва, че той също може да се подложи на полимеризация, с цената само на някои дребни корекции по процеса, и да се използва за производството на въглеродни влакна. Авторите на изследването твърдят, че множеството им опити са повторили резултатите с впечатляваща точност, и че скоро ще са готови с протокола за промишлено приложение. ■

CARBON FIBER AT NO COST

Carbon composite, also called carbon fiber (or even, among car fans, simply "carbon"), seems like the dream material for industries such as carmaking. It is significantly stronger than steel, and at the same time several times lighter. In the age of electric cars with heavy batteries, the latter is a key condition. There is only one small problem: carbon composite is too expensive. This currently limits its use to Formula 1 and some sports cars in the high price segment. But now a group of scientists from the Massachusetts Institute of Technology claims that there is a way to make it at an incomparably lower price - and from a waste product that no one needs.

Carbon fiber is made from complex polymers. This means that they require expensive refined oil, which is then polymerized to substances such as polyacrylonitrile. The automotive-grade carbon composite costs between \$22 and \$26 per kg. It is much more expensive than steel (\$1.65 per kilogram) and even aluminum (\$4 per kilogram). A mass-market car made of carbon fiber instead of steel would cost almost twice as much. That's why BMW, which widely used composite for its first i3 electric car, abandoned it for more recent electric models.

All this can change dramatically thanks to the most unexpected hero: the heaviest oil waste at the bottom of the barrels. A mixture of heavy hydrocarbons, this material has so far been used either for the production of asphalt or directly discarded. Now, however, it turns out that it can also undergo polymerization, at the cost of only some minor adjustments to the process, and be used for the production of carbon fiber. The authors of the study claim that their many experiments have repeated the results with impressive accuracy, and that they will soon be ready with the protocol for industrial application. ■



ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество

С грижа за Вас!



ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:

**ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.
КЪМ 31.12.2021 Г. – С НАД 405 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1,7 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,
ОТ СЕПТЕМВРИ 2021 Г. СКЛЮЧВА ДОГОВОРИ ЗА ИЗПЛАЩАНЕ НА ПОЖИЗНЕНИ
И СРОЧНИ ПЕНСИИ ОТ УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.**

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

ЧОВЕКЪТ, КОЙТО ОТРОВИ ЦЕЛИЯ СВЯТ. ДВА ПЪТИ

Създател на оловния бензин и на фреона, и убит от последното си творение: едва ли в историята има по-злощастен изобретател от Томас Миджли

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

В историята на науката има три типа изобретатели. Великите, чиито творения са подобрили неимоверно живота ни, са известни на всички. Несравнимо повече са неудачниците - онези, чиито идеи са били нелепи, които не са имали късмет или просто са били твърде изпреварили времето си. Третата, и най-рядка група се състои от онези, чиито изобретения са успели да привлекат вниманието - и в резултат са направили живота неизразимо по-лош. Но гори и в този тесен клуб името на Томас Миджли-младши изпъква. Докато други могат да се похвалят с по едно катастрофално изобретение, на неговото име са записани две. През тази година се навършва точно век от въвеждането на първото - оловния бензин, отровил няколко поколения по цял свят. А също и 35 години от международния договор, който забрани второто му голямо изобретение - фреона, за да спаси озоновия слой на планетата. Като добавим към това факта, че накрая Миджли е буквално удушен от друга своя

идея, вероятно смело можем да го наречем най-злощастния изобретател в историята.

СТОГОДИШНИНАТА ОТ ПОЯВАТА на оловния бензин е добро и съвсем актуално напомняне на какво са способни големите корпорации в името на печалбата. Още преди Миджли и партньорът му Чарлс Кетъринг да предложат своето решение за нежеланите детонации в бензиновите двигатели, големите петролни компании са знаели, че то е отровно. Знаел го е и самият Миджли - и даже е пътувал до Флорида, за да лекува себе си от първите поражения. Освен това той е разполагал с друго, по-ефективно, по-евтино и напълно безвредно решение. Но са го натикали под килима в името на корпоративните печалби.

Веществото, добавяно над 80 години в автомобилното гориво, се нарича тетраетил олово - $Pb(C_2H_5)_4$. Не е открито от Миджли - пръв го синтезира германски химик на име Карл Якоб Люових, още в средата на XIX век. В началото на XX



вече се знае колко е опасно: само 6 милилитра, около чаена лъжичка, е достатъчно да предизвика тежко оловно отравяне. Освен това тетраетил оловото се изпарява лесно и още по-лесно преминава в кръвоносната система и оттам - в мозъка.

При често излагане предизвиква анемия, конвулсии, халюцинации, раздразнителност, треска, мускулни болки, увреждания на сърдечносъдовата система и мозъка, дори трайно понижаване на коефициента на интелигентност. Американският икономист Джесика Рейес от Amherst College го свързва с ръста на младежката престъпност в края на 80-те и началото на 90-те, както и с нейния спад десетилетие по-късно, когато оловният бензин бе забранен почти навсякъде по света. Това е доста спорна теория, разбира се. Но няма съмнение, че здравето на няколко поколения е сериозно разклатено от вдишването на оловните пари от продукта на Миджли. Ако сте родени преди 90-те години, и вие сте сред тях.

ЕТО ТОВА Е НАЙ-КУРИОЗНОТО В ЦЯЛАТА ИСТОРИЯ. Създателите на оловния бензин знаят колко е опасен. Производителите знаят. Немалко медицински специалисти предупреждават още тогава за рисковете. А при старта на масовото производство в двата завода има над дузина смъртни случаи от отравяне. И въпреки това светът разчита на оловния бензин в продължение на три четвърти век. В Европа първата страна, която го забранява, е Австрия през 1989. В Съединените щати забраната е от 1996. В България през 1998 едно проучване показва, че над три четвърти от количествата по бензиностанциите все още съдържат тетраетил олово. Производството му спря чак през 2003, а окончателната забрана за продажбата му влезе в сила от 1 януари 2004. В някои държави, като Сърбия например, оловният бензин остана чак до 2010 година. А последната рафинерия, която произвеждаше автомобилно гориво с тетраетил олово, спря работа едва през 2020 в Алжир. През миналата година Световната здравна организация намери време между хаотичните си съвети за борба с Covid-19

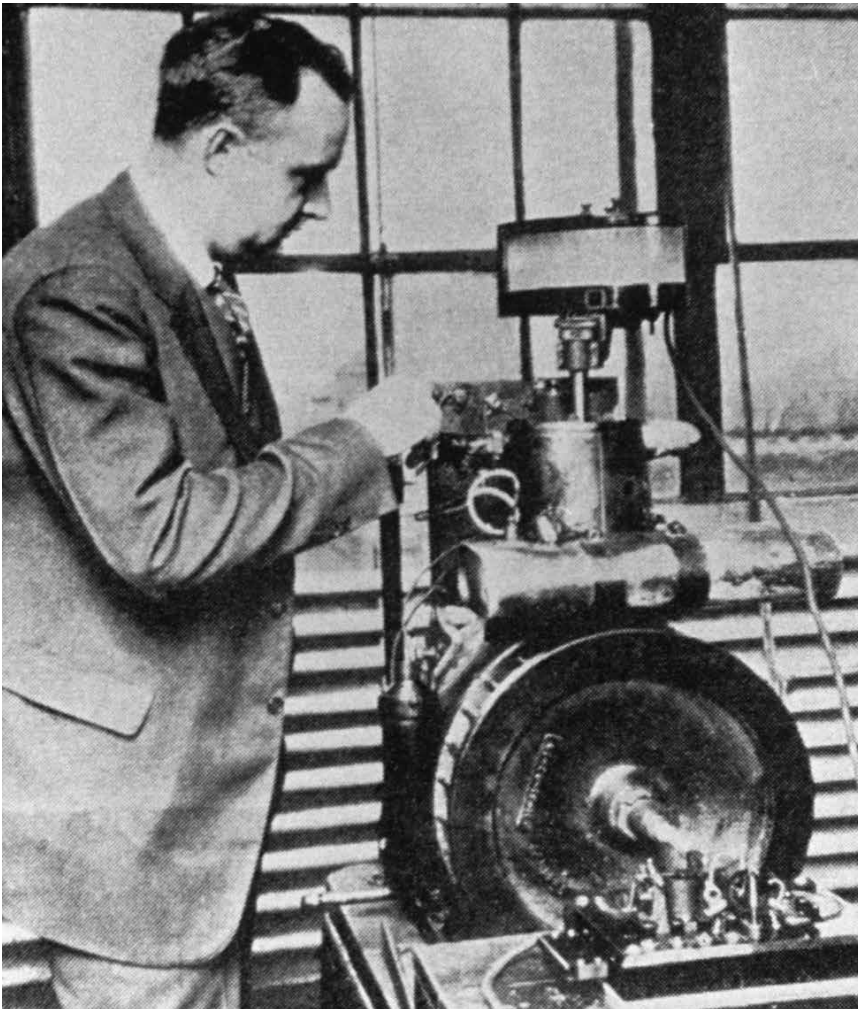


Създателите на оловния бензин знаят колко е опасен. Производителите знаят. Немалко медицински специалисти предупреждават още тогава за рисковете. А при старта на масовото производство в двата завода има над дузина смъртни случаи от отравяне. И въпреки това светът разчита на оловния бензин в продължение на три четвърти век

да оповести разгълата на човечеството с оловния бензин. Малко прибързано, защото той все още се използва при малките витлови самолети. Но количествата са несравнимо по-малки.

НО НЕКА СЕ ВЪРНЕМ КЪМ ЧОВЕКА в основата на този грандиозен гаф. Томас Миджли-младши е роден през 1889 в малко градче в Пенсилвания. Цялата рода са изобретатели и инженери: дядото по майчина линия създава най-масово използвания трион; бащата, Миджли-старши, разработва смеси и конструкции за автомобилни гуми. Повлиян от тях, Томас завършва университета Корнел. Колкото и да е парадоксално, човекът, който е носител на трите най-високи награди за химия в Америка, и ще

завърши живота си като председател на Американското дружество на химиците, всъщност има диплома на машинен инженер. Едва завършил, Миджли започва работа в могъщата тогава National Cash Register Company. Прекият му шеф Чарлз Кетъринг го харесва и го води със себе си, когато основава Dayton Engineering Laboratories Company - DELCO, един от първите производители на електрически стартери (дори и днес в България казваме на запалителната бобина "гелко"). После компанията се влива в огромния океан на General Motors, а Миджли и Кетъринг се захващат да решат най-болезнения проблем на тогавашната автомобилна индустрия: този с ранната детонация. При много от тогавашните автомо-



били горивната смес се възпламенява твърде рано - именно това инженерите по двигателите наричат "детонация", а любителите - "чукане на мотора". Резултатът в крайна сметка е повреден автомобил. Обвиненията се струпват върху новото електрическо запалване на Delco. Но Миджли доказва, че грешат - причината е в качеството на горивото. За да отговорят на растящите нужди на пазара, а и за да повишат печалбата си, петролните компании започват да спестяват от процеса на рафиниране, и да продават бензин с по-ниско октаново число.

"Октановото число" всъщност измерва именно колко склонни към детонация са различните горива. По-високото число означава, че бензинът може да издържи по-високо налягане, преди да детонира. По-ниското число означава по-голяма вероятност моторът да започне да "чука".

Причината за проблема е устано-

вена - остава само той да се реши. Опитите да се намери вещество, което да повишава устойчивостта на бензина на детонация, гнес звучат като от филм на ужасите. В лабораторията на Миджли не вярват много в теорията: подходът им е всяка идея, колкото и налудничава да е, първо да се изпробва на практика. Карл Бош, създателят на легендарната IG Farben, посещава лабораторията на GM и после разказва с ужас за видяното там: "Никога не бих могъл да принудя германските си колеги да работят по този начин".

ЕКСПЕРИМЕНТИТЕ НА МИДЖЛИ И КЕТЪРИНГ включват иод - от който двигателите буквално се разпадат; анилин - по-късно посочен като силен карциноген; селениев оксихлорид, който също е токсичен и освен това мирише неприятно; талиеви соли, независимо, че по онова време те широко се използват като отрова за плъхове, и накрая диетил телурид,

за който самият Миджли признава, че изпускал "сатанинска воня на чесън" (освен че е отровен и госта възпламенен). На този фон тетраетил оловото, макар и доказано токсично, се сторило на изобретателите отлично решение. Впрочем преди окончателно да заложат на него, Миджли и компания все пак откриват и безопасен вариант, който върши отлична работа срещу преждевременната детонация, изгаря чисто и е безвреден. Това е етанолът. През 1920 Миджли дори патентова идеята за смес от бензин и етанол - решението, което всъщност масово ползваме днес. Тази смес дори повишава мощността на двигателите. Има един-единствен недостатък, само че фатален: твърде евтина е. Всеки с достъп до обикновен казан за варене на ракия може да я произведе. Петролните компании се нуждаят от нещо по-малко достъпно, над което да имат монопол и което да увеличава печалбите им. А Кетъринг и Миджли се нуждаят от партньорството на петролните компании, за да потръгне бизнесът и да направят пари. Планът за етанола е прибран в шкафа. На дневен ред идва тетраетил оловото. Понеже токсичността на оловото е известна още от епохата на Древния Рим, решават да изпуснат гумата от търговското наименование и наричат новия продукт Ethyl.

НЕЩАТА ДАЛЕЧ НЕ ПОТРЪГВАТ ГЛАДКО. Продажбите на оловния бензин започват през 1923, но още преди това има няколко случая на фатални отравяния в заводите на DuPont и Standard Oil, в които се произвежда той. Самият Миджли пише, че изпаренията в лабораторията му повлияли толкова зле, че се наложило временно да се премести на чист въздух във Флорида. През 1925 сведенията за токсичността са вече толкова много, че главният хирург на САЩ нарежда публично изслушване. Но здравните експерти, макар да предупреждават за опасностите, не успяват да предложат доказателства, нито дори единно мнение. Оловният бензин остава на пазара още шест десетилетия. Томас Миджли има активен принос: обаятелен човек с таланти на шоумен, той прави какво ли не,

за да убеди света, че изобретението му не е опасно. На безброй публични демонстрации си плакне ръцете с тетраетил олово, и веднъж дори измива цялото си тяло с него.

Усилието си заслужава: от всеки галон оловен бензин създателите му печелят по три цента. В първите години това носи 30-40 милиона долара годишно, изчислява Джейми Китман в една статия за Road&Track. Десетина години по-късно вече четири пети от продажвания в Америка бензин е оловен - и печалбата стига 300 милиона долара годишно. Колосална сума по време, когато един нов автомобил струва около 800 долара. Разбира се, по това време Миджли и Кетъринг отдавна вече са остранени от ръководството на General Motors Chemical Company и заменени от опитни финансисти. Но реките от долари към тях не секват.

ОТ ВСИЧКО ТОВА ВЕРОЯТНО СИ ПРЕДСТАВЯТЕ

Томас Миджли като безскрупулен търгаш, решен на всичко в името на печалбите. Но съвременниците му рисуват друга картина: на общителен и обаятелен човек с чувство за хумор. По време на Голямата депресия поръчва да издълбаят сложна система от укрепени тунели под имението му в град Уъртингтън. Никога не ги е ползвал - просто осигурявал на местните хора добре платена работа във време, когато всички други масово уволнявали.

Всъщност, колкото и странно да звучи, второто катастрофално изобретение на Миджли също доказва, че той не е бил незаинтересован от благополучието на хората. Става дума за злополучния фреон, основния виновник за дупката в озоновия слой през 80-те.

През 20-те години хладилниците стават все по-популярни - но не и безопасни. Като хладилни агенти най-често се използват газове като амоняк, серен диоксид, хлорометан. Те са или силно възпламеними, или отровни, или и двете. Смъртните случаи след повреда не са рядкост. Миджли и колегата му Албърт Хени се заемат да намерят безопасен заместител. Насочват се към съединения с флуор и въглерод (флуоровъгле-

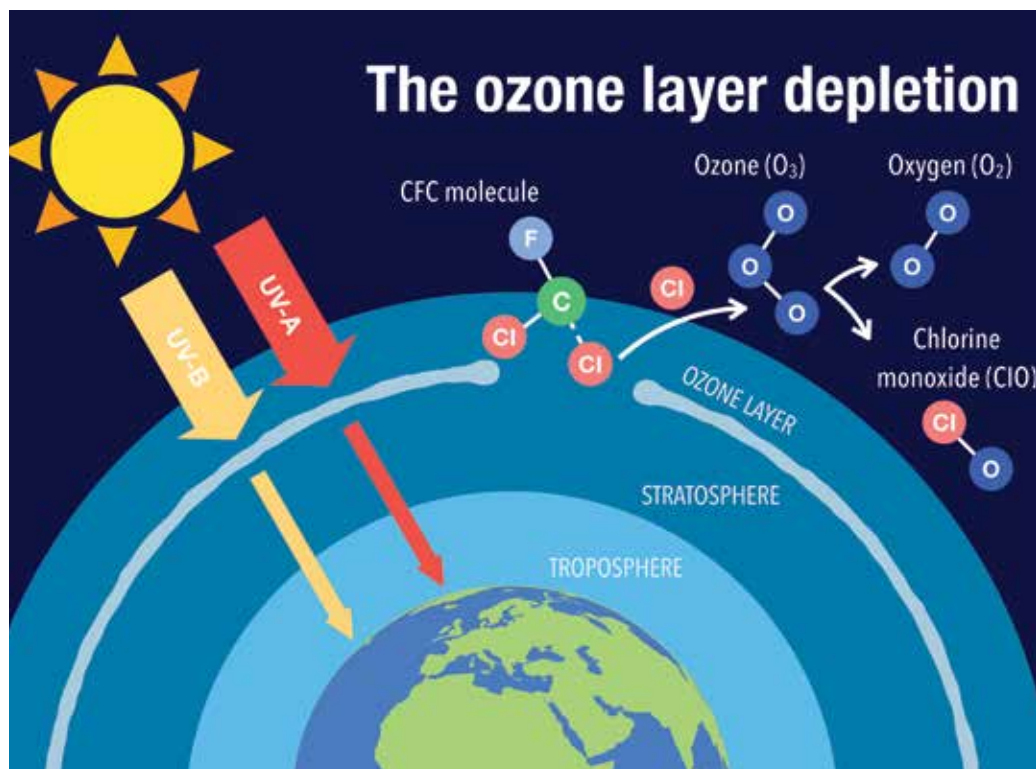
родната е възможно най-силната химична връзка). Тези съединения са едновременно много летливи - ключово, за да действат като охлаждащи агенти, и химически инертни, за да не действат токсично. Накрая успяват да получат тъкмо такова вещество: дихлородифлуорометан, или, както е търговското име, Freon. И тук големият шоумен влиза в действие: Миджли устройва демонстрации, на които вдиша от газа и после го издиша към запалена свещ - един вид, нито е отровен, нито е възпламеним.

