THE INFLIGHT MAGAZINE
your complimentary copy
152 (4) / 2023

ON AIR BULGARIA

The Dollar's Rise and Fall
ЗАЛЕЗЪТ НА ДОЛАРА

Unruly Creation
КОЙ СЕ СТРАХУВА ОТ ИИ?

Barcelona in 6 Steps
БАРСЕЛОНА В 6 СТЪПКИ

THE HIGH-END OF LUXURY

Torsten Müller-Ötvös, CEO of Rolls-Royce Motor Cars
Торстен Мюлер-Отвош, CEO на Rolls-Royce Motor Cars

OVER A MILLION READERS PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg

ВСЕЛЕНА ОТ НОВИ ВЪЗМОЖНОСТИ

С ПЪРВАТА В БЪЛГАРИЯ
МЕТАЛНА КРЕДИТНА КАРТА
MASTERCARD UNIVERSE

mastercard

Postbank

Ексклузивно на www.postbank.bg

ВАШАТА ПОЧИВКА ЗАПОЧВА ОЩЕ НА ЛЕТИЩЕТО

През най-натоварените месеци от годината увеличеният пътникопоток създава предпоставки за забавяне на процедурите по check-in и проверка на сигурността на всички европейски летища. Навременното пристигане за предстоящ полет остава надеждна мярка срещу множество главоболия, които могат да помрачат началото на всяко лятно приключение. „България Еър“ цени спокойствието и комфорта на своите пътници. Затова националният превозвач съветва пристигането на летището да се осъществява минимум 3 часа преди излитане до някоя от международните дестинации, до които лети авиокомпанията.

В помощ за едно бързо и безпроблемно отвеждане за полет, „България Еър“ предоставя безплатен online check-in за почти всички свои дестинации. Така всеки може да спести време, като сам издаде бордната си карта лесно и удобно.

В допълнение към тази услуга, Летище София предоставя на използвалите online-check in пътници специални drop-off гишета, където да оставят своя допълнителен чекиран багаж.

По този начин националният превозвач отговаря на увеличената натовареност на летищата, до които оперира по международните си полети, като следи за нуждите на своите пътници и безпроблемното им пътуване към тяхното лятно приключение.

Актуална информация - на www.air.bg.

YOUR HOLIDAY STARTS AT THE AIRPORT

During the busiest months of the year, the increased passenger flow creates conditions for delays in check-in procedures and security checks at all European airports. Arriving on time for an upcoming flight remains a foolproof measure against the many headaches that can mar the start of any summer adventure. Bulgaria Air values the peace and comfort of its passengers. Therefore, the national carrier advises to arrive at the airport at least 3 hours before departure to any of the international destinations to which the airline flies.

To help you get on your flight quickly and smoothly, Bulgaria Air provides free online check-in for almost all of its destinations. So everyone can save time by issuing their own boarding pass easily and conveniently.

In addition to this service, Sofia Airport provides passengers using online check-in with special drop-off counters where they can leave their additional checked baggage.

In this way, the national carrier responds to the increased traffic at the airports it operates to on its international flights, keeping an eye on the needs of its passengers and their smooth journey to their summer adventure.

For more information - www.air.bg.

ПОЛЕТИ КЪМ ЛЯТОТО

Екзотични дестинации

- Ако зимата и студът просто не са за теб, можеш да полетиш там, където лятото никога не си отива.
- Пътувай с България Еър до Малдивите, Сейшелите, о-в Мавриций, Куба, Занзибар, Канкун или Пунта Кана.
- Поеми по своя път към лятото с удобни полети и трансферни връзки през Франкфурт, Лондон и Париж.

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

Резервирай своя полет сега на www.air.bg или в мобилното приложение

www.air.bg

9 | BUSINESS ECONOMY

18 | Луксът е нещо дълбоко лично
Торстен Мюлер-Отвош, главен изпълнителен директор на Rolls-Royce Motor Cars,пред Bulgaria ON AIR

22 | Luxury is Something Deeply Personal

10 | Числа и лица
Facts & Figures

12 | Възходът и падението на зелените пари

14 | The Rise and Fall of Greenbacks

28 | Защо фермите на Европа изчезват?

32 | Why Are Europe's Farms Disappearing?