ТОЗИ ПЪТ ТОВА Е ЧИСТАТА ИСТИНА.

Откритието на Миджли отваря пътя към създаването на много други подобни съединения - хлорфлуоровъглероди. Използвани навсякъде от климатиците до аерозолните дезодоранти, те действително не са опасни за здравето - поне пряко. Но молекулите им са толкова устойчиви, че достигат до високите слоеве на атмосферата, където под въздействие на ултравиолетовата радиация се разпадат. Хлорната им съставка се свързва с озона в озоновия слой - онази тънчка обвивка, която опазва планетата от най-опасните лъчи на Слънцето. През 80-те години проблемът

придоби толкова плашещи размери, че доведе до първия глобален екологичен договор - Протокола от Монреал от 1987. Забраната на повечето CFC съединения постепенно даде резултат и днес озоновият слой е възстановен. Но остава друг ефект от тези вещества: те са много мощни парникови агенти. Дори и днес близо 15% от създавания от човека парников ефект се пада на тях.

Самият Томас Миджли не доживява да научи злощастната съдба на двете си големи открития. През 1940 той е парализиран от кръста надолу - по собственото мнение заради прекаран полиомиелит, макар че мнозина вярват, че дългогодишното му излагане на отрови има ефект. Миджли си остава изобретател до края: създава оригинална система от въжета и противотежести, която му позволява да става сам от леглото. На 2 ноември 1944 нещо се обърква, въжетата се усукват и най-злощастният изобретател в историята е удушен от последното си творение. За него историкът Джон Р. Макниъл казваше, че е имал "по-голямо въздействие върху атмосферата от всеки друг единичен организъм, живял някога на планетата". ■



THE MAN WHO POISONED THE WHOLE WORLD. TWICE

Creator of leaded gasoline and freon, and killed by his latest idea: there is hardly a more unfortunate inventor in history than Thomas Midgley

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK, ARCHIVE

There are three types of inventors in the history of science. The great ones, whose creations have greatly improved our lives, are known to all. There are incomparably more losers - those whose ideas were ridiculous, who were unlucky or just too ahead of their time. The third and rarest group consists of those whose inventions have managed to attract attention - and as a result have made life inexpressibly worse. But even in this small club, the name of Thomas Midgley Jr. stands out. While others can boast of one catastrophic invention, two are inscribed in his name. This year marks exactly one century since the introduction of the first - leaded gasoline, which has poisoned several generations around the world. And also 35 years of an international treaty that banned his second major invention, freon, to save the planet's ozone layer. Add to that the fact that Midgley was literally strangled by another of his ideas, and we can probably call him the most unfortunate inventor in history.

THE CENTENNIAL OF LEADED GASOLINE is a good and very up-to-



date reminder of what big corporations are capable of in the name of profit. Even before Midgley and his partner Charles Kettering proposed their solution to unwanted detona-

tions in gasoline engines, the big oil companies knew it was poisonous. Midgley himself knew it - and he even traveled to Florida to heal himself from his first exposure to it. We should add that by that time he already had another, more efficient, cheaper and completely harmless solution to the same problem. But they pushed it under the rug in the name of corporate profits.

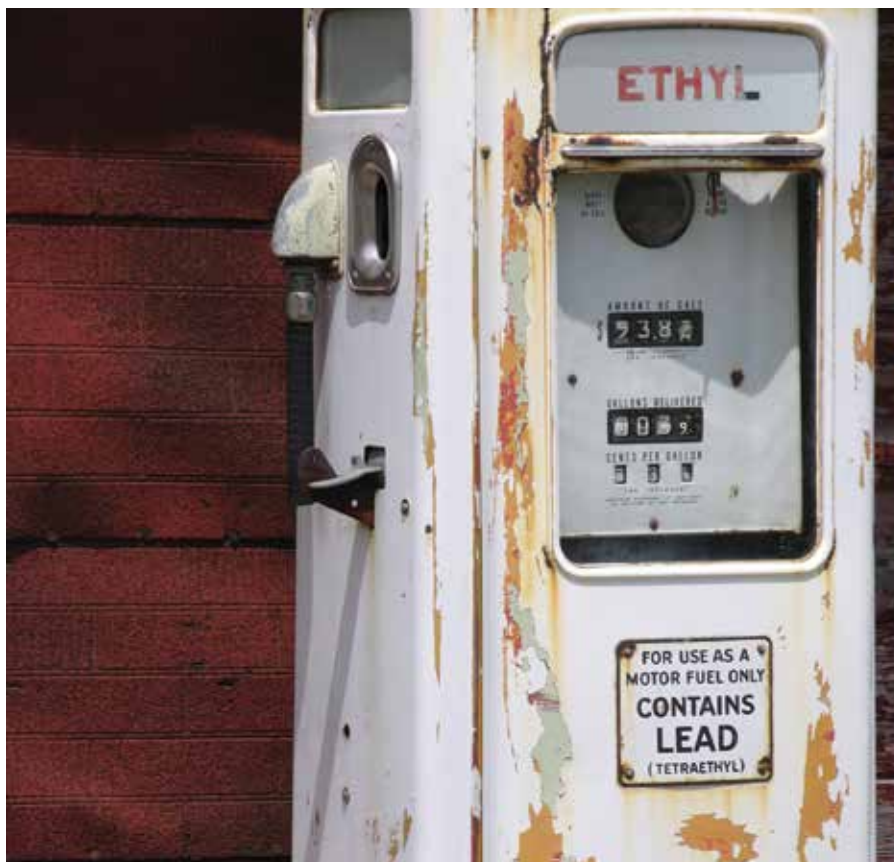
The substance that was added to car fuel for over 80 years is called tetraethyl lead ($\text{Pb}(\text{C}_2\text{H}_5)_4$). It was not discovered by Midgley - a German chemist named Karl Jakob Lowig first synthesized it in the middle of the 19th century. In the early Twentieth century, scientists already knew how dangerous it is: just 6 milliliters, about a teaspoon, is enough to cause severe lead poisoning. In addition, tetraethyl lead evaporates easily and passes even more easily into the bloodstream and from there into the brain.

Frequent exposure causes anemia, convulsions, hallucinations, irritability, fever, muscle aches, damage to the cardiovascular system and brain, and even a permanent decrease in IQ. Jessica Reyes, an American economist, linked it to the

rise in youth crime in the late 1980s and early 1990s, as well as its decline a decade later, when leaded petrol was banned almost everywhere in the world. This is a very controversial theory, of course. But there is no doubt that the health of several generations has been severely shaken by the inhalation of lead evaporations from Midgley's product. If you were born before the 90s, you are among them.

THIS IS THE MOST CURIOUS THING in the whole history. The creators of leaded gasoline knew how dangerous it is. Manufacturers knew. Many medical experts warned about the risks even then. And at the start of mass production in both plants there were over a dozen deaths from poisoning. And yet the world has relied on leaded gasoline for three-quarters of a century. In Europe, the first country to ban it was Austria in 1989. In the United States, the ban dates back to 1996. In 1998 Bulgaria, a study showed that more than three-quarters of gas stations still sell tetraethyl lead. Its production stopped only in 2003, and the final ban on its sale came into force on January 1, 2004. In some countries, such as Serbia, leaded gasoline remained until 2010. And the last refinery, which produced automotive fuel with tetraethyl lead, stopped working only in 2020 in Algeria. Last year, the World Health Organization found time between its chaotic anti-Covid-19 advice to bid farewell to leaded gasoline. A bit premature, because it is still used in small propeller planes. But the quantities are incomparably smaller.

BUT LET'S GO BACK TO MAN at the heart of this spectacular blunder. Thomas Midgley Jr. was born in 1889 in a small town in Pennsylvania. The whole family were inventors and engineers: the maternal grandfather created the most widely used saw; the father, Midgley Sr., developed compoundings and constructions for car tires. Influenced by them, Thomas graduated from Cornell University. Paradoxically, the man who will win the top three chemistry awards in America and will end his life as president of the American Society of Chemists, actually has a degree in mechanical



engineering.

As soon as he graduated, Midgley started working for the then powerful National Cash Register Company. His immediate boss Charles Kettering liked him and took him with him when he founded Dayton Engineering Laboratories Company - DELCO, one of the first manufacturers of electric starters (even today in Bulgaria we call the ignition coil "a delco"). The company then plunged into the vast ocean of General Motors, and Midgley and Kettering set out to solve the most painful problem of the then automobile industry: that of early detonation. In many of the cars of that time, the fuel mixture ignited too early - this is what engine engineers call "detonation" and amateurs - "engine knock". The result was a damaged car. The accusations were accumulating on Delco's new electric ignition. But Midgley proved they are wrong - the reason was the quality of the fuel. To meet the growing needs of the market, and to increase their profits, oil companies were starting to save on the refining process, and sell lower-octane gasoline.

The "octane number" actually measures exactly how prone to det-

onation different fuels are. A higher number means that gasoline can withstand higher pressures before detonating. A lower number means the motor is more likely to start knocking.

The cause of the problem has been identified - it remained to find a solution. Attempts to find a substance that increases the resistance of gasoline to detonation today sound like a horror movie. In Midgley's lab, they didn't believe much in theory: their approach was to try any idea, no matter how crazy, first. Karl Bosch, the creator of the legendary IG Farben, visited GM's lab and then recounted with horror what he saw there: "I could never force my German colleagues to work this way."

MIDGLEY AND KETTERING EXPERIMENTS included iodine - from which engines literally broke apart; aniline - later referred to as a strong carcinogen; selenium oxychloride, which is toxic and also smells bad; thallium salts, although they were widely used as rat poison at the time, and finally diethyl telluride, which Midgley himself admitted emitted a "satanic stench of garlic" (besides being poisonous and

quite flammable). Against this background, tetraethyl lead, although proven toxic, seemed to the inventors an excellent solution.

By the way, before finally betting on it, Midgley and company still found a safe option that does an excellent job against premature detonation, burns clean and is harmless. This was ethanol. In 1920, Midgley patented the idea of a mixture of gasoline and ethanol - a solution that we actually use today. This mixture even increases engine power. There was only one drawback, but fatal: it was too cheap. Anyone with access to an ordinary brandy pot could produce it. Oil companies needed something less affordable to have a monopoly on and to increase their profits. And Kettering and Midgley need the partnership of the oil com-

he washed his hands with tetraethyl lead, and once even bathed in it.

The effort was worth it: from every gallon of leaded gasoline, its creators earned three cents. In the early years, it brought in \$ 30-40 million a year, Jamie Kitman estimated in an article for Road & Track. Ten years later, four-fifths of gasoline sold in America was leaded - and the profit reached \$300 million a year. A colossal sum at a time when a new car was priced about \$800. Of course, by this time Midgley and Kettering had long since been removed from the management of General Motors Chemical Company and replaced by experienced financiers. But the rivers of dollars did not stop.

OF ALL THIS, YOU'RE PROBABLY

bon (fluorine-carbon is the strongest possible chemical bond). These compounds are both highly volatile - which is key to acting as refrigerants, and chemically inert, meaning non-toxic. In the end, they managed to get just such a substance: dichlorodifluoromethane, or, as the trade name simplified it, Freon. And here the great showman came into action again: Midgley would make numerous demonstrations, in which he inhaled the gas and then exhaled it to a lighted candle - a proof that it was neither poisonous nor flammable.

THIS TIME, HE WAS SPEAKING THE PURE TRUTH. Midgley's discovery paved the way for the creation of many other similar compounds - chlorofluorocarbons (CFC). Used everywhere from air conditioners to aerosol deodorants, they are not really dangerous to health - at least directly. But their molecules are so stable that they reach the upper layers of the atmosphere, where they break down under the influence of ultraviolet radiation. Their chlorine component binds to ozone in the ozone layer - the thin shell that protects the planet from the most dangerous rays of the Sun. In the 1980s, the problem became so alarming that it led to the first global environmental treaty, the 1987 Montreal Protocol. The ban on most CFCs gradually paid off, and today the ozone layer has been restored. But another effect of these substances remains: they are very powerful greenhouse agents. Even today, nearly 15% of the man-made greenhouse effect falls on them.

Thomas Midgley himself did not live to learn the unfortunate fate of his two great discoveries. In 1940, he was paralyzed from the waist down - in his own opinion due to polio, although many believed that his long-term exposure to poisons has an effect as well. Midgley remained an inventor to the end: he created an original system of ropes and counterweights that allowed him to get out of bed on his own. On November 2, 1944, something went wrong, the ropes twisted, and the most unfortunate inventor in history was strangled by his latest creation. Historian John R. McNeill said he had "a greater impact on the atmosphere than any other single organism that has ever lived on the planet". ■

By the way, before finally betting on it, Midgley and company still found a safe option that does an excellent job against premature detonation, burns clean and is harmless. This was ethanol

panies to start the business and make money. The ethanol plan was stored in the cupboard. Tetraethyl lead was back on the agenda. Because the toxicity of lead has been known since ancient Rome, they decided to omit the word from the trade name, and christened the new product Ethyl.

THINGS DIDN'T GOW SMOOTHLY, though. Sales of leaded gasoline began in 1923, but even before that there were several cases of fatal poisoning at the DuPont and Standard Oil plants where it was produced. Midgley himself wrote that the vapors in his laboratory affected him so badly that he had to temporarily move to the fresh air in Florida. By 1925, there was so much evidence of toxicity that the Surgeon General of the United States ordered a public hearing. But health experts, while warning of the dangers, have failed to offer evidence or even a consensus. Leaded gasoline remained on the market for another six decades. Thomas Midgley had an active contribution to that: a charming man with the talents of a showman, he did everything to convince the world that his invention is not dangerous. At countless public demonstrations,

IMAGINING Thomas Midgley as an unscrupulous merchant, determined to do anything for profit. But his contemporaries paint a different picture: a sociable and charming man with a good sense of humor. During the Great Depression, he commissioned a complex system of fortified tunnels beneath his Worthington mansion. He never used them - he just provided the locals with a well-paid job at a time when everyone else was firing en masse. In fact, strange as it may sound, Midgley's second catastrophic invention also proves that he was not uninterested in the welfare of the people. The word is about the unfortunate freon, the main culprit for the hole in the ozone layer in the 1980's.

In the 1920s, refrigerators became increasingly popular - but not safe. Gases such as ammonia, sulfur dioxide and chloromethane were most widely often used as refrigerants. They were either highly flammable or poisonous - or both. Deaths from fridge accidents were not uncommon. Midgley and his colleague Albert Henne were working to find a safe replacement. They were directed to compounds with fluorine and car-

A dramatic low-angle shot of the Space Shuttle Columbia ascending vertically against a clear blue sky. The shuttle is white with a large orange external tank and two white solid rocket boosters. At the base, a massive, billowing plume of orange and yellow fire and white smoke erupts from the engines, filling the lower half of the frame. The shuttle is positioned slightly to the left of the center, creating a sense of upward motion and power.

ЗАБРАВЕНИТЕ ТАИНИ НА КОСМИЧЕСКАТА ЕРА

61 години след историческия полет на Гагарин някои факти около надпреварата за космоса все още си остават забулени в мъгла

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

Знаете ли тайната на успеха на най-прочутия изследовател в човешката история? Бил е нисък.

НА 12 АПРИЛ ЩЕ СТАНАТ 61 ГОДИНИ от деня, в който човекът навлезе в Космоса, а Юрий Гагарин се нареди в историята на една и съща страница с Колумб, Магелан, Амунгсен и Едмънд Хилъри, но малко над тях (и също така, да не забравяме, си осигури званието почетен гражданин на град Перник). Излетял в 8:07 сутринта по българско време от космодрума Байконур, Гагарин остана на борда на "Восток 1" едва 108 минути – г остатъчно, за да каже с възхитен глас "Виждам Земята, синя е" (не го знаехме преди това), и за да се превърне в най-търсената знаменитост на своето време. Той бе съветският еквивалент на Кларк Гейбъл – развеждаха го навсякъде, за да могат разни хора да се снимат с него, и личният му живот вълнуваше тийнейджърките повече от всичко друго.

Впрочем през април има още две годишнини – 51 години от изстрелването на първата обитаема космическа станция (Салют 1) и 41 години от първия полет на космическата сова. Постигания, които също като първия управляем полет бяха резултат на космическата надпревара между САЩ и СССР – вероятно най-ползотворното съперничество в човешката история. Състезанието кой да е пръв доведе до човешките стъпки върху Луната и върху пращането на сонди до всички кътчета на Слънчевата система, че дори и отбъд нея. Но космическата надпревара имаше и един негативен ефект – всички колебания, неуспехи и трагични моменти старателно се прикриваха. И много от тях излязоха наяве едва в последното десетилетие, след разсекретяването на част от архивите в Москва и Вашингтон.

Например оказа се, че първият човек в Космоса е бил избран не заради уменията си на пилот-изстребител, а заради ръста си. Шефът на съветската космическа програма Сергей Корольов подбирал първите космонавти между военните летци, защото те били привикнали и на дисциплина, и на сериозни физически натоварвания. Но той съвсем нямал нужда от асовете. Дузината кандидати за първия управляем полет били прилични пилоти, но нищо повече. Далеч по-голямо значение за Корольов имало да са с

ръст под 170 сантиметра – иначе нямало да се поберат в кораба "Восток". Така че компактните габарити на Гагарин, както и фактът, че е кандидат-член на КПСС, нагледели при избора.

ДЪЛГИ ГОДИНИ В МЪГЛА БЕ ЗАБУЛЕНА И ГИБЕЛА на първия космонавт, разбил се при изпитателен полет с МиГ-15 през 1968. Резултатите от официалното разследване бяха засекретени почти 40 години; между-временно плъзнаха всевъзможни конспиративни теории. Гагарин се разбил, защото бил пиян (факт е, че след бременето на славата все по-често обичал да си пийва). Не, катастрофал заради грешка в наземната контрола – те били пияни, не той. Всъщност изобщо не било злополука, а екзекуция – Брежнев му забивал за славата и се гразнел от постоянните му истории с алкохол и жени. В интерес на истината разсекретяването на разследването също не даде категоричен отговор на мистерията. Според повечето теории Гагарин и инструкторът му Владимир Серьозин загубили съзнание по време на рязко спускане – по онова време все още медицинските ефекти от голямото ускорение не били достатъчно проучени. Какво ги е подтикнало към такава маневра – неблагоприятни метеорологични условия, удар с птица, отворен въздушен вентил на

кабината или нещо друго, е обект на спорове. Но поне Брежнев изглежда невинен в този случай.