35 | ANALYSIS POLITICS

40 | Непокорно творение
Най-страшното в Изкуствения интелект е, че дори създателите му не разбират как точно работи

43 | Unruly Creation

46 | Души срещу машината

48 | Souls against the Machine

52 | Изкуство на сенките
Art of Shadows

59 | SCIENCE TECHNOLOGY

62 | Революция на кредит
Всички планове за електрическия преход се основават на технологии, които още не са създадени

68 | The Pay Later Revolution

60 | Опасно ли е кафето без кофеин
The Hazard of Decaf

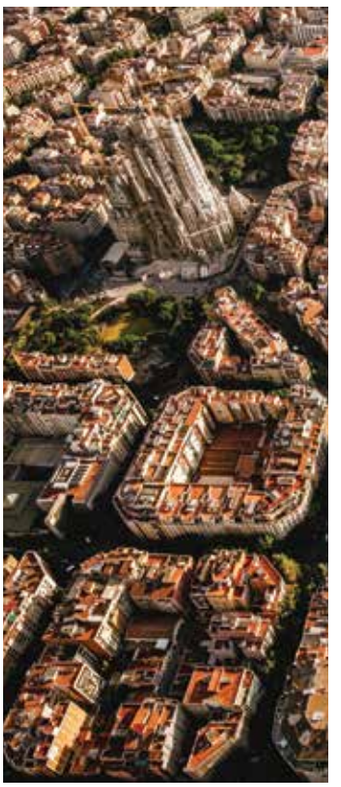
65 | батерии за бъдещето

70 | 10 Batteries for the Future

74 | Храм на излишъка

78 | Temple of Excess

81 | TRAVEL LIFESTYLE



88 | Градът на суетата
Как да извлечете максимума от Барселона в шест прости стъпки

88 | The City of Vanity

84 | Комедия като за Оскар

86 | A Comedy Worthy of Oscar

105 | Завещанието на архитекта

107 | The Architect's Legacy

111 | Съкровището от пещерата

112 | The Treasure from the Cave

114 | Твърде хубаво, за да е истина

116 | Too Good to be True

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg

THE INFLIGHT MAGAZINE

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

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

ГЛАВЕН РЕДАКТОР
Константин Томов
ktomov@bulgariaonair.bg

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

ПРЕВОДАЧИ
Global Club

TRANSLATORS
Global Club

АВТОРИ
Бойко Василев
Димитър Кьосемарлиев
Емил Иванов
Ивайло Петров
Калин Ангелов
Калин Николов
Петър Йовчев
Ясен Борославов

CONTRIBUTORS
Boyko Vassilev
Dimitar Kyossemarliev
Emil Ivanov
Ivaylo Petrov
Kalin Angelov
Kalin Nikolov
Petar Yovchev
Yassen Borislavov

ДИЗАЙН
BRAND NEW DAYS

DESIGN
BRAND NEW DAYS

ИЗДАТЕЛ
ИНВЕСТОР МЕДИА ГРУП

PUBLISHER
INVESTOR MEDIA GROUP

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
Виктория Миткова

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: CECBBGSF
Банка „ЦКБ" АД – клон Варна
ISSN 1314-2216

Съгласно чл.7а, ал.1 от Закона за задължителното депозиране на печатни и други произведения и за обявяване на разпространителите и доставчиците на медийни услуги (изм. и доп.ДВ бр.94 от 13.11.2018г.) действителен собственик на дружеството издател на списание "България он ер" е "Инвестор.БГ" АД, което 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 "Децата на бащите", за който получи Голямата награда "Робер Шуман" за 2007 година.

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

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

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

За повече информация и оферта, моля свържете се с нашите търговски екипи от М Кар Груп.

М Кар Варна
9023, Варна
бул. Вл.Варненчик 320
contact@bmw-mcarvarna.bg
www.bmw-mcarvarna.bg
Тел.: +359 52 918 208

М Кар Плевен
5800, Плевен
кв. Дружба 1
contact@bmw-mcarpleven.bg
www.bmw-mcarpleven.bg
Тел.: +359 64 970 804

М Кар Пловдив
4003, Пловдив
бул. Карловско шосе
contact@bmw-mcar.bg
www.bmw-mcar.bg
Тел.: +359 32 571 296

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

BMW M850i xDrive Купе: Среден разход на гориво в л/100 км: 10,8–10,5; CO_2 емисии в г/км (комбинирани): 245–239

ОТНОВО ЛЕТИМ ДО БАРСЕЛОНА!

WE ARE FLYING TO BARCELONA AGAIN!

"България Еър" подновява полетите си до Барселона от 29 април, събота. Националният превозвач ще продължи да оперира редовно линията до края на летния сезон на 28 октомври. Цените започват от 95 евро в икономична класа с включен ръчен багаж. Билетите бизнес класа започват от 465 евро. Барселона е есенцията на средиземноморския чар: лежерен ритъм на живот, безкрайни слънчеви дни, неподражаема кухня и уникално културно и дизайнерско влияние. Тук са творили много от най-великите архитекти – от готическите майстори до модерни гении като Калатрава, Нувел и Херцог/Дьо Мьорон. Но най-прочут е приносът на Антонио Гауди – неговият неповторим почерк се е превърнал в символ на Барселона. А пламъкът на развихрената му фантазия сякаш се предава върху всички останали – местни обитатели и гости.
За да се насладите напълно на този град, не пристигайте с прецизно подготвен дневен ред и начертан маршрут. Барселона е място за приключения, за изследване на непознати улички, за импулсивни решения. С две думи, Барселона е място, на което блажено да се загубиш.

"Bulgaria Air" resumes its flights to Barcelona starting on April 29, Saturday. The national carrier will continue to operate the route regularly until the end of the summer season on October 28. Prices start from 95 euros in economy class with only hand luggage included. Business class tickets start at 465 euros.
Barcelona is the essence of Mediterranean charm: a leisurely pace of life, endless sunny days, inimitable cuisine and a unique cultural and design influence. Many of the greatest architects have worked here, from the Gothic masters to modern geniuses such as Calatrava, Nouvel and Herzog/De Meuron. But the most famous is the contribution of Antonio Gaudi - his unique handwriting has become a symbol of Barcelona. And the flame of his wild fantasy seems to be transmitted to everyone else - local residents and guests.
To fully enjoy this city, don't arrive with a carefully prepared agenda and a planned itinerary. Barcelona is a place for adventure, for exploring unknown streets, for impulsive decisions. In short, Barcelona is a place to blissfully lose yourself in. ■

ПОЧИВКА НА „КЪМПИНГ ГРАДИНА“ С 10% ОТСТЪПКА

GRADINA HOLIDAY AT 10% DISCOUNT

Любимият на поколения българи „Къмпинг Градина“ вече стартира ранното записване за почивка, с 10% отстъпка от цената при резервация през април.
Легендарният къмпинг днес предлага модерни морски къщички с всички удобства, включително и възможност за изнесен офис. В дизайнерски обзаведените кухни може да разгърнете кулинарния си потенциал. Алтернативата са шест първокласни ресторанта, посветени на черноморската, италианската, гръцката и традиционната българска кухня. Плажен волейбол, фитнес на открито и сърф са само част от предлаганите от курорта активности. Официалното откриване на новия сезон е през май. За повече информация - campinggradina.com.

"Camping Gradina", beloved by generations of Bulgarians, has already started early registration for holidays, with a 10% discount on the price when booking in April.
The legendary campsite today offers modern seaside cottages with all the amenities, including the possibility of a remote office. You can unleash your culinary potential in designer-furnished kitchens. The alternative is six first-class restaurants dedicated to Black Sea, Italian, Greek and traditional Bulgarian cuisine. Beach volleyball, outdoor fitness and surfing are just some of the activities offered by the resort. The official opening of the new season is in May. For more information - campinggradina.com. ■

ИЗЦЯЛО НОВИЯТ CX-60

3.3 ЛИТРОВ, 6-ЦИЛИНДРОВ РЕДОВИ ДИЗЕЛОВ ДВИГАТЕЛ,
254 КС, 8-СТЕПЕННА АВТОМАТИЧНА СКОРОСТНА КУТИЯ

ПРЕЦИЗНО ИЗРАБОТЕН В ЯПОНИЯ.

DRIVE TOGETHER

mazda

HEAR.
SEE.
FEEL.

REMASTERING THE SOUND EXPERIENCE

Beolab 28 delivers detailed and adaptive sound that pairs perfectly with Bang & Olufsen's Beovision products. Discover a Home Cinema Experience that creates the sensation of being somewhere else, right in your own living room.