С КРАЯ НА СТУДЕНАТА ВОЙНА изплуваха още много старателно прикривани тайни на Съветската космическа програма. Например за експлозията при изстрелването на ракетата Р-16 на 24 октомври 1960, убила двеста души на космодрума в Байконур. Или за съдбата на Григорий Нелюбов, един от първата петорка космонавти, отстранен от програмата заради пиянски скандал с военен патрул. Според някои свидетелства Нелюбов не бил виновен и пострадал както заради отказа да се извини, така и заради личната неприязнь на партийния секретар на космонавтите Павел Попович. Три години по-късно неуспелият космонавт се хвърлил под колелата на влак.

Дори и с космическото куче Лаика, герой от детските ни читанки, нещата се оказаха не както сме смятали. Излиза, че първото куче в космоса всъщност е било изпратено с еднопосочен билет – капсулата не разполагала със средства за приземяване и Лаика просто изгоряла при обратното навлизане в атмосферата. Едва наследниците ѝ Белка и Стрелка успяха да се върнат и дори да имат потомство – Хрущов подари едно от малките кученца на Джон Кенеди. ■

КАКВО НЕ ЗНАЕТЕ ЗА КОСМИЧЕСКАТА НАДПРЕВАРА

ШИМПАНЗЕТО ХАМ е първият примат, летял в Космоса, изпреварвайки Гагарин с 10 седмици през 1961. Хам, купен от NASA за 457 долара, след това благополучно доживя до 1983, когато се спомина от старост и свръхтегло.

ВЛАДИМИР КОМАРОВ е първият човек, загинал при космическа мисия, след като през 1967 парашутите на неговия "Союз 1" не се отворили. Тримата членове на екипажа на "Союз 11" (1971), задушили се заради дефектен клапан, са единствените хора до момента, загинали в открития космос.

АМЕРИКАНЕЦЪТ ГЪС ГРИСЪМ едва не се удави при кацането на Liberty Bell 7 през 1961. Той загина 6 години по-късно в пожара на Apollo 1.

СТРУВАЩИЯТ 125 МЛН. ДОЛАРА Mars Climate

Orbiter се разви върху Марс, защото се оказа, че в NASA правели изчисленията в метри, а инженерите от Lockheed Martin – във футове.

ТРИТЕ НАЙ-ТЕЖКИ КАТАСТРОФИ в историята на NASA са се случили в една и съща календарна седмица – пожарът на Apollo 1 (27 януари 1967), експлозията на совалката Challenger (28 януари 1986) и трагедията с Columbia (1 февруари 2003).

ЗА ДА СЪЗДАДЕ ХИМИКАЛКА, която да пише и при нулева гравитация, NASA похарчи почти 10 млн. долара. Руснаците вместо това използваша моливи.

СПОРЕД НЯКОИ ИЗТОЧНИЦИ през 1996 NASA провела експеримент (с неназовани астронавти) кои пози за секс са най-удобни в безтегловност. Ако е вярно, този архив още не е разсекретен.

THE FORGOTTEN SECRETS OF THE SPACE AGE

61 years after Gagarin's historic flight some facts surrounding the space race still remain shrouded in mystery

By KALIN ANGELOV / Photography ISTOCK

Do you know the secret of the success of the world's space pioneer? He was short.

ON APRIL 12 IT WILL BE 61 YEARS to the day when man entered Space, and Yuri Gagarin went down in history alongside Columbus, Magellan, Amundsen and Sir Edmund Hillary, but also slightly above them (and also, let's not forget, that he was awarded the title of Honorary Citizen of Pernik, Bulgaria).

Launched at 8:07 EET from the Baikonur Cosmodrome, Gagarin was onboard the Vostok 1 spacecraft for only 108 minutes – enough to exclaim in an excited voice: “I can see the Earth, it's blue” (something we didn't know before) and to become the most popular celebrity of his time. He was the Soviet equivalent of Clark Gable – he was taken everywhere for all sorts of people to have their picture taken with him, and every detail of his personal life was excitedly poured over by teenagers.

Actually, there are two more space anniversaries in April – 51 years since the launch of the first manned space station (Salyut 1) and 41 years since the first flight of the space shuttle. Achievements that, just like the first manned flight, were a result of the space race between the USA and USSR – arguably the most productive rivalry in human history. The race for first place led to man stepping on the Moon and to the launching of probes to all corners of the solar system, and even beyond it. But the space race had a negative effect as well – every setback, failure and tragic incident was diligently covered up. Many of them have only come to light in the last decade, after part of the archives in Moscow and Washington were declassified.

For example, it turns out that the first man in Space was not chosen for his skills as a fighter pilot, but because of his height. The chief of the Soviet space programme, Sergei Korolev, picked the first cosmonauts among military pilots because they were

used to both discipline and serious physical exertion. But he certainly did not need any aces. The dozens of candidates for the first manned flight were decent pilots but little more than that. It was much more important to Korolev that they were under 170 cm tall – otherwise they would not fit inside the Vostok spacecraft. Thus, Gagarin's compact frame, as well as the fact that he was a candidate member of the CPSU, was instrumental in him being chosen for the mission.

LONG SHROUDED IN MYSTERY WAS ALSO THE DEATH of the world's first cosmonaut who crashed during a test flight with a MiG-15 in 1968. The results of the official investigation remained classified for nearly 40 years; in the meantime all sorts of conspiracy theories began to spread. Gagarin was said to have crashed because he was drunk (it is a known fact that, burdened by fame, he was prone to hit the bottle). Others claimed he crashed due to an error made by the ground control staff – it

РАЗВИВАМЕ СЕ ПО ПРОГРАМА

BON AIR

10 ГОДИНИ

гледай в HD качество



bgonair.bg



was they who were drunk, not him. Still others said it was no accident at all, but an execution – Brezhnev allegedly envied him his fame and was infuriated by his constant rampages with alcohol and women.

To tell the truth, the declassification of the investigation failed to provide a categorical answer to the mystery. According to most theories, Gagarin and his instructor Vladimir Seryogin lost consciousness during a steep descent – at that time the medical effects of rapid acceleration had still not been sufficiently studied. Whatever forced them to execute such a manoeuvre – unfavourable weather conditions, a bird strike, leaky air valve in the cockpit or something else, is open to dispute. But at least Brezhnev seems innocent in this case.

AT THE END OF THE COLD WAR many other carefully concealed secrets of the Soviet space programme emerged. For example, the secret behind the explosion during the launch of the R-16 missile on October 24, 1960 that killed 200 people on the cosmodrome in Baikonur. Or the fate of Grigori Nelyubov, one of the first five cosmonauts, who was dropped from the programme because of a drunken brawl with a military patrol. According to some witnesses, Nelyubov was not to blame; rather, he

took the fall because he refused to apologize and had an intense dislike of the cosmonauts' party secretary Pavel Popovich. Three years later the not-to-be cosmonaut threw himself under a train.

Even in the case of the space dog Laika, the star of our childhood readers, things were not quite the way we thought. It turns out that the

first dog in space was actually sent off with a one-way ticket – the technology to deorbit had not yet been developed and Laika was burned while re-entering the atmosphere. However, her successors Belka and Strelka managed to return safely and even to have offspring – Khrushchev gave one of the puppies to John F. Kennedy as a present. ■

WHAT YOU DON'T KNOW ABOUT THE SPACE RACE

THE CHIMPANZEE HAM, commonly known as Ham the Chimp, was the first primate to fly in Space, ten weeks ahead of Gagarin in 1961. Ham, bought by NASA for 457 US dollars, lived happily until 1983, when he died of old age and obesity.

VLADIMIR KOMAROV was the first human to die during a space mission, after the parachutes of his Soyuz 1 failed to open in 1967. The three members of the Soyuz 11 crew (1971), who suffocated due to a faulty valve, are the only humans to have died in open space to date.

THE AMERICAN GUS GRISSOM almost drowned during the landing of Liberty Bell 7 in 1961. He perished six years later in the fire on Apollo 1.

THE 125 MILLION DOLLAR Mars Climate Orbiter crashed on Mars because NASA had done their cal-

culations in meters, while the engineers at Lockheed Martin did theirs in feet.

THE THREE WORST CATASTROPHES in NASA history occurred during the same calendar week – the fire on Apollo 1 (January 27, 1967), the explosion on the space shuttle Challenger (January 28, 1986) and the Columbia tragedy (February 1, 2003).

IN ORDER TO CREATE A BALLPOINT PEN able to write in zero gravity, NASA spent almost 10 million dollars. The Russians used a pencil instead.

ACCORDING TO SOME SOURCES, in 1996 NASA conducted an experiment (with unknown astronauts) on which sex positions would be most comfortable in a state of weightlessness. If this is indeed true, these archives have still not been declassified.



SUSHI MENU

OCEANUS
AUSTRALIS

#VillaChinka Restaurant Sts. Constantine & Helena Resort +359 882 002 003



Carpe Vita
complex

STS. CONSTANTINE AND HELENA

Oazis otokoyembura u groma
300 M OT БЕРЕГА МОРЯ

Oasis of peace and comfort
300 M TO THE SEASIDE

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

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

MY-HOME.BG

+359 888 323432

ЦВЕТЪТ НА МАГИЯТА

Новото, електрическо Renault Megane изглежда като Пепеляшка
след срещата с вълшебната кръстница





Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография RENAULT, КОЛЕЛА

В последните петнайсетина години се нагледахме на концептуални модели от Renault - кой от кой с по-екзотични имена, по-футуристични и, естествено, осъдени никога да не се случат в истинския живот. Това тук е точно обратното: то се казва Мегане, като още няколко милиона автомобиля по пътищата, и макар наистина да изглежда като нещо от бъдещето, всъщност е сериен модел, който можете да поръчате. Това е и моментът, в който окончателно осъзнаваме неизбежността на големия преход в автомобилния свят. Едно е да виждаме нови екзотични електрически гами и да слушаме как компаниите си поставят срокове за отказ от двигателя с вътрешно горене за след осем или десет години. И съвсем друго е да видим как един от най-нормалните, достъпни семейни автомобили в Европа става изцяло електрически. Досегашният бензинов Мегане ще се произвежда до дъггодина, за да смекчи малко прехода за пазари като българския. После... остава само това.

"ТОВА" ВСЪЩНОСТ СЕ КАЗВА MEGANE E-TECH и е първият модел на Renault на новата електрическа платформа на алианса, на която ще са още Nissan Ariya, първият кросоувър на марката Alpine и няколко бъдещи модела на Mitsubishi. Както виждаме, залогът не е никак малък. Ще може ли новият Мегане да оправдае доверието?

Що се отнася до дизайна, смятаме, че да. Тази кола е лебедовата песен на Лоренс ван ден Акер като главен дизайнер на Renault - едновременно елегантна и агресивна. Очертанията и големите джанти напомнят на SUV модел. Но аеродинамиката е като на хечбек. Ван ден Акер признава, че навремето създали два варианта на автомобиля - обикновен и спортен. Тогаващите шефове на Renault, все счетоводители, не били много очаровани от спортния. После дошъл новият началник Лука де Мео, хвърлил само един поглед на скиците, посочил спортната версия и казал: направете тази. Обикновеният вариант отишъл в кошчето.

С този автомобил най-после получаваме онази функционална революция в дизайна, която

ни обещаваха още от зората на електро-мобилите. Той е дълъг 4.20 метра, някъде на границата между В- и С- сегмента. Но като междусег, тоест като използваемо място вътре, е идентичен с Nissan X-Trail, който иначе е с половин метър по-дълъг.

ТОВА Е ВЪЛШЕБНА КОМБИНАЦИЯ: лесна за паркиране и маневрена в града кола, но с вътрешното пространство на голям SUV. За последното спомага и хитрото инженерно решение цялата структура на климатика да се измести под предния капак. Така таблото на новия Мегане е с доста по-малък обем. Лостът за предавките е вече на волана, което окончателно освобождава централната конзола като място за вещи и за безжично то зарядно за смартфони.

Другата очевидна новост е информационната система. Тя получава над 12-инчов екран - най-големият, монтиран някога в Renault. И, което е по-важно, получава съвсем нова операционна система от Google. Вече няма и помен от неинтуитивния характер на старите R-Link системи. Тук всичко е очевидно и съвсем лесно, поне за хората, ползващи телефон с андроид. В същото време ги има и добрите стари физически бутони за основните функции.

Новият Мегане е приятно място за седене. Тапицерииите са меки и по нищо не личи, че са от рециклирани материали. Последното важи и за дървения фурнир при високите версии. Седалките са удобни, местата за вещи - рекордно много. В кутията под погълкатника влизат седем литра, тоест една нормална дамска чанта.

ВСИЧКО ТОВА Е ЧУДЕСНО, но от една френска компания по начало се очаква да предложи комфортен интериор. Как обаче стоят нещата със задвижването? В България E-Tech ще се предлага в два варианта: с 40-киловатчасова батерия и мощност от 130 коня, или с 60 kWh и мощност от почти 220 коня.

Това е използваемият капацитет, а не пълният. Въпреки всичко не звучи много, на фона на някои конкуренти. Само че, за разлика от въпросните конкуренти, в Renault не им се наложи да създадат спешно цяла нова електрическа гама за година-две. Французите бяха сред първите в електрическия сегмент, и десетгодишният им опит със Зое сега дава плодове. Мегане E-Tech е един от най-ефективните електро-мобили на пазара, със среден разход под 13 киловатчаса за 100 километра. На теста в южна Испания ние постигнахме малко под 14, без да пестим особено. За реалния живот това е смайващо постижение.

ОБЯСНЕНИЯТА ЗА НЕГО СА НЯКОЛКО. Една та е в новото поколение електромотори

- доста по-мощни от тези в Зое, но с около една трета по-компактни и с 10 процента по-леки. Те са синхронни, с електромагнити на статора и ротора вместо с обичайния постоянен магнит. Това повишава малко консумацията на енергия, но пък за компенсация позволява доста по-прецизно управление на потоците. Освен това отпада нуждата от скъпи неодимови магнити.

Батериите, които се правят от корейската LG, също са доста по-тънки и леки - едва 395 килограма в по-големия вариант. Енергийната им плътност е с една пета по-висока, отколкото досега. Мегане има термопомпа като стандартно оборудване, както и доста сложна система за управление на топлинната енергия между батери-ята, кабината, моторите и електроника-та - подгрявайки това, което има нужда от подгряване, и охлаждайки онова, което трябва да е хладно. С по-прости думи това значи, че колата не губи много от обхвата си през зимата.

Колкото го зареждането, голямата батерия се зарежда от стенно зарядно за осем часа. Половин час на 22-киловатова бърза станция ви дава 80 километра пробег. Половин час на 130-киловатова станция, каквито вече има и в България, ви дава още 300 километра.

Още един коз е принципно новата система за обезшумяване. При нея основният обезшумяващ слой от нов тип пяна е положен между пода и батерията. Инженерите се къннат, че това е напълно ефективно решение, и можем да го потвърдим след теста си. В същото време то прибавя само 3 килограма към теглото на автомобила.

КРАЙНИЯТ РЕЗУЛТАТ ОТ ВСИЧКИ ТЕЗИ ХИТРОСТИ Е, че Мегане E-Tech е един от

най-леките автомобили в своята категория - 1620 килограма, точно колкото дизелово Renault Koleos. И имаите предвид, че ниско-то тегло се отразява не само на разхода. Приятно ни изненадва и пътното поведение, за което всъщност има три обяснения. Това е първата кола на Renault в С-сегмента с независимо задно окачване. Освен това има най-директния волан в класа си. И накрая центърът на тежестта е с цели 9 см по-ниско, отколкото при конвенционалния Мегане.

Не бихме стигнали дотам да наречем това спортен автомобил. Но той е приятно динамичен и даже забавен за каране. А когато не сте в настроение за това, има 26 електронни асистента, които да улесняват живота на шофьора. Те черпят информация от камерите и от навигацията, така че могат да намалят скоростта, когато приближавате кръстовище или населено място. Само допреди пет-шест години се дивяхме на такива технологии в автомобили като Mercedes S-Class.

НЕПРИЯТНИЯТ ФАКТ Е, че MEGANE се доближава до тези автомобили не само като технологии. А и като цена. Най-достъпната версия с малката батерия ще се предлага в България за почти 66 000 лева. Вярно, с доста включено оборудване, включително климатроник, круиз контрол и сензори за паркиране отпред, отзад и даже отстрани. Върховата версия Iconic е почти 89,000 лева. Това е съвсем адекватно, и даже може би изгодно на фона на електрическите конкуренти. Но е шокиращо много за досегашните клиенти на Мегане, които го избираха най-вече като практичен и достъпен. Може би все пак Renault трябваше да избере друго име. Защото очевидно вече се цели в друга публика. ■



THE COLOUR OF MAGIC

The new, electric Renault Megane looks like Cinderella after meeting the fairy godmother

By KONSTANTIN TOMOV / Photography RENAULT

For the last fifteen years or so, we've looked at myriad of Renault's concept models - each with more exotic name, more futuristic looks and, of course, doomed to never happen in real life. And now we have just the opposite: it's called Megane, like a few million more cars already on the road, and while it really looks like something from the future, it's a production model you can actually order.

This is also the moment when we finally realize the inevitability of the great transition in the automotive world. It's one thing to see new exotic electric ranges and listen to companies set deadlines for giving up the internal combustion engine in eight or ten years. And it's quite another to see one of the most normal, affordable family cars in Europe become fully electric. The current gasoline Megane will be produced until next year in order to soften the transition for markets like Bulgaria. Then... that's all that's left.

"THIS" IS ACTUALLY CALLED MEGANE E-TECH and is Renault's first model on the alliance's new electric platform, which

will also include Nissan Ariya, Alpine's first crossover and several future Mitsubishi models. As you can see, the stakes are not small. Will the new Megane be able to justify the trust?

As for the design, we think so. This car is the swan song of Laurens van den Acker as Renault's chief designer - both elegant and aggressive. The contours and large wheels are reminiscent of an SUV model. But the aerodynamics are like a hatchback. Van den Acker admits that in the past they created two variants of the car - ordinary and sporty. The then bosses of Renault, mostly accountants, were not very fascinated by the sporty version. Then the new boss, Luca de Meo, came, took a look at the sketches, pointed to the sports version, and said, "Make this one." The ordinary option went in the bin.

With this car we finally get that functional revolution in design that we have been promised since the dawn of electric cars. It is 4.20 meters long, somewhere between the B- and C-segments. But as a wheelbase, that is, as a usable space inside, it is identical to the Nissan X-Trail, which is otherwise half a meter longer.

THIS IS A MAGICAL COMBINATION: a car that is easy to park and maneuverable in the city, but has the interior of a large SUV. The clever engineering decision to move the whole structure of the air conditioner under the hood also helps with the latter. Thus, the dashboard of the new Megane has a much smaller volume. The gear lever is already on the steering wheel, which finally frees up the center console as storage space and the wireless charger for smartphones.

The other obvious novelty is the information system. It gets a 12-inch screen - the largest ever installed in Renault. And, more importantly, it gets a brand new operating system from Google. There is no trace of the non-intuitive nature of the old R-Link systems. Here everything is obvious and quite easy, at least for people using an Android phone. At the same time, there are the good old physical buttons for basic functions. The new Megane is a nice place to sit. The upholstery is soft and does not appear to be made of recycled materials (which it is). The seats are comfortable, and there's a record number of storage spots. The box under the armrest contains seven liters - a normal lady's handbag.





ALL OF THIS IS GREAT, but a French company is initially expected to offer a comfortable interior. But how are things with the drive? In Bulgaria, E-Tech will be available in two versions: with a 40-kilowatt-hour battery and 130 horsepower, or with 60 kWh and almost 220 horsepower. This is the usable capacity, not the full one. However, it doesn't sound like much, compared to some competitors. Unlike the competitors in question, though, Renault did not have to urgently create a whole new electric range in a year or two. The French were among the first in the electric segment, and their ten years of experience with Zoe are now bearing fruit. Megane E-Tech is one of the most efficient electric cars on the market, with an average consumption of less than 13 kilowatt hours per 100 kilometers. In the test in southern Spain, we scored just under 14, without trying to spare too much. For real life, this is an amazing achievement.

THERE ARE SEVERAL EXPLANATIONS for this. One is in the new generation of electric motors - much more powerful than those in Zoe, but about a third smaller and 10 percent lighter. They are synchronous, with stator and rotor electromagnets instead of the usual permanent magnet. This slightly increases energy consumption, but in turn allows for much more precise flow management. In addition, there is no need for expensive neodymium magnets. The batteries made by the Korean LG ES are also much thinner and lighter - only 395 kilograms in the larger version. Their energy density is one-fifth higher than before. Megane has a heat pump as standard, as well as a rather sophisticated heat management system between the battery, cab, engines and electronics - heating what needs to be heated and cooling what

needs to be cool. In simpler terms, this means that the car does not lose much of its range in the winter.

As for charging, the large battery is charged by a wall charger in eight hours. Half an hour at the 22-kilowatt fast station gives you 80 kilometers. Half an hour at a 130-kilowatt station (already in use in Bulgaria), gives you another 300 kilometers.

Another trump card is the fundamentally new noise reduction system. With it, the main silencing layer of a new type of foam is placed between the floor and the battery. Engineers swear that this is a completely effective solution, and we can confirm it after our test. At the

same time, it adds only 3 kilograms to the weight of the car.

THE FINAL RESULT OF ALL THESE tricks is that the Megane E-Tech is one of the lightest cars in its category - 1,620 kilograms, just like the diesel Renault Koleos. And keep in mind that low weight is not just about cost. We are also pleasantly surprised by the road behavior, for which there are actually three explanations. This is Renault's first C-segment car with independent rear suspension. It also has the most direct steering wheel in its class. Finally, the center of gravity is as much as 9 cm lower than the conventional Megane.

We wouldn't go so far as to call it a sports car. But it is pleasantly dynamic and even fun to ride. And when you're not in the mood for it, there are 26 electronic assistants to make life easier for the driver. They draw information from cameras and navigation, so they can reduce speed when approaching an intersection or town. Only five or six years ago, we marveled at such technologies in cars as the Mercedes S-Class.

THE UNPLEASANT FACT IS THAT MEGANE is approaching these cars not only in terms of technology, but prise-wise as well. The most affordable version with the small battery will be available in Bulgaria for almost BGN 66,000. Indeed, it comes with a lot of equipment, including climate control, cruise control and parking sensors at the front, rear and even side. The top version - Iconic - is almost BGN 89,000. This is quite adequate, and perhaps even profitable against the background of electric competitors. But it is very shocking for Megane's previous customers, who chose it mostly as practical and affordable car. Maybe Renault still had to choose another name. Because obviously they are already targeting another audience. ■

Renault Megane electric:

220

к. с. максимална мощност
hp max power

60

кВтч капацитет на батерията
kWh battery capacity

160

км/ч максимална скорост
км/ч максимална скорост

7.4

секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h



94 | **ВЕЛИКДЕНСКИ ПОСОКИ**
EASTER DIRECTIONS

106 | **НЕПОСИЛНАТА ТЕЖЕСТ НА БИТИЕТО**
THE UNBEARABLE HEAVINESS OF BEING

110 | **ПЪТЯТ НА ПОДПРАВКИТЕ**
ПЪТЯТ НА ПОДПРАВКИТЕ

АФИШ



КИНО

13 ЖИВОТА // Новата лента на носителя на "Оскар" Рон Хауърд напомня в много отношения на най-големия му успех, "Аполо 13". И тя също носи числото 13 в името си, и тя е история за оцеляването на група смели хора в критични обстоятелства, и тя също е по действителен случай. При това случаят е сравнително скорошен: от 2018 година, когато 12 момчета и техният треньор по футбол бяха заклещени в пещера в Тайланд. В ролите са Том Бейтман, Колин Фарел, Виго Мортенсен.

По кината от 22 април



АНИМАЦИЯ

АПОЛО 10 И 1/2 // Ако "Аполо 13" на Хауърд бе посветен на героичната страна на космическите изследвания, "Аполо 10 и половина" е посветен на носталгията по чувството на вяра в прогреса, което те вдъхваха у хората. Сценарист, режисьор и продуцент е Ричард Линклейтър ("Училище за рок", "Преди залез", "Преди полунощ", "Юношество"), а оригиналният глас на разказвача принадлежи на Джек Блек. Лентата вече получи доста въодушевени отзиви от критиците.

По Netflix през април



КЛАСИКА

САБИНЕ МАЙЕР // Поредната световна звезда, която ще гастролира в зала "България" с оркестъра на Софийската филхармония. Сабине Майер е една от най-прочутите изпълнители на кларинет в света, откритие и протеже на самия Херберт фон Караян и носителка на множество отличия, включително наградата "Брамс" и Почетния орден на Федерална Република Германия. В София Майер ще изпълни творби от Бетовен, Хайдн и Моцарт. Диригент е Николо Форон.

28 април, зала "България"

EN

CINEMA

THIRTEEN LIVES // The new film by Oscar winner Ron Howard is reminiscent in many ways of his greatest success, Apollo 13. It also bears the number 13 in its name, it is a story about the survival of a group of brave people in critical circumstances, and it's also based on an actual story. And the story is relatively recent: from 2018, when 12 boys and their football coach were trapped in a cave in Thailand. Starring Tom Bateman, Colin Farrell, Vigo Mortensen.

In theaters from April 22

ANIMATION

APOLLO 10 AND 1/2 // If Howard's "Apollo 13" was dedicated to the heroic side of space exploration, "Apollo 10 and 1/2" is dedicated to the nostalgia for the sense of faith in progress that they instilled in people back then. The screenwriter, director and producer is Richard Linklater ("School of Rock", "Before Sunset", "Before Midnight", "Boyhood"), and the original voice of the narrator belongs to Jack Black. The film has already received rave reviews from critics.

On Netflix in April

CLASSICS

SABINE MEYER // Another world star who will step on the stage of Bulgaria Hall with the orchestra of the Sofia Philharmonic. Sabine Meyer is one of the world's most famous clarinet performers, a discovery and protégé of Herbert von Karajan himself, and has won numerous awards, including the Brahms Prize and the Order of Merit of the Federal Republic of Germany. In Sofia, Meyer will perform works by Beethoven, Haydn and Mozart. Conductor is Niccolo Foron.

April 28, Bulgaria Hall

POSTER

КНИГА

РЕЦЕСИОННО // С подзаглавие "Смъртта на свободата на словото и цената на безплатния обяд", новата книга на носителя на "Пулицър" Дейвид Мамет изразява тревогата си от духа на конформизъм, който е овладял западната цивилизация - и който според него е смъртна заплаха за бъдещето ѝ. Унищожавайки свободата на мисълта и на изразяването, ние убиваме творчеството и демокрацията, казва Мамет. Нашумял със сценарии като "Да разлаем кучетата", "Гленгари Глен Рос" и "Негосегаемите", големият драматург си заслужава да бъде изслушан.

Издателство Broadside Books

КИНО

ВИКИНГЪТ // Исторически епос от Робърт Егърс, който вече ни смята с психологическия си усет и особения колорит във "Фарът". "Викингът" се базира на същата северна легенда, вдъхновила някога Шекспир за "Хамлет" - млад принц се посвещава на отмъщението, след като става свидетел на убийството на баща си от собствения си чичо. Актьорският състав е подobaващ за мащаба: Александър Скарсгард, Никол Кидман, Аня Тейлър-Джой, Итън Хоук и Уилям Дефо.

По кината от 22 април

ФОЛКЛОР

100 КАБА ГАЙДИ // Легендарният смолянски оркестър, вече с над 60 години сценична дейност, ще изнесе концерт в столичния Sofia Live Club на 28 април. И макар да ни се струва, че няма по-добра сцена за вълшебния звук на рогонските гайди от родните им планини, си струва да ги чуем и в такава непривична атмосфера. Ръководител на ансамбъла днес е Тодор Тодоров.

28 април, Sofia Live Club

EN

BOOK

RECESSIONAL // Subtitled "The Death of Freedom of Speech and the Price of Free Lunch," Pulitzer Prize winner David Mamet's new book expresses concern at the spirit of conformism that has gripped Western civilization - and which he says is a mortal threat to its future. By destroying freedom of thought and expression, we kill invention and democracy, says Mamet. Renowned with screenplays such as "Wag the Dog", "Glengarry Glen Ross" and "The Untouchables", the great playwright deserves to be heard.

Broadside Books Publishing House

CINEMA

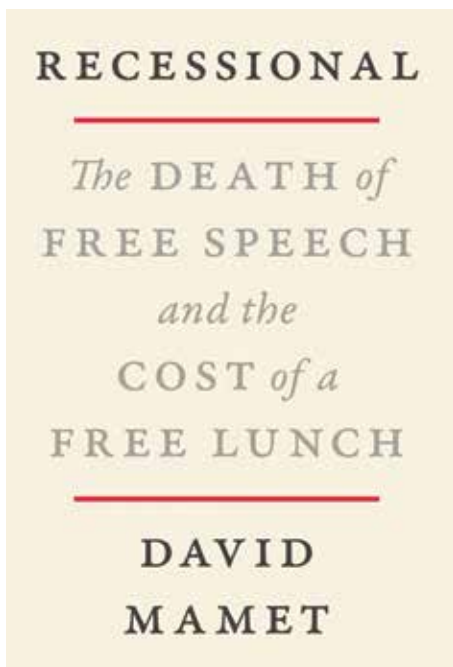
THE NORTHMAN // A historical epic by Robert Eggers, who already amazed us with his psychological sense and special visual language in "The Lighthouse". The Viking is based on the same northern legend that once inspired Shakespeare for Hamlet - a young prince dedicates himself to revenge after witnessing his father's murder by his own uncle. The cast is appropriate for the scale: Alexander Skarsgard, Nicole Kidman, Anya Taylor-Joy, Ethan Hawke and William Defoe.

In theaters from April 22

FOLKLORE

100 KABA GAYDI // The legendary Smolyan Orchestra, with over 60 years of stage activity, will give a concert at the Sofia Live Club on April 28. And although it seems to us that there is no better scene for the magical sound of the Rhodope bagpipes than their native mountains, it is worth hearing them in such an unusual atmosphere. The leader of the ensemble today is Todor Todorov.

April 28, Sofia Live Club



ВЕЛИКДЕНСКИ ПОСОКИ

EASTER DIRECTIONS

10 места, където можете да се насладите на празника, дори и да не сте вярващи

10 places where you can enjoy the holiday, even if you are not a believer

За християните по света - независимо дали са православни, католици или други - Великден е един от най-светлите празници в годината. Единствената разлика е в датата - тази година католиците ще празнуват на 17 април, а православните - на 24 април. Но независимо от датата, и независимо дали вие самите сте вярващи, или не, Великден е чудесна възможност и да попътувате, да усетите особената, радостна атмосфера на този празник, който така приятно съвпада с идването на пролетта. Bulgaria ON AIR подбра 10 дестинации - пет в България и пет по света - където Великден е наистина запомнящо се изживяване.

For Christians around the world - whether Orthodox, Catholic or otherwise - Easter is one of the brightest holidays of the year. The only difference is the date - this year Catholics will celebrate on April 17, and Orthodox - on April 24. But regardless of the date, and whether you are a believer or not, Easter is a great opportunity to travel, to feel the special, joyful atmosphere of this holiday, which coincides so pleasantly with the coming of spring. Bulgaria ON AIR has selected 10 destinations - five in Bulgaria and five around the world - where Easter is a truly memorable experience.



ЙЕРУСАЛИМ JERUSALEM

Православни, католици, арменци - за всички клонове на християнството честването на Възкресение Христово носи най-съкровен смисъл именно в Йерусалим, града, където то се е случило. Ако искате да станете част от тържествата, се пригответе за огромни тълпи и постоянна суматоха - но също и за незабравимо преживяване.

Кулминацията на празника е церемонията по слизане на Благодатния огън във "Възкресение Христово", катедралния храм на православната Йерусалимска патриаршия. Първата църква на това място, съхранена вътре в храма, е издигната по нареждане на Света Елена, майката на император Константин Велики.

Българите са един от първите християнски народи, построили свои собствени храмове в Светите земи - според различни източници тяхна църква и манастир вече са съществували в Йерусалим още по времето на цар Симеон, в началото на X век след Христа.

Orthodox, Catholics, Armenians - for all branches of Christianity, the celebration of the Resurrection of Christ has the most intimate meaning in Jerusalem, the city where it took place. If you want to be part of the festivities, prepare for huge crowds and constant bustle - but also for an unforgettable experience.

The culmination of the holiday is the ceremony of the descent of the Blessed Fire in the Church of the Holy Sepulchre, the cathedral of the Orthodox Patriarchate of Jerusalem. The first church in this place, still preserved inside the temple, was built by order of St. Helena, the mother of Emperor Constantine the Great. The Bulgarians were one of the first Christian nations to build their own temples in the Holy Land - according to various sources, their church and monastery already existed in Jerusalem during the reign of King Simeon, in the early 10th century AD







ЖЕРАВНА

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

Но и през останалата част от годината селото има какво да предложи на туристите. Тук ще намерите над 150 съхранени възрожденски и предвъзрожденски къщи, включително и над тристагодишната къща на Руси Чорбаджи, превърната сега в музей. Не пропускайте да видите експозицията на икони в местната църква „Свети Николай“. Колкото до удобствата, в Жеравна има няколко много приятни хотелчета и къщи за гости. А храната се приготвя с местни продукти.



ZHERAVNA

Of historical note as the birthplace of Yordan Yovkov, one of Bulgaria's greatest authors, this tiny village in the Balkan Mountains is among the most well preserved architectural areas in Bulgaria. Its popularity reaches a peak every August during the famous festival of folk costumes, when thousands of enthusiasts gather there dressed in traditional costumes. Forget about modern-day conveniences for a few days and go back in time 150 years.

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



ПАЛМА ДЕ МАЙОРКА

Какво по-хубаво от възможността да съчетае празника с очарователните плажове и божествения климат на Балеарските острови? Приключението започва от столицата Палма де Майорка, по чиито каменни улички ще се проточат живописни шествия за прогонване на злото. Вземете със себе си маслинова или палмова клонка, за да сте в тон с местните хора. Освен огромната и красива градска катедрала, си струва да видите двореца Алмудайна, останал от епохата на мавританското владичество, и очарователния старинен квартал Портеея. Популярни атракции са също крепостта Белвер, рибарското селце Порто Кристо и намиращите се до него Драконови пещери с подводното си езеро, което според местните хора е най-голямото в света. След това вече с чиста съвест можете да се запътите към някой от стотиците плажове. Или да се отпадете на местната кулинария, доминирана от морските дарове.



PALMA DE MALLORCA

What could be better than the opportunity to combine the holiday with the charming beaches and the divine climate of the Balearic Islands?

The adventure begins in the capital Palma de Mallorca, whose cobbled streets will be lined with picturesque processions to ward off evil. Bring an olive or palm branch to keep up with the locals. In addition to the huge and beautiful city cathedral, it is worth seeing the Almudaina Palace, left over from the Moorish era, and the charming old quarter of Porteia.

Popular attractions include Belfort Fortress, the fishing village of Porto Cristo and the nearby Dragon Caves with its underwater lake, which locals say is the largest in the world. Then, with a clear conscience, you can head to one of the hundreds of beaches.

Or indulge in local seafood-dominated cuisine.

РИЛСКИЯТ МАНАСТИР RILA MONASTERY

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

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

This is the biggest and most often visited Bulgarian monastery; it greets more than one million tourists each year. It is located in the northwestern section of the Rila Mountain Range amidst beautiful pine forests; its proximity to Sofia also makes it a wonderful destination for day trips. It is traditionally believed to be founded by St. Ivan Rilski, who was a hermit who lived in a nearby cave. The actual construction of the monastery, however, was initiated by the monk's disciples who came to visit him in the mountains.

Some of the finest examples of Orthodox Church art are found here. The gilded iconostasis with its exquisite woodcarving is the largest in Bulgaria. The monastery museum houses a rich collection of icons. Pay special attention to Rafail's Cross, named after the monk who created it. According to the legend, Rafail managed to carve as many as 104 religious scenes - including 650 small figures - into it using magnifying lenses and special miniature burins. It took the master twelve years to complete his work, leaving him blind in the end.







ЛАРНАКА

Според легендата Лазар от Витания, след като бил възкресен от Христос, трябвало да бяга от Юдея и дошъл на Кипър, където станал първият епископ на Китион - днешната Ларнака. Смята се, че в централния храм на града почиват останките му. Както и навсякъде в гръкоезичния свят, тук Великден е голям празник, един от двата най-важни в годината. Улиците отрано се изпъстрят с огромни боядисани каменни яйца. Опитайте традиционните великденски сладки и, разбира се, прословутото кипърско "мезе" - цяло меню от салатки, предястия и основни ястия, което обикновено се поръчва за двама. Времето на Острова на Афродита през април вече е достатъчно топло, за да се запътите след това към плажовете - било към градския Финикудис, било към златистите пясъци на близкия курорт Ая Напа. Многобройната българска колония на острова означава, че има доста голям шанс да бъдете обслужени на родния си език.