Experience it at your local Bang & Olufsen store.

SOFIA, 53, CHERNI VRAH BLV. - +359 2 8073757 – SOFIA@BEOSTORES.COM
BEOSTORES.BG

BANG & OLUFSEN

28 | ЗАЩО ФЕРМИТЕ НА ЕВРОПА ИЗЧЕЗВАТ?
WHY ARE EUROPE'S FARMS DISAPPEARING?

18 | ТОРСТЕН МЮЛЕР-ОТВОШ
THORSTEN MULLER-OTVOS

12 | ВЪЗХОДЪТ И ПАДЕНИЕТО НА ДОЛАРА
THE RISE AND FALL OF GREENBACKS

ЧИСЛА И ЛИЦА
FIGURES & FACES

14 769 000 000

лева е стойността на износа на България за първите два месеца на 2023 година - с близо 14% повече, отколкото за същия период на 2022, показват данни на Националния статистически институт. Вносът за същия период е на стойност 16.5 млрд. лева, ръст от 7% на годишна база. Най-голяма част от износа е към други страни от Европейския съюз (9.6 млрд. лева), същото важи и за вноса (9.5 млрд.).

EN

BGN 14,769,000,000 is the value of Bulgaria's exports for the first two months of 2023 - nearly 14% more than for the same period of 2022, according to data from the National Statistical Institute. The import for the same period was worth BGN 16.5 billion, a growth of 7% on an annual basis. The largest part of exports is to other countries of the European Union (9.6 billion leva), the same applies to imports (9.5 billion leva). ■

1.58

млн. души са пътували от и до летище София през март 2023 - ръст спрямо 2022, но все още по-малко, отколкото в предкризисната 2019 година. 4656 са излетелите и кацнали самолети за третия месец, което е с 259 по-малко от март 2019. В момента летище София обслужва 77 редовни и 19 чартърни дестинации.

EN

million people traveled to and from Sofia Airport in March 2023 - an increase compared to 2022, but still less than in the pre-crisis year 2019. 4,656 planes took off and landed for the third month, which is 259 fewer than in March 2019. Currently, Sofia Airport serves 77 regular and 19 charter destinations. ■

2

инвеститора в областта на производството на батерии водят преговори за създаване на производствена база в България, обяви инж. Пламен Панчев, изпълнителен директор на "Тракия икономическа зона", пред Bloomberg TV Bulgaria. Става дума за американска компания и за консорциум с европейско и азиатско участие. В зоната вече е осигурена енергия от възобновяеми източници, изисквана от подобен тип инвеститори.

EN

investors in the field of battery production are negotiating to create a production base in Bulgaria, announced Eng. Plamen Panchev, executive director of the "Thrace Economic Zone", to Bloomberg TV Bulgaria. It is an American company and a consortium with European and Asian participation. The area already has the renewable energy required by this type of investor. ■

38.3%

е увеличението в капацитета на фотоволтаичните електроцентрали у нас само за последната година, съобщават от Електроенергийния системен оператор (ЕСО). Общите инсталирани соларни мощности у нас вече надхвърлят 1.7 гигавата и през 2022 са изработили общо 2 тераватчаса електроенергия. Българската енергетика разполага с общо 13.5 гигавата инсталирани мощности, от които 4.5 са въглищни и 3.2 са водни.

EN

is the increase in the capacity of photovoltaic power plants in our country for the last year alone, the Electricity System Operator (ESO) reports. The total installed solar capacities in our country already exceed 1.7 gigawatts and in 2022 they produced a total of 2 terawatt hours of electricity. Bulgarian energy has a total of 13.5 gigawatts of installed capacity, of which 4.5 are coal and 3.2 are hydro. ■

EON

ТВ + ИНТЕРНЕТ ПАКЕТИ

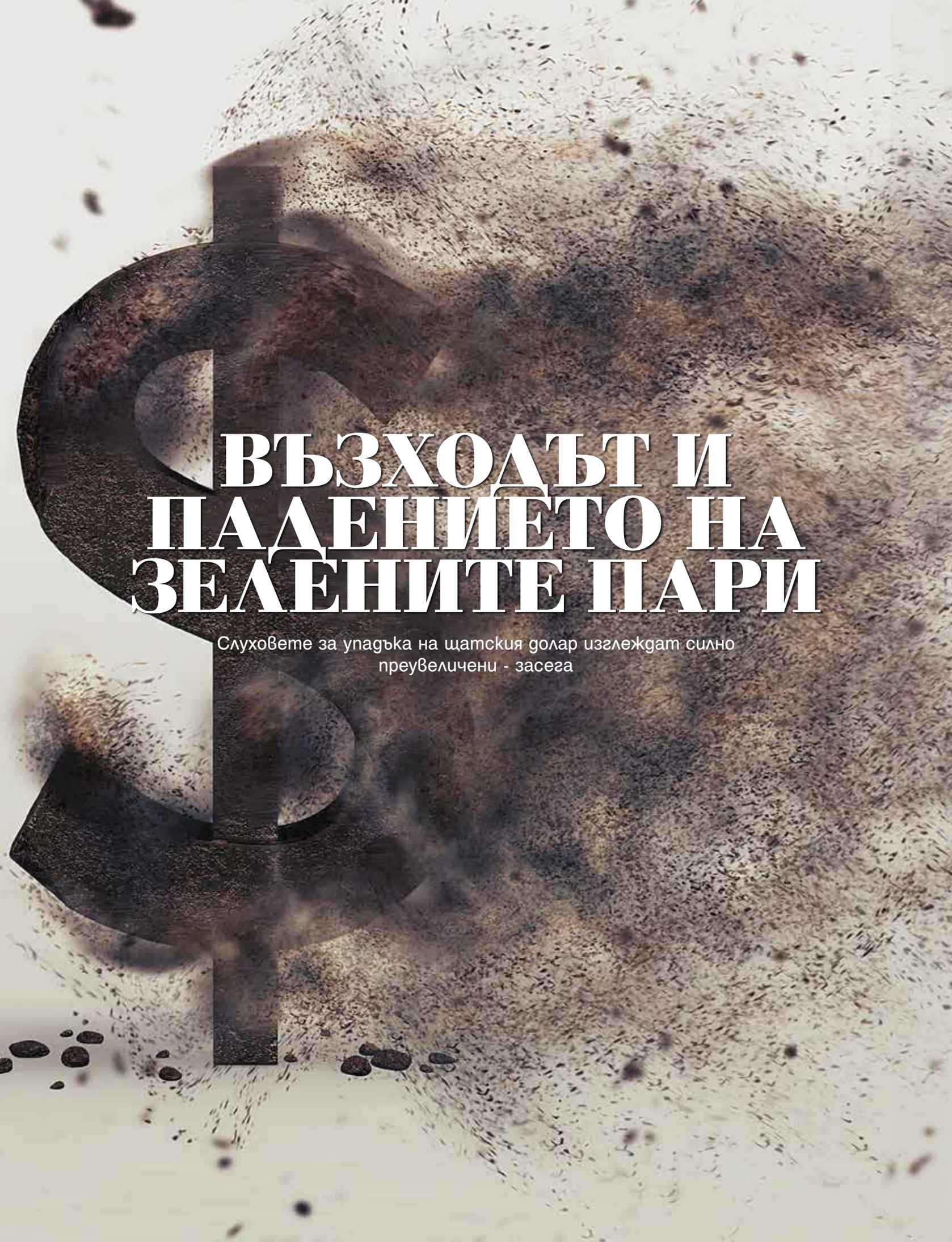
Навсякъде във всеки дом в нашата 5G мрежа

1 ЛЕВ
НА МЕСЕЦ

ЗА ПЪРВИТЕ ДО 3 МЕСЕЦА

VIVACOM

Промо цената от 1 лев/мес. за първият 1 мес. за EON LIGHT (станд. 33.90 лв/мес.), за първите 2 мес. за EON FULL (станд. 39.90 лв/мес.) и за първите 3 мес. за EON PREMIUM (станд. 73.90 лв/мес.) важи за нови и съществуващи абонати при 24-мес. Договор до изчерпване на количествата крайни устройства. Възможност за 5G Home Internet в зависимост от капацитета и покритието на 5G мрежата. Повече на vivacom.bg



ВЪЗХОДЪТ И ПАДЕНИЕТО НА ЗЕЛЕНИТЕ ПАРИ

Слуховете за упадъка на щатския долар изглеждат силно преувеличени - засега

Текст ПЕТЪР ЙОВЧЕВ / Фотография ISTOCK

Ако валутите можеха да говорят, американският долар вероятно щеше да повтори текста на знаменитата телеграма на Марк Твен: "Слуховете за моята смърт са силно преувеличени". Преувеличени, но повсеместни в началото на 2023, след като множество отделни събития бяха изтълкувани от някои анализатори като началото на края за глобалната доминация на щатските пари.