LARNACA

According to legend, Lazarus of Bethany, after being resurrected by Christ, had to flee Judea and came to Cyprus, where he became the first bishop of Kition - today's Larnaca. It is believed that his remains rest in the central temple of the city.

As everywhere in the Greek-speaking world, Easter is a big holiday here, one of the two most important of the year. The streets are early strewn with huge painted stone eggs. Try the traditional Easter cakes and, of course, the famous Cypriot "meze" - a whole menu of salads, appetizers and main dishes, which is usually ordered for two.

The weather on the Island of Aphrodite in April is already warm enough for you to head to the beaches - either to the city of Finikoudes or to the golden sands of the nearby resort of Agia Napa. The numerous Bulgarian colony on the island means that there is a great chance that you will be served in your native language



ВЕЛИКИ ПРЕСЛАВ

Ако искате да се насладите на природата и спокойствието на малкия град, но и да има какво интересно да видите, Велики Преслав е отличен избор за празниците. Втората столица на България днес е градче с по-малко от десет хиляди жители, само на час с кола от летище Варна. Основан от хан Омуртаг през IX век, Преслав е избран от цар Симеон за нова столица през 893 година и през следващите десетилетия е едно от водещите книжовни и културни средища на Европа. Тук е създаден един от първите университети на Стария континент – Преславската книжовна школа, в която са преподавали Наум Охридски и Йоан Екзарх.

Днес в рамките на Националния историко-археологически резерват “Велики Преслав” могат да се видят добре запазени останки от миналото на града. Непременно влезте в музея на резервата, където се съхраняват Преславското златно съкровище и една от най-богатите колекции от оловни печати в света.



VELIKI PRESLAV

If you want to enjoy nature together with the tranquility of a small town while seeing something interesting at the same time, Veliki Preslav is an excellent choice for the holidays.

Bulgaria's second capital is now a town with a population of less than ten thousand inhabitants and is located only an hour's drive from Varna Airport. Founded by Khan Omurtag in the 9th century, Preslav was chosen by Tsar Simeon as his new capital in 893 and, over the subsequent decades, it has been one of the leading literary and cultural centers in Europe. One of the first universities in the Old Continent was founded here – the Preslav Literary School, where Naum of Ohrid and John Exarch used to teach.

Today in the Veliki Preslav National Historical and Archaeological Reserve one can see well-preserved remains from the town's past. Be sure to visit the Archaeological Museum that houses the Preslav gold treasure and one of the world's richest collections of lead seals.



РИМ

Великден е особено важен празник във Вечния град. По-популярното честване е на католическото Възкресение, разбира се, когато папата допуска вярващите под прозореца си на площад "Свети Петър" и ги благославя, преди да отправи посланието Urbi et Orbi. Само имайте предвид, че за да присъствате, се нуждаете от билети. Те не се плащат, но са необходими от гледна точка на организацията и сигурността. Запазете си ги предварително. Православният Великден също е впечатляващ в Рим и се отбелязва в множество храмове, включително и в предоставения на българите "Свети Викентий и Анастасий". Независимо от религиозните ви убеждения, можете да се насладите на кулинарната страна на празника. Като се започне от гравирани шоколадови яйца и захарните агънца, и се свърши с неизменната паста, поръсена с пекорино романо, великденската трапеза на римляните е достойна за внимание. Само имайте предвид, че част от ресторантите няма да работят, а други ще са ангажирани за семейни събирания, затова резервирайте отрано.



ROME

Easter is a particularly important holiday in the Eternal City. The more popular celebration is the Catholic Resurrection, of course, when the pope allows believers under his window in St. Peter's Square and blesses them before sending the message Urbi et Orbi. Just keep in mind that you need tickets to attend. They are not paid, but they are necessary from the point of view of organization and security. Save them in advance.

Orthodox Easter is also impressive in Rome and is celebrated in many temples, including the "Saint Vincent and Anastasia" provided to the Bulgarians.

Regardless of your religious beliefs, you can enjoy the culinary side of the holiday. Starting with engraved chocolate eggs and sugar lambs, and ending with the unchanging pasta sprinkled with pecorino romano, the Romans' Easter table is noteworthy. Just keep in mind that some restaurants will not be open and others will be engaged in family gatherings, so book early.



СВ. ДИМИТРИЙ БАСАРБОВСКИ

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



ST. DIMITRY OF BASARABOVO

One of the less known yet quite interesting monasteries in Bulgaria is situated in the valley of the Rusenski Lom River, about ten kilometers from Ruse. The rock monastery St. Dimitry of Basarabovo was founded some time during the Second Bulgarian Kingdom. The earliest written record of it is found in an Ottoman tax register dated from the 15th century. The monastery is excellently preserved and still functions to this day. At the foot of the rocks are two rooms and a picturesque cave refectory built in 1956. Tourists need to climb 48 stairs in order to get to the rock landing and the niche where, according to legend, the revered Dimitry used to sleep. To the right, one can see the rock church with the carved wooden iconostasis and a large full-length icon of the saint. Combine your visit here with a stay in Ruse, where they organize a traditional Easter horo (ring dance). You might as well draw a winner in the big raffle; the prizes are a live lamb and homemade, freshly baked Easter cakes.





ПАРИЖ PARIS

Разбира се, че не ви е нужен празничен повод, за да посетите града, който мнозина смятат за най-красивия на планетата. Но пролетта и великденските ритуали добавят допълнителен чар на и без това неустоимата френска столица. Дори и само специалните великденски витрини на прочутите майстори на шокола като Foucher, Jean-Paul Hevin, Josephine Vannier и Pierre Marcolini оправдават напълно пътуването. Освен това Великденската програма на Париж е изпълнена с безброй концерти на открито

Дори и да не сте католици, тържествената служба в Сен-Жермен дьо Пре, най-старата парижка църква, е запомнящо се преживяване. Също както и тази в Сен-Сюлпис или в красивата Сакре Кьор в Монмартр.

Много ресторанти за съжаление не работят по празниците, но пък за сметка на това са отворени повечето музеи, начело с Лувъра и Центъра Помпиду. А ако случайно уцелите слънчево време, горещо ви препоръчваме да си купите багета, парче сирене и бутилка вино, и да си направите пикник в Люксембургската градина или някой от множеството други очарователни паркове на Париж.

Of course, you do not need a festive occasion to visit the city, which many consider the most beautiful on the planet. But spring and Easter rituals add to the charm of the already irresistible French capital. Even the special Easter showcases of famous chocolate masters such as Foucher, Jean-Paul Hevin, Josephine Vannier and Pierre Marcolini fully justify the trip. In addition, the Easter program in Paris is filled with countless open-air concerts.

Even if you are not a Catholic, the solemn service at Saint-Germain-des-Prs, the oldest church in Paris, is a memorable experience. Just like the one in Saint-Sulpice or in the beautiful Sacre Coeur in Montmartre. Unfortunately, many restaurants are closed on holidays, but most museums are open, led by the Louvre and the Pompidou Center. And if you happen to hit the sunny weather, we strongly recommend that you buy a baguette, a piece of cheese and a bottle of wine, and have a picnic in the Luxembourg Garden or one of the many other charming parks of Paris.



ВЕЛИНГРАД

Според местната легенда тук някога е живял и свирил на своята лира Орфей (макар че и почти всяко друго населено място в Родопите твърди същото). Днес Велинград е един от най-популярните балнеологични курорти в България, което не е кой знае колко чудно, като се има предвид, че в града има осемдесет различни минерални извори. Тук е и Клептуза, най-големият карстов извор в България. Ако изберете Велинград за празниците, не пропускайте да се отбиете и в Историческия музей, където покрай всичко останало можете да видите колекция от над хиляда великденски яйца, украсени с писалка и восък – специфична традиция в града, запазена от векове. В близките околности на градчето се намира пещерата Лепеница, отворена за туристи преди няколко години. Наблизо е и крепостта Цепина - някога мощен укрепен град на Второто българско царство, а днес много приятно място за разходки, с разкошна панорама към няколко от най-красивите български планини едновременно.



VELINGRAD

According to local legend, Orpheus once lived and played his lyre here (although almost every other settlement in the Rhodopes claims the same). Today Velingrad is one of the most popular spa resorts in Bulgaria, which is not surprising, given that the city has eighty different mineral springs. Here is Kleptuza, the largest karst spring in Bulgaria.

If you choose Velingrad for the holidays, be sure to visit the Historical Museum, where, among other things, you can see a collection of over a thousand Easter eggs decorated with pen and wax - a specific tradition in the city preserved for centuries. In the immediate vicinity of the town is the cave Lepenitsa, opened to tourists a few years ago. Nearby is the fortress Tsepina - once a powerful fortified city of the Second Bulgarian Kingdom, and today a very pleasant place for walks, with a magnificent view of several of the most beautiful Bulgarian mountains at the same time.

Ипотечен кредит

ДОМ за теб

- Ниска лихва, без скрити такси и условия
- Безплатна имуществена застраховка



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg



БОЖЕСТВЕНИ ТЕЛА

Четири начина да спазим най-мъчителното коледно обещание
и да се поддържаме във форма

Текст ДИМИТРИНА АСЕНОВА / Фотография ISTOCK

Празничните трапези, изглежда, имат неподозирано въздействие и върху най-загрямалата съвест. Обикновено след последното парче от коледната пуйка ни остават сили само колкото да се погледнем в огледалото с ням укор и да си обещаем тържествено, че от утре минаваме на диетата и започваме да спортуваме. Но за не остане това само добро намерение, е много важно да подберем спорт, който да е не само полезен, но и приятен. Bulgaria On Air по следите на най-доказаните методи да се поддържа във форма.

СПИНИНГ. В последните години спинингът е едно от най-предпочитаните спортни занимания. Най-общо представлява каране на място на велосипедни тренажори, като успоредно с въртенето на педалите правите различни упражнения и за горната част на тялото. Движенията и позициите на тялото се сменят, за да се имитира изкачване на хълмове, спринт, скокове. Оригиналната идея е на атлета Джонатан Голдбърг, който разработва този метод още през 80-те години. Спинингът е добър избор за поддържане на формата, понеже натоварва и оформя някои от най-проблемните зони на тялото – ръце, бедра, корем, задни части. Освен така подобрява кръвообращението и е чудесна кардио тренировка. Обикновено упражненията траят между 40 и 60 минути, като за това време се изгарят около 500-600 калории. Не ви е необходима специална физическа подготовка, за да започнете да се занимавате със спининг, но имайте предвид, че упражненията са доста интензивни и е твърде възможно след първия път да се сковете от мускулна треска. Спинингът не се препоръчва единствено на хора с проблеми в коленете и кръста - при тях рискът от травми е доста голям.

ТАЕ-БО. Това е една странна на пръв поглед смес от аеробни упражнения и техники от бойните изкуства, която стана изключително популярна през 90-те. Тае-бо е развито от състезателя по таекуон-

до Били Бланкс, който изготвя програма, в която упражненията не само оформят мускулатурата, но и подобряват баланса, гъвкавостта и координацията. Но онова, което привлича толкова много желаещи към този млад спорт, е огромното количество на изразходваните калории - едночасови упражнения топят до 800 калории, и съответно са подходящи за стремящите се към по-бързо отслабване. Тъй като е доста натоварващо, тае-бо обикновено е предпочитано от по-младите, но при добра физическа подготовка възрастността е подходяща за всяка възраст.

ПИЛАТЕС. Методът Пилатес е всичко друго, но не и модерен - разработен е още в началото на XX век от германския гимнастик Йозеф Пилатес. Това е система от упражнения, предимно за разтягане, която подобрява стойката, гъвкавостта и оформя мускулите. Характерно за този метод е, че упражненията не са силови и толкова интензивни, както при тае-бо или спининг. Чрез по-бавни движения, но включващи повече мускулни групи, се цели постигане на концентрация, контрол върху цялото тяло и правилно дишане. Поради по-слабата си интензивност, пилатес е подходящ за всички възрастови групи, като се препоръчва дори за бременни жени.

КАЛАНЕТИКА. Каланетиката е програма от упражнения, създадена през 80-те от Калан Пинкни върху основата на класически балетни упражнения. Като цяло движенията обхващат по-малки мускулни групи, но с повече повторения. Основната теория на Пинкни е, че обичайната физкултура развива само повърхностната мускулатура на тялото и пренебрегва дълбочинната. Чрез малки, но прецизни движения каланетиката обхваща и тези "дълбочинни" мускули, което подобрява стойката, оформя тялото и води до загуба на тегло. Упражненията се изпълняват бавно, на фона на отпускателна музика, и са подходящи за всяка възраст и степен на физическа подготовка. ■



DIVINE BODIES

Four ways to fulfill the most difficult Christmas promise and keep ourselves in a good form

By DIMITRINA ASSENOVA / Photography ISTOCK

It seems that festive tables have a subtle influence on even the most deeply slumbering conscience. Usually, after the last piece of Christmas turkey, we only have enough energy left to look at ourselves in the mirror with silent disapproval and officially promise ourselves that from tomorrow we will start dieting and doing sports. But, in order for this not to remain simply a good intention, it is very important to choose a sport, which is both useful and pleasant. Here Bulgaria on Air follows the best proven methods of keeping ourselves in good form.

SPINNING. In recent years spinning has become one of the most preferred sports activities. In general, this is cycling on bike-like training machines and, while cycling, you do different exercises for the top of your body also. The movements and body positions change, in order to imitate going uphill, sprinting and jumps. The original idea belongs to Jonathan Goldberg, who developed this method back in the 1980s. Spinning is a good choice for keeping the body in good form because it works on and forms some of the most problematic body zones – hands, thighs, tummy, and bottom. Furthermore, it improves blood circulation and is wonderful cardio training. Usually

the exercises continue between 40 and 60 minutes and over that time span you burn between 500-600 calories. You need no special physical preparation in order to start spinning, but keep in mind that the exercises are quite intensive and it is quite probable you will end up having sore muscles after the first time. Spinning is not recommended only for people with knee and back problems, for whom the risk of trauma is greater.

TAE BO. This mixture of aerobic exercises and martial arts techniques, which became especially popular in the 1990s, may seem strange at first glance. Tae Bo was developed by Billy Blanks a practitioner of taekwondo, who prepared a program in which exercises not only form one's muscles, but also improve the person's balance, flexibility and coordination. Yet, what attracts so many enthusiasts to this young sport, is the huge quantity of the calories burned – one hour's exercises burn up to 800 calories and are, therefore, suitable for those who wish to lose weight faster. Due to the energy expended, Tae Bo is usually preferred by the younger, but if you are in good form you can be any age.

PILATES. The Pilates method is anything but modern – it was developed in the beginning of

the 20th century by the German gymnast, Joseph Pilates. This is a system of exercises, mainly stretching, which improve the posture and flexibility while forming the muscles. What is characteristic of this method is that the exercises are not as strength-oriented and intensive as those in tae bo and spinning. Via slower exercises, which include more muscle groups, better concentration, whole body control and correct breathing is what is being sought after. Because of its lesser intensity, Pilates is appropriate for all age groups and is even recommended for pregnant women.

CALLANETICS. Callanetics is an exercise program created in the 1980s by Callan Pinckney on the basis of classic ballet exercises. As a whole, the movements include smaller muscle groups, but greater repetition. Pinckney's theory is that normal exercises only develop the body's surface muscles and ignores the deeper ones. Through smaller, but more precise movements, callanetics can include those "deeper" muscles, too. It improves posture, shapes the body and leads to weight loss. Exercises are done slowly, against the background of relaxing music and are appropriate for every age and level of physical preparation. ■

СИГУРНОСТ И СПОКОЙСТВИЕ ОТ ЗЕМЯТА ДО НЕБЕТО



Помещенията в самолетите на България Еър се обработват преди всеки полет със свръхмодерна UV технология за дезинфекция, а въздухът се пречиства от HEPA филтри.

Машината **Honeywell UV Cabin System II** унищожава всички вируси и бактерии от гладките повърхности. Така пасажерите всеки път се качват в изцяло стерилен салон. По време на полет въздухът в самолета се пречиства с помощта на HEPA филтри, които не позволяват проникването на вируси, бактерии и фини прахови частици.



НЕПОСИЛНАТА ТЕЖЕСТ НА БИТИЕТО

Наднорменото тегло все повече се превръща в товар и за икономиката, поглъщайки 100 млрд. долара годишно само в Америка

Текст ДИМИТРИНА АСЕНОВА / Фотография ISTOCK

Наднорменото тегло отгавна вече не е просто естетичен въпрос и проблем на онези, които обичат да си похапват. То придобива все по-голяма икономическа тежест.

СПОРЕД НЯКОИ ИЗЧИСЛЕНИЯ САМО В САЩ за борба със затлъстяването годишно се харчат невероятните 100 млрд. долара - близо два пъти над целия Брутен вътрешен продукт на България например. Във Великобритания над два милиона жители са толкова затлъстели, че се нуждаят от пластична хирургия за намаляване на теглото. Ако тези операции се покриваха от британската здравна каса, това би струвало на държавата някъде около 9 млрд. лири. Почти един милион деца в страната имат проблеми с теглото и се оказва, че детските дрехи в магазините са им малки, което кара родителите да им купуват облекла от щандовете за възрастни - върху които обаче, за разлика от детските, се начислява ДДС.

Дори усилията да се насочат към превенция на проблема още в началните му ста-

дии, това би коствало близо милиард лири - сума, която трудно може да се отдели, особено в сегашната икономическа ситуация.

В БЪЛГАРИЯ ПРОБЛЕМЪТ ВСЕ ОЩЕ НЕ Е ТОЛКОВА драматичен заради по-здравословните навици на хранене и доста по-късното навлизане на т.нар. junk food. Но броят на децата с наднормено тегло расте непрекъснато.

Затлъстяването носи не само здравословни, но и социални проблеми - изолация, проблеми с намирането на работа и с издигането в кариерата. Проучванията показват, че затлъстелите хора имат по-малък шанс да бъдат наети на работа и да бъдат повишени. Освен това обикновено се плаща по-малко, отколкото на колегите им с нормално тегло (средно с 6% по-малко при жените и с 3% - при мъжете).

Подобна политика на работодателите звучи дискриминативно, но всъщност има съвсем логично обяснение - извън това, че шефовете предпочитат около тях да има хора с манекенски пропорции. Спо-

ред статистиката хората с наднормено тегло отсъстват по-често от работа и използват повече болнични, като увеличават разходите на работодателите и намаляват продуктивността. Хората с Индекс на телесната маса (ИТМ) над 40 също така имат два пъти повече искове за компенсации от работодателя заради трудови злоупотреби.

За да се предпазят от подобни случаи, в щата Алабама например Бордът на социалните застрахователи реши да "глобява" работниците с ИТМ над 35 по 25 долара на месец, ако не вземат мерки да намалят теглото и подобрят здравето си в рамките на една година.

НЯКОИ СПЕЦИФИЧНИ ИНДУСТРИИ КАТО САМОЛЕТНИТЕ КОМПАНИИ и веригите за хранене са особено загрижени за този проблем. Заради нарастващия брой на пътниците с наднормено тегло авиокомпаниите изразходват повече гориво и са притиснати да увеличат ширината на седалките си. Веригите за хранене пък харчат баснословни суми за рекламни кампании, за



да поразсят обвиненията, че са една от причините за затлъстяването. А в крайна сметка, както каза собственикът на една верига за бургери, "ние не насилваме никого да изяде по пет хотдога, нали?". Междувременно статистиката показва, че затлъстяването вече измества тютюна като най-честата предотвратима причина за смърт. Може би един милиард не е чак толкова висока цена, за да се сложи край на това. ■

КАК СЕ ИЗЧИСЛЯВА?

Според стандартите на Световната здравна организация индексът на телесната маса се пресмята, като разделите теглото си в килограми на удвоения ръст в метри. Примерно ако сте 71 килограма и ръстът ви е 1.69 метра, трябва да разделите 71 на два пъти по 1.69, тоест 3.38, и ще получите индекс 21.

поднормено тегло	<18.5
нормално тегло	18.5-24.99
наднормено тегло	>25.0
затлъстяване	>30.0



DENTAL CLINIC
EO Dent



ДЕНТАЛЕН ТУРИЗЪМ В БЪЛГАРИЯ

Подарете си красива усмивка в ЕО Дент и решете своите проблеми със зъбите за една седмица в България. Цялостна грижа - от избелване до имплантология, 3D диагностика, лечение с лазер, фасети и циркониеви конструкции. В ЕО Дент можете да заспите (със специална упойка-седация) и да се събудите с преобразена усмивка. Всичко това е реалност в дентални клиники ЕО Дент. Много години опит, доверие и сигурност! ЕО Дент е клиниката, която преобрази усмивките на много известни личности - Силвестър Сталоун, Йордан Йовчев, Катерина Евро, Татяна Лолова, Николета Лозанова и много други.

DENTAL TOURISM IN BULGARIA

Treat yourselves to a beautiful smile at EO Dent and find a solution to your teeth problems during one week in Bulgaria. Complete care for your smile - from teeth whitening to implant dentistry, 3D diagnostics, laser treatment, veneers and zirconia constructions. In EO Dent you can fall asleep (with special anesthesia) and wake up with transformed smile. All this is reality in the EO Dent dental clinics. Many years of experience, confidence, and security. EO DENT is the clinic that has transformed the smile of many celebrities - Silvester Stallone, Yordan Yovchev, Katerina Evro, Tatyana Lolova, Nikoleta Lozanova and many others.



The Unbearable Heaviness of Being

Obesity is beginning to weigh more and more on the economy, absorbing 100 billion dollars annually in America alone

By DIMITRINA ASSENOVA / Photography ISTOCK

Being overweight stopped being merely an issue of aesthetics long ago and became a problem for those, who like to indulge themselves with food. It is becoming a bigger and bigger economic burden.

ACCORDING TO SOME CALCULATIONS, the incredible amount of 100 billion dollars – that is, for example, almost double Bulgaria's total GDP – is annually spent on the struggle against obesity in the USA alone.

In Great Britain more than two million people are so obese that they need plastic surgery to reduce their weight. If these operations were covered by the British health fund, this would cost the country approximately 9 billion pounds. More than one million children in the country have problems with their weight and it turns out that children's clothes in the shops are too small for them, which makes their parents buy them clothes from the adult shops – where VAT is included on the price, unlike for

children's clothes.

Even if efforts are invested to prevent the problem in its early stages, this would likely cost billions of pounds also – an amount, which would be difficult to spend, especially in the present economic situation.

IN BULGARIA, THE PROBLEM HAS NOT BE-

HOW IS IT CALCULATED?

According to the standards of the World Health Organization, the Body Mass Index is calculated by dividing your weight in kilograms by twice your height. For example, if you are 71 kilograms and your height is 1.69 meters, you have to divide 71 by two times 1.69, ie 3.38, and you will get an index of 21.

Condition	Body Mass Index
Underweight	<18,5
Normal	18,5-24,99
Overweight	≥25,0
Obese	≥ 30,0

COME that dramatic due to healthier eating habits and the more recent introduction of so-called junk food. Yet, the number of overweight children is continually increasing. Obesity brings not only health, but also social problems: isolation, employment and career development issues. Research shows that obese people have a slimmer chance of getting employed and being promoted. Furthermore, they usually get paid less than their colleagues of average weight (annually 6 % less for women and 3% less for men).

Such employer practices may sound discriminative, but they actually have a very logical explanation – apart from bosses preferring to have people around them who boast model-like proportions. According to statistics, overweight people are absent from work more often and use more sick leave, thus increasing the expenses for their employers and decreasing productivity. People with a Body Mass Index (BMI)* higher than 40 also submit two times more compensation claims to their employers because of work incidents. For example, in order to protect themselves from such cases, the Board of Social Insurers decided to “fine” employees 25 dollars per month for having a BMI of more than 35, if they do not undertake any measures to reduce their weight and improve their health over a period of one year.

SOME SPECIFIC INDUSTRIES, like airplane companies and food chains, are particularly concerned with this problem. Due to the increasing number of overweight passengers, airlines use up more fuel and are pressed to increase the width of their seats. Food chains, on the other hand, spend enormous amounts on advertising campaigns in order to refute the accusations that they are one of the reasons for obesity. At the end of the day, as the owner of one burger chain says, “We do not force anybody to eat five hotdogs, do we?” Meantime, statistics shows that obesity is now replacing smoking as the most common preventable reason for death. Maybe one billion is not such a high price to put an end to this in that case. ■



20 години
Az-jenata.bg



Кулинарна рубрика



Здраве и красота



Всичко за зодиите



Обзавеждане на дома

ПЪТЯТ НА ПОДПРАВКИТЕ

Уж безобидното съдържание на кухненския ни шкаф е всъщност причината за стотици войни, за Великите географски открития и за факта, че в Ню Йорк гнес се говори английски



Текст МАРГАРИТА СПАСОВА / Фотография ISTOCK

Ако разгледаме цялата човешка история, коя е най-ценната стока? Златото? Диамантите? Петролът? Грешите. Още от зората на нашата цивилизация подправките са факторът, който вдъхновява световната търговия, изследователските експедиции, войните и дори великите поеми. В различни епохи подправките дори изместват парите. Фарисеите в Юдея плащали десятъка с кимион. През 410 година царят на вестготите Аларик поискал от покорения Рим откуп от 3000 фунта черен пипер. През XIV век в Германия един фунт индийско орехче се разменял срещу седем добре охранени вола. Смяненият черен пипер, с който сега щедро подправяме ястията си, навремето се ценял колкото златото, а индийското орехче станало причина за война, която завършила с присъединяването на Лонг Айленд към Англия и с превръщането на Ню Амстердам в Ню Йорк.

ДАЛЕЧЕ, ДАЛЕЧЕ... Подправките се споменават още в епоса за Гилгамеш, Бхагавад Гита и Стария завет. Археолозите откриват подправки в египетските гробници, датирани от 3000 г. пр. Христа. Силните консервиращи свойства на подправките ги превръщат в идеалния балсамиращ агент. Египтяните асоциират повечето подправки с определен бог. Библията, Коранът и етиопската история разказват, че в първото хилядолетие пр. Христа Савската царица посетила цар Соломон, поднасяйки му дарове от подправки, злато и скъпоценни камъни. По онова време шепя кардамом струвала колкото надницата за цяла година, а робите се купували и продавали срещу няколко купички черен пипер. В известния Еберсов папирус от 1550 г. пр. Христа се говори и за хирургията и медицината. Там намираме богат списък с лекарства на основата на билки и подправки, някои от които използват в кухнята и до днес. Храмовете горели прочутото благовоние кифи (името означава "приветствие към боговете"), което предизвиквало хипнотични състояния, прогонвало тревогите, лекувало астма и действало като универсална противоотрова.

В месопотамските глинени плочки от третото хилядолетие преди Христа се споменават кардамом, кориандър, чесън, мащерка, шафран, куркума, сусам, анасон, копър и мирта. Магическата религия на Вавилон

почитала Луната като повелителка на лечението и лечебните растения. Затова билките се берели на лунна светлина.

Индия: растящите тук подправки като черен пипер, канела, куркума и кардамон се използват от хилядолетия. През IV век пр. Хр. прочутият хирург Сусрута отбелязва, че използва бял синап за „прогонване на лошите духове“ от болничните помещения и налага постоперативните рани с лапа от сусам. Аюрведа също разчита на целебните и антисептичните свойства на подправките.

ДРЕВНА ГЪРЦИЯ И РИМ: елините търгуват с източни подправки в цялото Средиземноморие и добавят кимион и маково семе в хляба, резене в оцета, кориандър в месото и виното, мента в месните сосове. Чесънът е любима подправка на простолюдието, а пируващите носят венци от маджаноз и риган, за да се предпазят от напиване. Една дума, аромата, означава тамян, парфюм, подправки и ароматни лекарства. Легендарното благовоние магалейон, приготвяно от парфюмер на име Мегалус на основата на смола, касия, канела и смирна, се използва за лечение на рани и възпаления. Хипократ, „бащата на ботаниката“ Теофраст и Диоскорид описват и прилагат свойствата на стотици подправки и растения.

В ранната Римска империя екзотичните подправки идват главно от Древна Арабия. Арабските търговци ревностно палят в тайна източниците и произхода на търсената стока и измислят фантастични истории за опасностите, свързани с добиването на подправките. Римляните са доста екстравагантни в любовта си към билките и

подправките – те ароматизират и подправят щедро виното, балсамовия оцет, зехтина и другите благородни масла за баня. Подправките се използват за лапи и целебни пластири. С разширяването на Римската империя на север от Алпите, готите, вандалите и хуните, които дотогава познават само лука, розмарина и мащерката, преживяват своята първа среща с черния пипер и източните подправки.

СРЕДНОВЕКОВНА ЕВРОПА: с Кръстоносните походи, започнали през 1096, настъпва разцвет в международната търговия. Постепенно цената на азиатските подправки пада и те стават по-достъпни. Използват ги за прикриване на неприятните вкусове и миризми, но също и заради техните целебни свойства. Опирайки се на арабските медицински текстове, европейските аптекари приготвят лекарства от различни растения и подправки. Карл Велики (742-814) е първата коронована особа, която проявява държавнически интерес към отглеждането на подправки, като задължава земеделците да сеят анасон, копър, сминдух, градински чай, мащерка, маджаноз и кориандър. През 1180 година английският крал Хенри II основава гилдията на търговците на пипер, предшественик на съвременните зарзаватчийски магазини. Гилдията управлявала търговията с подправки, включително тяхното прочистване и съхранение. Но освен да лекуват, балсамират и разхубавяват, подправките изиграват решаваща роля в изследването на нашата планета. Сякаш неудовлетворението от познатите зелени подправки в градината тласка хората да изследват непознатите територии.

ВЕЛИКИТЕ ГЕОГРАФСКИ ОТКРИТИЯ: През XIII и XIV век Италия монополизира търговията с Близкия и Далечния Изток. Целта на пътуването на Марко Поло до Китай е да заобиколи арабските посредници и да убеди азиатците да търгуват директно с Венеция. Когато Христофор Колумб стъпва на бреговете на Новия свят, той възнамерява да превърне Испания във водеща сила в търговията с подправки. Донесените от Северна и Южна Америка тютюн, листа кока, ванилия, картофи и чили предизвикват голям интерес сред останалия свят. Междувременно португалците са открили морския път до Индия, заобикаляйки най-южната точка на Африка, нос Добра надеж-



THE SPICE ROUTE

The seemingly harmless content of your kitchen cupboard is actually the reason for hundreds of wars, the Great Geographical Discoveries and the fact that English is spoken in New York today

By MARGARITA SPASOVA / Photography ISTOCK

Looking at the whole of human history, what is the most precious commodity? Gold? Diamonds? Oil? No. Ever since the dawn of our civilization, spices have inspired world trade, expeditions, wars and even epic poems. In different times spices even displaced money. The Pharisees in Judea paid the tithe with cumin. In 410 AD Alaric, the king of the Visigoths, demanded a ransom of 3,000 pounds of black pepper from conquered Rome. In the 14th century in Germany a pound of nutmeg was exchanged for seven well-fed oxen. The ground black pepper we now generously sprinkle to spice up our food, was once as precious as gold, and nutmeg instigated a war which ended with the annexation of Long Island to England and turned New Amsterdam into New York.

FAR, FAR AWAY... Spices are mentioned even in the Epic of Gilgamesh, the Bhagavad Gita and the Old Testament. Archaeologists have discovered spices in Egyptian tombs dating from 3000

BC. The strong preservative properties of spices made them a perfect embalming agent. The Egyptians associated most spices with a certain god. The Bible, the Koran and Ethiopian history tell us that in the first millennium BC the Queen of Sheba visited King Solomon, bringing him gifts of spices, gold and precious stones. In those days a handful of cardamom cost as much as a whole year's wages, and slaves were bought and sold for a few bowls of pepper. The famous Ebers papyrus of 1550 BC also mentions surgery and medicine. It contains an extensive list of medicines based on herbs and spices, some of which are still used today. In their temples the ancient Egyptians burned the incense kyphi (meaning "Welcome to the Gods") which caused hypnotic states, banished worries, soothed asthma and acted as a universal antidote.

Mesopotamian clay tablets from the 3rd millennium BC mention cardamom, coriander, garlic, thyme, saffron, turmeric, sesame, anise, fennel and myrtle. The magic religion of Babylon wor-

shipped the Moon as the mistress of cures and curative plants. That is why herbs were picked during the full moon.

India: the spices grown here, such as black pepper, cinnamon, turmeric and cardamom, have been used for millennia. In the 4th century BC the famous surgeon Suhruta said he used white mustard "to drive away evil spirits" from the sick-rooms and applied sesame poultices to post-operative wounds. Ayurveda also relied on the curative and anti-septic properties of spices.

ANCIENT GREECE AND ROME: the Greeks traded with Oriental spices in the whole Mediterranean and added cumin and poppy seeds to bread, fennel to vinegar, coriander to meat and wine, mint to meat sauces. Garlic was the favourite condiment of the common people and revellers wore wreaths of parsley and oregano to keep them from getting drunk. The word 'aromata' means incense, perfume, spices and aromatic medicines. The legendary fragrance



megaleion, prepared by the Greek perfumer Megallus on the basis of resin, cassia, cinnamon and myrrh, is used for the treatment of wounds and inflammations. Hippocrates, the "Father of Botany" Theophrastus, and Dioscorides described and used the properties of hundreds of herbs and spices.

In the early Roman Empire, exotic spices came mainly from Ancient Arabia. Arab merchants zealously guarded the sources and origin of the desired goods and made up fantastic stories about the dangers involved in procuring spices. The Romans were quite extravagant in their love of herbs and spices – they generously flavoured and seasoned wine, balsamic vinegar, olive oil and other precious bath oils. Spices were used as poultices or healing plasters. With the expansion of the Roman empire north of the Alps, the Goths, the Vandals and the Huns, who until then had only known onions, rosemary and thyme, experienced their first contact with pepper and Oriental spices.

MEDIAEVAL EUROPE: with the Crusades, which began in 1096, international trade blossomed. Gradually the price of Asian spices fell, making them more affordable. They were used to mask unpleasant tastes and odours, but also for their healing properties. Drawing on Arab medical texts, European apothecaries prepared medicines from different plants and spices. Charlemagne (742-814) was the first ruler to show interest in the growing of spices by obliging peasants to plant anise, fennel, fenugreek, sage, thyme, parsley and coriander. In 1180 King Henry II of England established a Pepperers' Guild, the predecessor of today's greengrocer's. The Guild managed the trade of spices, including their cleaning and storage. Besides healing, embalming and beautifying, spices also played a crucial role in the study of our planet. It was as if dissatisfaction with the familiar spices in the garden drove people to explore uncharted territories.

THE GREAT GEOGRAPHICAL DISCOVERIES: in the 13th and 14th century Italy monopolized trade with the Middle and Far East. The purpose of Marco Polo's travels to China was to skip the Arab middlemen and to persuade the Asians to trade directly with Venice. When Christopher Columbus set foot on the shores of the New World, he intended to make Spain a leader in the spice trade. The tobacco, coca leaves, vanilla, potatoes and chillies brought from North and South America called forth great interest in the rest of the world. Meanwhile, the Portuguese discovered the sea route to India, rounding the southernmost point of Africa, the Cape of Good Hope. In 1498 Vasco de Gama's sailors cheered: "Christos e especiarias!" (For Christ and Spices!). The Golden Age in the spice trade had begun. And although the travels hid great dangers, the reward was often worth it: gold, silver, ivory, ebony, spices, exotic animals and unknown plants. Let's not forget that despite their exotic taste and

... the Queen of Sheba visited King Solomon, bringing him gifts of spices, gold and precious stones. In those days a handful of cardamom cost as much as a whole year's wages, and slaves were bought and sold for a few bowls of pepper

flavour, which undoubtedly opened the door to new culinary worlds, until then spices were used mainly as medicines. Even in 1602, when the Dutch-Portuguese war broke out, and later the First Anglo-Dutch War, both aiming for control of the spice trade, one of the most sought after spices was nutmeg. And not because the Queen was addicted to sweets with this spice, but because nutmeg was considered a miracle cure for the plague raging in London, which in 1603 sent over 35,000 people to the grave.

A NUMBER OF SPICES WERE KNOWN as an aphrodisiac. The famous English botanist Nicholas Culpeper prescribed ginger to patients "wanting in the affairs of Venus". When Hernán Cortés discovered vanilla in Mexico and brought it to Europe, a German physician conducted an extensive long-term study and proved scientifically that vanilla cures impotence.

At the end of the 17th century, North America also joined the spice trade. Boston-born Elihu Yale grew up in England where he worked as a clerk in the East India Company, which held the monopoly on the entire trade with India. The company's vessels brought the first shipments of nutmeg and cloves from the Maluku Islands. Yale rose to become Governor of Madras, and the wealth he accumulated thanks to the spice trade helped to found Yale University.