САМИ ПО СЕБЕ СИ, ТЕЗИ СЪБИТИЯ и факти не са кой знае колко разтърсващи. Китайският юан е изместил еврото като втората най-търгувана валута в Бразилия. Бразилското правителство пък потвърди споразумението с Китай двете страни да търгуват директно със собствените си валути, прескачайки "посредничеството" на долара. В Русия юанът вече категорично е най-търгуваната валута (макар че това развитие е резултат най-вече на западните санкции). Китайски и френски енергийни компании осъществиха първата сделка в юани - което даде тон за много възторжени прогнози за светлото бъдеще на "петроюана" в китайската преса. Даже Саудитска Арабия, уж верен съюзник на САЩ, обяви през януари, че е склонна да обмисли търговия и с други валути освен USD - за пръв път от 48 години насам. Добавете към това и сухата статистика, която показва, че делът на долара от световната търговия е спаднал от 71% в зората на века до 59% сега, и можете да разберете онези анализатори, които побързаха да заговорят за "дедоларизацията". Сред тях са някои от най-нашумелите имена. Мартин Уулф например прогнозира в The Financial Times, че доларовата доминация ще отстъпи на нова, двуполюсна международна валутна система; Рана Форухар предупреди за идването на "пост-доларовия свят". Гита Гопинат, заместникът на Кристалина Георгиева в МВФ, предсказва многополюсен валутен ред, със задълбочаване и зачестяване на санкциите и бариерите пред търговията. А двама анализатори на Goldman Sachs още преди година предупредиха, че доларът е на път да последва британската лира и да се превърне във второразредна валута.

ПОДОБНО РАЗВИТИЕ ЩЕ Е КАТАСТРОФАЛНО за статута на Америка като водеща суперсила, защото доминацията на долара е една от основните опори на този статут. "Великите сили имат велики валути", писа навремето Нобеловият лауреат Робърт Мъндел, и доларът досега напълно отговаряше на това описание. Като основна валута на световната търговия, той принуждава почти всяка централна банка или голяма компания на планетата да държи голяма част от активите си именно в долари. Това подхранва интереса към американските държавни ценни книжа, и позволява на САЩ да поддържат все по-шокиращи нива на външния си дълг (31.69 трилиона долара към началото на април 2023, или по 247,000 долара на всеки данъкоплатец в страната), без това да води до инфлация и икономически сътресения. Пряко свързана с доминацията на долара е способността на Америка да финансира военно-промишления си комплекс. Да не говорим, че все по-често Вашингтон прибягва до долара като алтернатива на въоръжената намеса, за да поддържа "световния ред".

В ТОЗИ СМИСЪЛ ВСЯКА ЗАПЛАХА за глобалното господство на долара е и пряка заплаха за бъдещето на Съединените щати като суперсила. На този етап обаче заплахата наистина е "силно преувеличена". Спадът от 71% до 59% изглежда впечатляващ, докато не си припомним, че юанът, сочен като основен конкурент, има дял от едва 3%. На долара все още се падат над 60% от резервите на централните банки, срещу 20% за еврото и 6% за японската йена. Китайската междубанкова платежна система CIPS набира скорост в последните години, и днес обработва около 15,000 транзакции дневно, на стойност около 50 милиарда долара. Но американската платежна система CHIPS обработва 250,000 транзакции на ден за 1.5 трилиона долара.

Популярният рисков инвеститор Чамат Палихапитя се присмя на теориите за края на долара и припомни, че юанът е непряко обвързан към него. "Докато юанът не бъде освободен и не стане свободно конвертируема валута, никога няма да разберем каква е реалната му пазарна стойност.

ДОРИ И ПРОРОЦИТЕ, ПРЕДСКАЗВАЩИ КРАЯ НА ДОЛАРА, признават, че в близките години доминацията му изглежда непоклатима. Но дали днешните малки пукнатини не са първи предвестник на бъдещо сгромолясване? Ако се окаже така, причините ще са по-скоро политически, отколкото финансови. Именно склонността на Вашингтон да използва долара като най-силното си оръжение кара много страни - от Индия до Бразилия - да мислят за алтернативи. В развития свят първенството на зелените пари изглежда гарантирано. Но развитият свят вече не е онова, което беше. През 2020 за пръв път в историята страните от групата BRICS (Бразилия, Русия, Индия, Китай и Южна Корея), имаха поголям Брутен вътрешен продукт според Паритета на покупателната способност, от страните от Г-7.

"Доларът, под една или друга форма, ще остане още дълго. Може би дори много дълго", писа Питър Ърл, икономист в Американския институт за икономически изследвания (AIER). "Но използването на доминацията му като оръжие и допускането политически съображения да разфокусират американската парична политика може би вече са подпечатали присъдата на статута му като "лингуа франка" на световната търговия".

THE RISE AND FALL OF GREENBACKS

Reports of the decline of the US dollar appear to be greatly exaggerated - for now

By PETER YOVCHEV / Photography ISTOCK

If currencies could talk, the US dollar would likely echo the text of Mark Twain's famous telegram: "The reports of my death are greatly exaggerated." Exaggerated but ubiquitous in early 2023 after a series of isolated events were interpreted by some analysts as the beginning of the end for the global dominance of the US currency.

BY THEMSELVES, THESE EVENTS and facts are not that shocking. The Chinese yuan has overtaken the euro as the second most traded currency in Brazil. The Brazilian government confirmed the agreement with China that the two countries will trade directly with their own currencies, skipping the "intermediation" of the dollar. In Russia, the yuan is now by far the most traded currency (although this development is mainly the result of Western sanctions). Chinese and French energy companies have completed the first deal in yuan - setting the tone for many enthusiastic predictions about the bright future of the "petroyuan" in the Chinese press. Even Saudi Arabia, supposedly a staunch ally of the US, announced in January that it was willing to consider trading with currencies other than the USD - for the first time in 48 years. Add to this the dry statistics showing that the dollar's share of world trade has fallen from 71% at the turn of the century to 59% now, and you can understand those analysts who have been quick to talk about "de-dollarization". Among them are some famous names. Martin Woolf, for example, predicted in The Financial Times that dollar dominance would give way to a new, bipolar international monetary system; Rana Foroohar warned of the coming of a "post-dollar world". Gita Gopinath, Kristalina Georgieva's deputy at the IMF, predicts a multipolar currency order, with deepening and increasing sanctions and barriers to trade. And two Goldman Sachs analysts warned a year ago that the dollar was about to follow the British pound and become a second-rate currency.

SUCH A DEVELOPMENT WOULD BE CATASTROPHIC for America's status as a leading superpower, because the dominance of the dollar is one of the main pillars of that status. "Great powers have great currencies," Nobel laureate Robert Mundell once wrote, and the dollar has so far fully fitted that description. As the default currency of world trade, it forces almost every central bank or large company on the planet to hold a large part of their assets in dollars. This fuels interest in US treasury bonds, and allows the US to hold increasingly shocking levels of foreign debt ($31.69 trillion as of early April 2023, or $247,000 per taxpayer in the country) without leading to inflation and economic shocks. Directly related to the dominance of the dollar is America's ability to finance its military-industrial complex. Not to mention that Washington is increasingly resorting to the dollar as an alternative to armed intervention to maintain "world order".

IN THIS SENSE, ANY THREAT to the global dominance of the dollar is also a direct threat to the future of the United States as a superpower. At this stage, however, the threat is indeed "greatly exaggerated." The drop from 71% to 59% looks impressive until we remember that the yuan, cited as the main competitor, has a share of only 3%. The dollar still accounts for more than 60% of central bank reserves, compared to 20% for the euro and 6% for the Japanese yen. China's CIPS interbank payment system has gained momentum in recent years, and today processes about 15,000 transactions a day, worth about $50 billion. But the US CHIPS payment system processes 250,000 transactions a day worth $1.5 trillion.

Popular venture investor Chamath Palihapitya scoffed at theories about the end of the dollar and recalled that the yuan is implicitly tied to it. "Until the yuan is unpacked in a free-floating currency, we will never know what the real market clearing price is", he said.