TODAY SPICES ARE EVERYWHERE, and at quite reasonable prices. Who can imagine life without the fragrant leaves, seeds, barks and grains, for which wars were once waged and dangerous expeditions undertaken? Still, the next time you reach for the pepper or vanilla mill, remember the advice of the Mistress of Spices from Chitra Divakaruni's much talked about book: ginger and mango return love and family, turmeric washes away anger and pain, lotus root attracts new love and makes dreams come true, vanilla dispels fears, and nutmeg in the pocket is the secret good luck charm of gamblers. ■

га. През 1498 моряците на Вашку да Гама възкликват, „Christos e especiarias!“ („За Христос и подправките!“). Настъпва Златната епоха в търговията с подправки. Вярно, че пътешествията крият големи опасности, но отплатата често приема редки и красиви форми – злато, сребро, слонова кост, абанос, подправки, екзотични животни и невиждани растения. Тук трябва дапомним, че въпреки своите екзотични вкусове и ухания, които несъмнено открехват вратата към нови кулинарни светове, дотогава подправките се използват главно като лекарства. Дори през 1602, когато избухва Нидерландско-португалската война за подправки, а по-късно войната между Нидерландия и Англия, една от най-търсените подправки се оказва индийското орехче. При това не защото кралицата е пристрастена към десертите с тази подправка, а защото мускатовото орехче се смятало за чудотворен лек срещу върлуващата в Лондон чума, която през 1603 пратила в гроба над 35 000 души.

РЕДИЦА ПОДПРАВКИ СА СЕ СЛАВЕЛИ и като афродизиак. Прочутият английски ботаник Кулпепър предписва гинджифил на своите „слаби в делата на Венера“ пациенти. Когато Ернан Кортес открива ванилията в Мексико и я пренася в Европа, един немски лекар провежда задълбочено дългогодишно изследване и доказва научно, че ванилията лекува мъжка немош.

В края на XVII век Северна Америка също се включва в търговията с подправки. Роденият в Бостън Елайху Йейл израства в Англия, където работи като чиновник в Британската източноиндийска компания, държаща монопола върху цялата търговия с Индия. Корабите на компанията донесат първите пратки индийско орехче и карамфил от Молукските острови. Йейл се издига до губернатор на Мадрас, а натрупаното благосъстояние на подправките състоянието допринася за създаването на Йейлския университет.

ДНЕС ПОДПРАВКИТЕ СА НАВСЯКЪДЕ, при това на доста достъпна цена. Кои може да си представи живота си без ароматичните листа, семена, кори и зърна, за които навремето са се водили войни и са се провеждали рисковани експедиции? И все пак, когато следващият път посегнете към мелничката за черен пипер или ванилията, спомнете си съветите на Повелителката на подправките, от нашумялата книга на Читра Дивакарони: гинджифилът и мангото връщат любовта и семейството, куркумата отмива гнева и болката, коренът от лотос привлича нова любов и събужда мечти, ванилията пропъжда страховете, а индийското орехче в джоба е тайният амулет на почитателите на хазарта. ■

ГОРЧИВО, ГОРЧИВО!

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 ISTOCK

Нежно флуоресцираща чаша тоник с резен лимон и няколко бучки лег. 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 сладкоиселия вкус и отпускащото въздействие на алкохола.

НО МАЛКО ХОРА ЗНАЯТ, 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 гревни градове на

инките, но и маларията.

Според най-популярната версия първите контакти между европейците и хинина датират от средата на XVII век. По време на експедиция в Ангите жената на перуанския вицецрал графиня Чинчон се заразила от малария – болест, която по онова време често завършвала с фатален изход. Съпругът ѝ потърсил лек при инките и те му открили тайната на кората от хининовото дърво – вечнозелено храстовидно растение, произхождащо от влажните гори на Ангите, 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 чудотворното 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 наме-





Bittersweet

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

By YASEN BORISLAVOV / Photography ISTOCK

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 fa-

tal 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 distrust.

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 anti-malaria 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 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 ever-so-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. ■

рения лек срещу опасната болест испанските конкистадори избили инките, взели златото им и колонизирали земите им.

ПО-КЪСНО В ЧЕСТ НА ГРАФИНИЯТА 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 антималярийните свойства на кората от хининовото дърво били описани още през 1632 от иезуитския 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 като през 1817 френските химици Пелатие и Кавету 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 по-късно 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 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 kg би трябвало да поема около 2400 мг на ден. 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 съзателят на този специфичен клон от медицината установил, че у здрави организми хининът има способността да предизвиква симптоматиката, 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 екстракт от 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 коктейлите.

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 силен сирене, ягоди и мента и т.н. В брака тази хармония се нарича сходство в характеристиките. Явно и при коктейла G&T хармонията се дължи на изключително сходство в характеристиките. ■

ПРАВИЛА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

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

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

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



ТАРИФИ БЕЗ РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

ТАКСИ ЗА РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

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

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

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

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

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

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

ТАРИФИ С РЕГИСТРИРАН БАГАЖ

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

По международни и вътрешни линии:

БИЗНЕС КЛАСА

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

ИКОНОМИЧНА КЛАСА

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

Изключения

• ЗЛАТНА КАРТА FLY MORE

• БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КАРТА VISA PLATINUM ОТ ЦКБ

• БИЛЕТИ, ЗАПЛАТЕНИ С КОБРАНДИРАНА КАРТА „БЪЛГАРИЯ ЕЪР И ЦКБ“

• ЧЛЕНОВЕ НА ПРОГРАМАТА CCB CLUB

• МОРЯЦИ***

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

• БЕБЕТА ОТ 0-2 ГОДИНИ

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

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

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

TARIFFS WITHOUT CHECKED BAGGAGE

Each passenger who bought a ticket in a tariff that includes only a hand baggage carriage, is allowed to transport in the cabin free baggage allowance as follows:

ECONOMY CLASS

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

FEES FOR CHECKED BAGGAGE CARRIAGE

- First piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm*;
- Domestic flights – EUR 15 one way;
- International flights – EUR 20 one way**.
- For travel to/from Dubai - EUR 30 one way

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

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

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

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

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

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

TARIFFS WITH CHECKED-IN BAGGAGE

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

International and Domestic flights

BUSINESS CLASS

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

ECONOMY CLASS

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

Exceptions

• GOLD CARD FLY MORE

• TICKETS PAID WITH VISA PLATINUM CARD BY CCBANK

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

• MEMBERS OF THE CCB CLUB PROGRAM

• SEAMEN***

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

• INFANTS 0-2 YEARS OF AGE

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

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

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

*** If your tickets are paid in the company's website, as well as in the cases of: possession of gold card FLY MORE, membership in CCB Club, or tickets paid with co-branded card from CCB and Bulgaria Air or Visa Platinum card from CCB you need to contact us by phone +359 2 4020 400 or e-mail callfb@air.bg to reissue the ticket entitled to free 2 pieces of luggage. Possession of card CCB Club, Visa Platinum CCB, co-branded card from CCB and Bulgaria Air, and Gold Card FLY MORE does not entitle the additional free checked baggage on tariff without luggage.

допълнителен чекиран багаж по тарифа без багаж.

*** За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци, е необходимо билетът да бъде издаден в по-специална моряшка тарифа. За повече информация и резервация можете да се обърнете към Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +359 2 4020 400 или на e-mail callfb@air.bg, бюрата на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.

ПЪТНИКЪТ МОЖЕ ДА ПРЕВОЗВА И ПОВЕЧЕ ОТ БЕЗПЛАТНАТА НОРМА БАГАЖ СРЕЩУ ДОПЪЛНИТЕЛНО ЗАПЛАЩАНЕ *

Такси за свързбагаж

МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

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

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

ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 kg и 32 kg * – 20 евро;
За големина на багажа между 158 cm и 203 cm – 30 евро;
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 kg до и 158 cm – 20 евро;
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 kg до и 158 cm – 50 евро;
*Багаж с тегло над 32 kg може да се превозва само като карго.

Специални категории багаж

СПОРТНА ЕКИПИРОВКА

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

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

ВЕЛОСИПЕДИ

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

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

ОРЪЖИЕ

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

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

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

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В ПЪТНИЧЕСКАТА КАБИНА /PETC/

- Максимално тегло на животното и клетката – до 8 kg*;
- Максимални размери на клетката – 48 x 35 x 22 cm;
- Не се включва в безплатната норма багаж и се заплаща такса от 60 евро в посока.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В БАГАЖНИКА /AVIH/

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

Важни уточнения за превоза на домашни любимци:

- Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията. За потвърждение е необходимо да се свържете с Центъра ни за обслужване на клиенти на телефон: +359 2 402 0400 или по e-mail callfb@air.bg;
- Приемат се за превоз само кучета и котки;
- „България Еър“ не приема за превоз животни до и от Великобритания;
- Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго (напр. Американски питбул териер, Стафордширски бултериер, Американски стафордширски териер, Бултериер, Американски булдог, Дого Аржентино, Кангал (Анатолийска овчарка), Кавказка овчарка, Ротвайлер, Родезийски риджбек, Доберман, Кане Корсо и др.)

*за полети FB1431/1432 до и от Париж, където опериращ превозвач е Air France, максималното тегло за превоз на PETC е 6 kg.

** Животни с тегло с контейнера над 32 kg не се приемат за превоз до/от Брюксел.

* За смесени превози с участието на „България Еър“ и други партньорски авиокомпани в маршрута могат да бъдат прилагани други условия за багаж

*** In order to take advantage of our conditions for the transportation of seamen, the ticket must be issued at a special seaman fare. For more information and reservations, please contact the Customer Service Center at +359 2 4020 400 or e-mail callfb@air.bg, any of the Bulgaria Air offices or through the travel agent network.

THE PASSENGER MAY CARRY MORE THAN THE FREE BAGGAGE ALLOWANCE AT ADDITIONAL COST *

Excess baggage fees

INTERNATIONAL FLIGHTS

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

For travel from London the indicated fares are respectively 50/70/100 GBP, from Zurich 50/70/100 CHF, from Tel Aviv 50/70/100 USD
When traveling from any of the Greek destinations (Thessaloniki, Athens, Rhodes, Corfu or Heraklion) additional piece of checked baggage or oversize baggage can be requested only through the ticket issuer or through the Customer Service Center by email at callfb@air.bg or phone +359 2 40 20 400.

DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 20;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 30;
Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 20;
Extra piece – third bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 50;
* Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.

Special categories of baggage

SPORT EQUIPMENT

Transportation of sport equipment is not included in the quota of checked baggage. It is charged as an extra piece of checked baggage – EUR 50 in direction.

The equipment must be of maximum weight and total dimensions 23 kg and 203 cm.

Exception: for all flights operated by Bulgaria Air:

- Free carriage of 1 piece of ski / snowboard equipment.

BICYCLES

Accepted for carriage in special packaging (cardboard or a special case). Maximum size of package 160 x 90 x 25 cm. This service requires pre-confirmation in the reservation.

International flights: EUR 70 per direction. **Domestic flights:** EUR 30 per direction.

FIREARMS

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

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

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

PETS IN THE PASSENGER CABIN /PETC/

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

PETS IN THE HOLD /AVIH/

- No limitation in the weight of the animal;
- Maximum dimensions of the container – 110 x 65 x 70 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and the following fees apply:

At the weight of the animal and container up to 32 kg – EUR 100 per direction;
At the weight of the animal and container over 32 kg – EUR 140 per direction.

Important information for live animal transportation:

- Pets transportation (both PETC and AVIH) is a subject to compulsory confirmation from the Airline. For confirmation please contact our Customer Service Centre at +359 2 402 0400 or by e-mail: callfb@air.bg;
- Only dogs and cats are accepted for transport;
- Bulgaria Air does not accept animals to and from Great Britain;
- Fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo (example: American Pit Bull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bull Terrier, Bull Terrier, American Bulldog, Dogo Argentino, Karabash (Kangal), Anatolian Shepherd Dog, Caucasian Ovcharka (Caucasian Shepherd Dog), Rottweiler, Rhodesian Ridgeback, Doberman, Cane Corso, etc.).

* For flights FB1431/1432 to and from Paris where operating carrier is Air France, the maximum weight of PETC is 6 kg.

** Animals weighing over 32 kg together with the container are not accepted for carriage to / from Brussels.

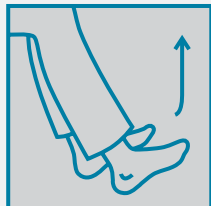
* For partner flights involving Bulgaria Air and other partner airlines, other luggage conditions may apply.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

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

FIT TO FLY

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



ХОДИЛА

10 пъти

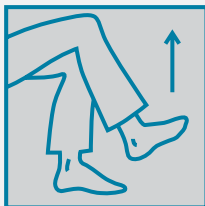
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

Правете кръгови движения първо с единия крак, а после с другия.



КОЛЕНЕ

30 пъти

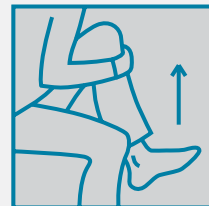
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



РАМЕНЕ

5 пъти

Поставете ръцете на бедрата и започнете да описвате кръгови движения с раменете.



КРАКА

10 пъти

Наведете се леко напред. Обгърнете с ръце коленете и ги повдигнете на нивото на гърдите. Задръжте така 15 секунди.



ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

Поставете и двете стъпала на пода и стегнете корема. Навеждайте се напред, докато ръцете Ви не опрат пръстите на краката.

FEET

10 times

Placing your heels on the floor, stretch your toes upwards. Then, keeping your toes on the floor, raise your heels upwards.

ANKLES

15 times

Rotate your foot – first in one direction and then the other.

KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

SHOULDERS

5 times

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

LEGS

10 times

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

BACK AND ARMS

15 times

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

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

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

Опитайте да се отпуснете – вдишвайте дълбоко през носа и задръжте въздуха няколко секунди, преди да го издишате.

RELAX!

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

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

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

Усещате болка в ушите? Запушете носа, затворете устата и започнете да преглъщате или да се опитвате да изкарате въздуха, без да отваряте уста. Дъвченето на дъвка също помага.

Стимулирайте кръвообращението си, като се разходите по пътеката в самолета. Избягвайте да седите с кръстосани крака, защото това може да ограничи кръвообращението. Може да се почувствате по-удобно, ако свалите обувките. Пийте повече вода и по-малко алкохол, чай или кафе.

DURING THE FLIGHT

Ear pain? Pinch your nose shut, close your mouth and swallow or blow out against your closed mouth. Alternatively, chew some gum.

Stimulate your circulation by walking around the cabin and stretching. Avoid sitting with your legs crossed as this restricts circulation. Removing your shoes may provide you with more comfort. Drink plenty of water and not too much alcohol, tea or coffee.

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

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

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

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

REDUCING JETLAG

Begin adjusting your body clock to the time zone of your destination the night before departure by going to bed earlier or later.

Don't consume too much food the night before you leave, or drink too much coffee or alcohol. Eat protein-rich meals at times that are normal for your new time zone.

At your destination, take light exercise – such as a walk. Spend at least 30 minutes in daylight.

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

„България Ер“ Ви желае безопасен и удобен полет. Висококвалифицираните ни летци, стюардеси и стюарди са обучени да осигурят безопасността Ви. Ето някои основни моменти от безопасността, с които може да се запознаете, докато почивате и се наслаждавате на полета с „България Ер“.

ВАШЕТО ЗДРАВЕ

Ако имате притеснения за здравето си, свързани с пътуването, и особено ако страдате от дихателни или сърдечно-съдови заболявания, посетете лекаря си преди заминаване. Аптеките могат да Ви предложат лекар- ства без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар кои са най-подходящи за Вас

ВАШИЯТ БАГАЖ

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в креслото уморен и изтощен, означава да започнеш пътуването си зле. В ръчния багаж носете само основното, което ще Ви трябва по време на полета.

СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

Опитайте се да пристигнете на летището рано. Оставете си достатъчно време за формалности, пазаруване и отвеждане към самолета. Времето за регистриране на пътниците е различно на различните летища и може да варира според дестинацията. Добре е да се информирате предварително за часа, в който трябва да сте на летището.

ВАШАТА СИГУРНОСТ

Запознайте се с изискванията за сигурност и ги спазвайте. Не се съгласявайте да пренасяте чужд багаж. Не оставайте багажа си без надзор. Слагайте ножове, ножици и остри предмети в куфара, който предавате за транспортиране в багажника на самолета. Ако са в ръчния Ви багаж, летищните служби за сигурност ще Ви забранят да ги качите в самолета.

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ

Сложете тежките предмети под седалката пред Вас, а леките – в багажните отделения над седалките. Не блокирайте с багаж пътя към аварийните изходи и пътеките между креслата. Отваряйте багажниците над седалките внимателно – ако съдържанието им е разместено по време на полета, при отваряне от тях може да паднат предмети.

ПУШЕНЕТО

Пушенето в самолета е опасно. Забранено е на всички полети на „България Ер“. На кабинния екипаж е наредено да следи за изпълнението на забраната. Не пушете в тоалетните, които са оборудвани с датчици за дим.

УПЪТВАНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Преди заминаване и пристигане кабинният състав на „България Ер“ ще Ви запознае с правилата за безопасност в самолета. Упътването включва сведения за предпазните колани, кислородните маски, изходите, аварийното напускане на самолета, спасителните жилетки. Молим за Вашето внимание по време на демонстрацията. Разгледайте инструкцията за безопасност в самолета, която е в джоба на седалката пред Вас.

КАБИНЕН ЕКИПАЖ

Кабинният екипаж на „България Ер“ се грижи да Ви обслужва отлично и да осигурява безопасността по всяко време. Не се притеснявайте да повикате стюардесите и стюардите, като използвате разположения над креслото Ви бутон, да споделяте коментарите си с тях и да ги уведомявате за потребностите си.

ПРИ ПРИСТИГАНЕ

Пазете багажите си купони, за да намерите лесно багажа си. Отделете малко време, за да се аклиматизирате след пристигането си.

YOUR COMFORT AND SAFETY IN THE AIR

Bulgaria Air wishes you a safe and comfortable journey. Our highly trained flight deck and cabin crews are here to take care of your safety. While relaxing and enjoying Bulgaria Air's inflight service, you may consider the basic points that follow.

YOUR HEALTH

If you have any medical concerns about making a journey, or if you suffer from a respiratory or heart condition, see your doctor before traveling. There are over-the-counter medicines available, but we recommended always to consult a doctor to determine which are suitable for you.

YOUR LUGGAGE

Try to travel light. Carrying heavy bags can cause considerable stress you may not be used to. Arriving at your sit exhausted and perspiring is not a good start to your journey. In your hand luggage, carry only essential items which you will genuinely need during the flight.

YOUR CHECK IN DEADLINE

Arrive early at the airport. Give yourself plenty of time to check-in, shop and board. Check-in times vary from airport to airport and from destination to destination. Please, inform yourself well in advance to avoid delays/cancellations.

YOUR SECURITY

Do read and follow the security requirements. Do not agree to carry other people's items with you. Never leave your luggage unattended. Store personal knives, scissors and other sharp objects safely inside your suitcase or hold luggage. If you do not, airport security staff will stop you taking them aboard in your cabin luggage.

YOUR HAND LUGGAGE

Please store heavy items underneath the seat in front of you. Stow lighter items in the overhead luggage racks. Please ensure you do not block access to the emergency exits, and do not block the aisle. Please open the overhead lockers with caution: items there may have become disturbed and may fall onto the seats below.

SMOKING

Smoking onboard is dangerous. All Bulgaria Air flights are non-smoking and cabin crew are under strict instructions to monitor observance. Please do not smoke in the lavatories; they are equipped with smoke sensors.

THE SAFETY BRIEFING

Before departure and on approach, Bulgaria Air cabin crew will demonstrate the rules of safety on board our aircraft. The briefing includes information on your seatbelt, how to use your oxygen mask, how to locate exits, how to leave the aircraft in an emergency, and how to use your lifejacket. Please spare a moment to watch their demonstration. Please also consult the illustrated Safety on Board leaflet in the seat pocket in front of you.

YOUR CABIN CREW

The Bulgaria Air flight attendants are on board to provide you with top class inflight service and ensure your safety at all times. Please do not hesitate to use the overhead attendant call button and share comments or request service from your flight attendant.

AT THE DESTINATION AIRPORT

Have your luggage identification tags ready to help you find your luggage. Give yourself some time for initial acclimatisation with the weather and environment of your destination.

От 6 ноември 2006 г. в Европейския съюз са в сила нови мерки за сигурност, които ограничават количеството течности в ръчния багаж. Те трябва да са в самостоятелни опаковки до 100 мл всяка и общо до 1 л, поставени в самозапечатващ се прозрачен плик, който подлежи на проверка от служителите по сигурността. Ограниченията се отнасят за следните течности: вода, напитки, супи, сиропи, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, лъна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.

Списъкът посочва някои от забранените за пренос предмети, без да бъде изчерпателен. Моля, консултирайте се с летищния персонал за по-пълна информация.

Уважаеми пътници,

В съответствие с директива на Европейската комисия 68/2004 от 15 януари 2004 г., в охраняемите зони на летищата и в ръчния багаж не бива да се слагат предмети, с които е възможно или изглежда възможно да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брагви, секири, сатъри, томахавки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кнки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тоязи / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

From November 6, 2006 the European Union adopted new security rules that restrict the amount of liquids you can take through security checkpoints, in addition to other prohibited articles. These liquids must be in individual containers with a maximum capacity of 100 ml each, packed in one transparent, resealable plastic bag (with a capacity of no more than one litre). The restrictions apply to liquids such as water, drinks, soups, syrups, make-up, creams, lotions, gels, perfumes, deodorants, sprays, tooth paste and shaving foam. Liquid foods for babies and any medication a passenger may need during a flight are exempt from the above restrictions but must be presented at security checkpoints.

This is not an exhaustive list. If in doubt, please, consult the airport staff who will be happy to provide you with more detailed information.

Dear passengers,

In keeping with European Commission Regulation № 68/2004 of 15 January 2004, any object capable, or appearing capable of causing injury should not be carried into the security restricted areas of the airports and into the aircraft's cabins. These include, but are not limited to:

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatchets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.



Защото знаем, че те са част от Вашето семейство – възползвайте се от услугата ни за превоз на домашни любимци!

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг, а размерите на клетката 48 x 35 x 22 cm. За услугата се заплаща такса от 60 евро в посока.

При превоз на домашни любимци в багажното отделение /AVIH/ няма ограничение в теглото

на животното, а максималните размери на клетката са 110 x 65 x 70 cm. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 100 евро, а над 32 кг – 140 евро в посока. Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено до и от Великобритания не се предлага услугата превоз на животни.

Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго.

Пътниците, които желаят да пътуват с домашен любимец (куче или котка), предварително трябва да се запознаят с инструкциите за превоз на домашни любимци на авиокомпанията на www.air.bg и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на ЕС. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортът трябва да отговаря на общоприетия международен образец.

Because we know they are part of your family – take advantage of our service for animal transportation!

When transporting pets in the passenger cabin /PETC/ the maximum weight of the animal and the cage is up to 8 kg and the maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm. A fee of EUR 60 per direction applies.

When transporting pets in the luggage compartment /AVIH/ there are no limitations in the weight of the animal. The maximum dimensions of the

container are 110 x 65 x 70 cm.

At the weight of the animal and container up to 32 kg, a fee of EUR 100 per direction applies, if the weight is over 32 kg – EUR 140 per direction applies.

Pets' transportation is a subject to compulsory confirmation from the Airline.

Only dogs and cats are accepted for transport. Animal transportation to and from Great Britain is not allowed.

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

Passengers willing to travel with a pet (dog or a cat), should get acquainted in advance with the airline's instructions for traveling with pets on www.air.bg as well as to observe and follow all the conditions of Regulation 576/2013. The regulation is mandatory for all EU member countries. During check-in the pet's documents will be thoroughly checked. The passport must comply with the generally accepted international model.

Upgrade to business class, за да е перфектно

„България Еър“ Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade to business class.

Upgrade може да бъде закупен от 24 часа до 40 минути преди излитане, при наличие на свободни места. Освен удобство и комфорт, услугата Ви носи още редица предимства

като приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на програма FLY MORE, печелите и повече точки.

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спазва разрешението за превоз на багаж и на другия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

всичките предимства. Таксата за услугата Upgrade е 50 евро* в посока по вътрешни линии и 100 евро* в посока по международни линии.

Можете да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиентите на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

Bulgaria Air gives you the opportunity to increase the comfort of your trip with the Upgrade to the business class service.

The Upgrade may be purchased from 24 hours to 40 minutes before scheduled departure in case of availability.

By choosing it you get not only comfort and convenience, but also

priority check-in and boarding in the airplane, additional baggage, access to airport business lounges and business class catering. If you are a member of our frequent flyer program FLY MORE, you earn more points as well.

Please note that in case of a connecting flight, the luggage permit of the other carrier must be checked and observed with.

We also advise you to request UPGRADE at least 2 hours before the departure from Sofia in order

to enjoy catering as part of all the benefits of the service. The Upgrade fee is EUR 50 in direction for domestic flights and EUR 100 in direction for all international flights.

Upgrade can be purchased at our Customer Service Center: +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.



Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Сега можете с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и аварийен изход, а тези на 4

ред можете да резервирате като предпочитани, поради близостта им до изхода и възможността бързо да се отправите към крайната точка или трансферния си пункт. Можете да заявите и заплатите своето място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си

гарантирате налично място и да спестите време на летището. Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат настанявани на аварийни изходи, например хора с физически, психически и слухови увреждания, възрастни хора, деца и бебета (със или без придружител) и пътници с наднормено тегло.

*** За Тел Авиъ таксата е в щатски долара, за Лондон в паунда, за Цюрих в швейцарски франка.**

Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort!

How? Just book your seat with extra space and more comfort for 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit for 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by Bulgaria Air. Seats with extra space are located on the 3rd row and emergency exit, while those at 4th row can be booked as a

preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point.

You can request and prepay your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior to the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat

for you and to save time at the airport. It should be considered that here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

*** For Tel Aviv the fee is in USD, for London in GBP, for Zurich in CHF**



Пътуване на деца без придружител

Доверете се на услугата на „България Еър“ за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

• За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50%

от еднопосочната тарифа в М класа и двупосочни летищни такси за стюарда-придружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс УМ такса в размер на 50 евро на отсечка за международни полети и 30 евро за вътрешни полети. За София – Лондон таксата е 60 евро, а за Лондон – София е 60 паунда.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата

срещу заплащане на УМ таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да се възползвате от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на callfb@air.bg.

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт.

Една стюаргеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една УМ такса.

Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of

the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of

the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior to the flight at callfb@air.bg

Your child must carry a valid passport with him/her. One flight attendant can accompany two children from the same family – brothers and sisters who travel together. For them is paid a single UM fee.

THE FACE OF

Bulgaria Air

National Carrier www.air.bg



Airbus A320-214



Airbus A320-214



Airbus A319-112



Boeing 737-300



Embraer 190-100



CODESHARE PARTNERS

Codeshare partnerships are an integral part of Bulgaria Air route portfolio. They enable the airline to provide its customers more frequencies to a particular destination as well as to widen its destinations list at facilitated booking procedure.



SOFIA – MOSCOW
VARNA / BURGAS – MOSCOW



SOFIA – PARIS / VARNA
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX



SOFIA – ROME / MILAN / VARNA / BURGAS
ROME – MILAN / TURIN / FLORENCE / GENOA / NAPLES
/ PIZA / VENICE / BOLOGNA / TRIEST / VERONA /
CATANIA / BARI / PALERMO / LAMECIA TERME /
BRINDISI / REGGIO CALABRIA / MADRID / BARCELONA /
AMSTERDAM / LONDON / PARIS / BRUSSELS / PRAGUE /
GENEVA / MALTA



SOFIA – MADRID
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



SOFIA – AMSTERDAM



SOFIA – ATHENS / LARNACA / VARNA / BURGAS
ATHENS – BEYRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI
LARNACA – TEL AVIV



SOFIA – BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNA
BELGRADE – GENEVA

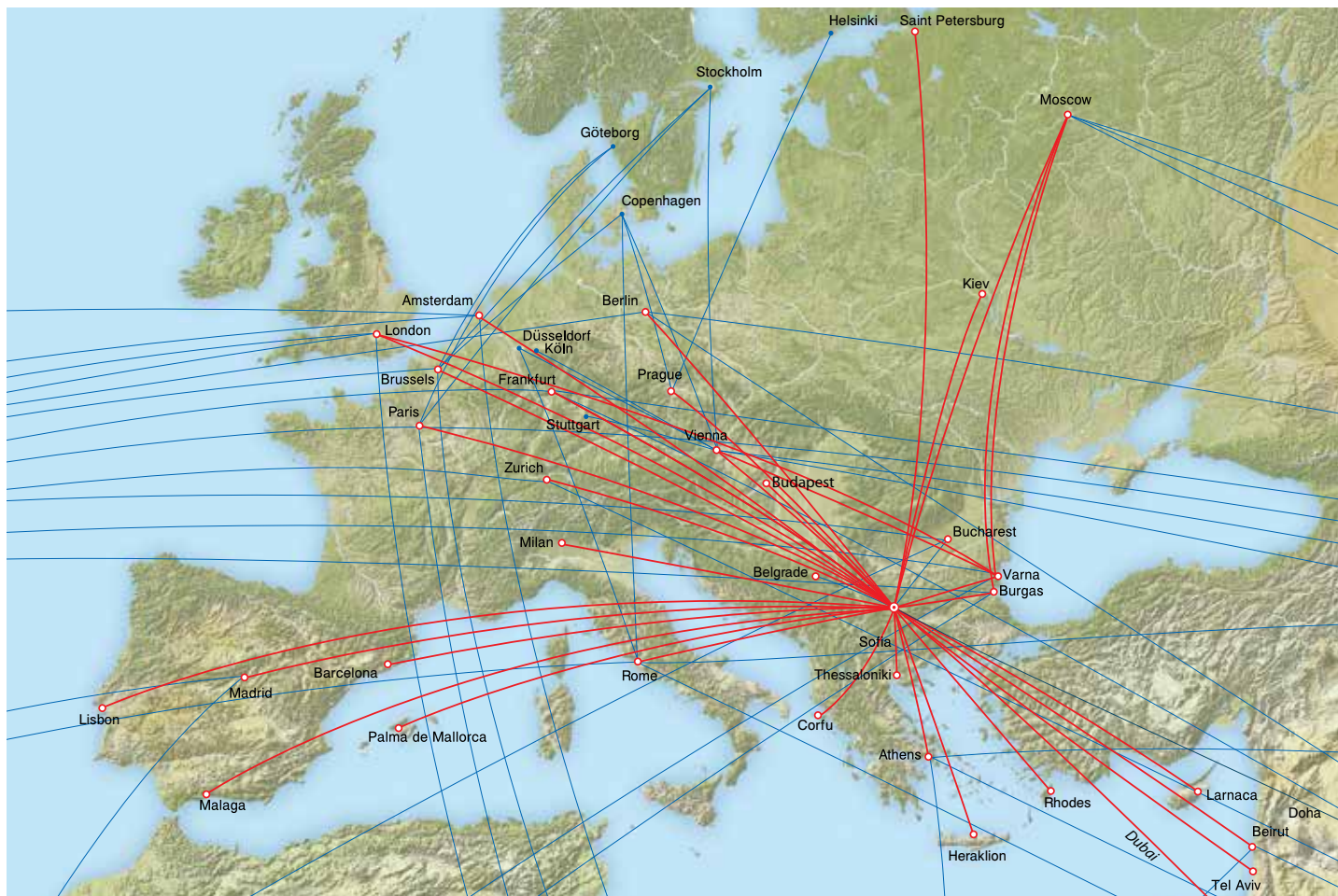


VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST



Sofia – Doha / Bucharest / Varna / BURGAS

Дестинации Destinations



CODESHARE PARTNERS

Code share партньорството позволява на авиокомпаниите да предлагат на своите пътници повече полети до дадената дестинация при облекчена процедура за резервация, както на собствените полети, така и на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.



SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговарят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.



INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



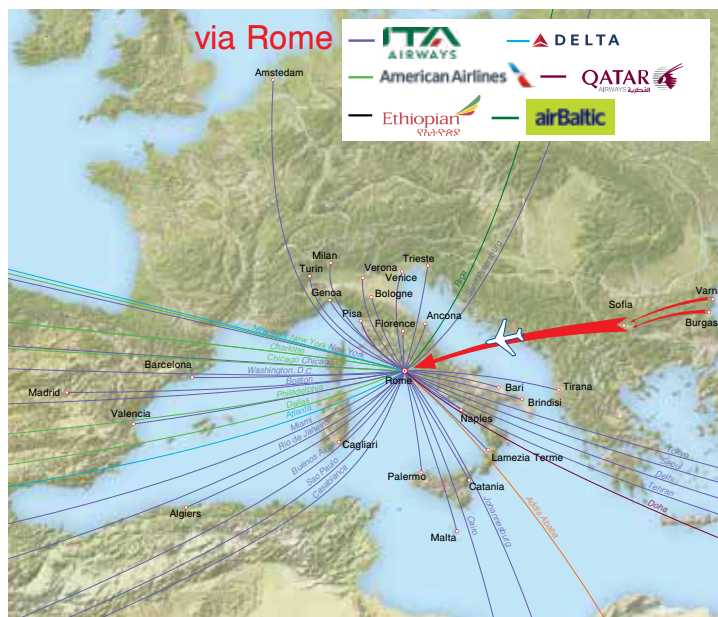
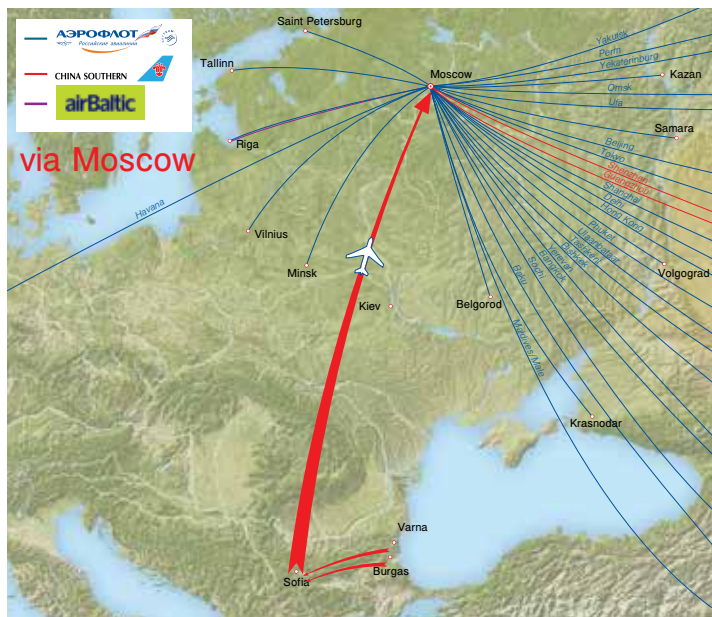
Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.











Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?

BULGARIA AIR: Where to find us?

<div>SOF BOJ VAR</div> <div></div>	Customer Service Center 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-22:00 Local Time</i>	phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg
	Head office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i>	fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg
	Sofia City Office 2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> <i>Monday – Friday</i> <i>09:00 – 17:30 Local time</i>	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 <i>Working hours Opens 2 hours prior to scheduled departure</i>	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 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00 - 17:00 Local time</i> <i>Saturdays customers are served by email and phone from 10:00 to 16:00 Local time.</i>	phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg
	Shumen City office <i>Shumen, Patleyna 10 str.</i> <i>Monday-Friday: 09:00-17:00</i>	phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg
	<div>BRU</div> <div></div>	Belgium, Brussels <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>10:00-19:00 Local Time</i>

<div>BER</div> <div></div>	Germany, Berlin Bulgarian Air Tour Leipziger str 114115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-18:00 Local Time</i>	phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg
<div>LON</div> <div></div>	United Kingdom, London Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:30 - 17:30 Local Time</i>	phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg
<div>MOW</div> <div></div>	Russia, Moscow City Office 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and</i> <i>September)</i>	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 <i>Working hours:</i> <i>Opens 2 hours before flight</i>	e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg
<div>TLV</div> <div></div>	Israel - Tel Aviv Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> <i>Sunday - Thursday:</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i>	phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg
<div>USA</div> <div></div>	Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 9am - 5pm,</i> <i>Saturday - Sunday 9am -1pm (EST)</i>	phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg
<div>VIE</div> <div></div>	Austria, Vienna Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Thursday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>Friday</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i>	phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg



POSOKA.COM

Феста де Сао Жоао

Тактът на Португалия

Фиестата се провежда в Порто през юни повече от 600 години. Започва с танци и музика по улиците в следобедните часове, а партито продължава до късно през нощта. Участниците пускат небесни фенери и балони и се наслаждават на среднощния спектакъл с фойерверки. Фиестата продължава до зори. Като част от празника, младите мъже хвърлят чеснови цветя по жените, които им харесат.

Резервирай своето вълнуващо пътуване на
www.posoka.com или се свържи с нас на **0700 17 107**



Забравете света и открийте своя...

Лятото чука на вратата на вашия морски дом



За повече информация и резервации:

+359 888 77 33 44

office@campinggradina.com

reservations@campinggradina.com

www.campinggradina.com