EVEN THE PROPHETS PREDICTING THE END of the dollar admit that in the coming years, its dominance looks unshakeable. But aren't today's small cracks the first harbingers of future collapse? If that turns out to be the case, the reasons will be political rather than financial. It is Washington's penchant for using the dollar as its strongest weapon that has many countries - from India to Brazil - thinking about alternatives. In the developed world, the primacy of greenbacks seems assured. But the developed world is not what it used to be. In 2020, for the first time in history, the countries of the BRICS group (Brazil, Russia, India, China and South Korea) had a larger Gross Domestic Product according to Purchasing Power Parity than the G-7 countries.

"The dollar, in some shape or form, will likely be around for a long time. Perhaps very long", wrote Peter Earle, an economist at the American Institute for Economic Research (AIER). "But by weaponizing dollar dominance and permitting expanding mandates to disorient US monetary policy, the dollar's fate as the lingua franca of world commerce over the long haul may already be sealed". ■

ELANA NED DAVIS DYNAMIC STRATEGY: ФОНДЪТ В ЕТФ-И, КОЙТО ЕВОЛЮИРА

Уникалният за България продукт вече е достъпен и през Спестовен план, с малки вноски към желаната цел.

Преди малко повече от година ЕЛАНА Фонд Мениджмънт, в партньорство с известната американска компания Ned Davis Research, предложи на пазара уникален за България продукт – ELANA Ned Davis Research Dynamic Strategy, фонд в ETF-и, базиран на динамична автоматизирана инвестиционна стратегия.

Какво е ETF и защо е желана опция за инвестиране?

Зад абревиатурата ETF, стои терминът "Exchange Traded Fund", в превод - борсово търгуван фонд. Това на практика са портфейли, подобни на взаимните фондове, които обаче се търгуват на фондовите борси като традиционни акции. Портфейлът на ELANA Ned Davis Research Dynamic Strategy се състои от съвкупност от такива борсово търгувани фондове или ETF-и, което осигурява едно изключително високо ниво на диверсификация.

Всичко това със 100 долара на месец

С новите опростени условия по спестовните планове на ЕЛАНА Фонд Мениджмънт, клиентите на дружеството вече могат да инвестират в този иновативен фонд и чрез спестовен план. Минималната месечна вноска по ELANA Ned Davis Research Dynamic Strategy е в размер на 100 USD, като с тази сума спестителите си осигуряват частица от един диверсифициран портфейл в ETF-и, в който ако искаме да инвестираме индивидуално като отделен инвеститор, би струвало много повече.

Алгоритъм, който се обучава

Освен че се базира на обективни индикатори, алгоритъмът също еволюира и се променя според пазарната среда. Така например непредвидимата 2022, която до голяма степен режисирана от политиките на Централните банки, ни донесе някои рядко срещани финансови явления, като едновременният спад при акции и облигации. За да настроят модела към тази нова среда нашите партньори от Ned Davis Research замениха индикаторът „Политика на централните банки", с нов.

Подходящ ли е ELANA Ned Davis Research Dynamic Strategy за мен?

За безплатна консултация, пишете на spesti@elana.net, потърсете на тел. +359 2 81 000 65, пуснете запитване или използвайте чат опцията на нашия уебсайт: elana.net/fund-management

Предоставената информация е маркетингов материал и не представлява инвестиционна консултация, съвет, инвестиционно проучване или препоръка за инвестиране и не следва да се тълкува като такава. Информацията е валидна към датата на издаване на маркетинговия материал и може да се промени в бъдеще. Информираме настоящите и потенциални инвеститори, че стойността на дяловете на договорния фонд и доходът от тях може да се понижат. Не се гарантират печалби и съществува риск за инвеститорите да не си възстановят пълния размер на инвестираните средства. Инвестициите във взаимни фондове, както и инвестициите на самия фонд, не са гарантирани от гаранционен фонд, създаден от държавата или друг вид гаранция. Постигнатите резултати от минали периоди не предвиждат бъдещата възвръщаемост. Преди вземане на окончателно инвестиционно решение е препоръчително инвеститорите да се запознаят с проспекта и с документа с ключова информация за инвеститори на съответния фонд. Документите са достъпни на български език на интернет страницата на УД „ЕЛАНА Фонд Мениджмънт" (www.elana.net), като при поискване могат да бъдат получени безплатно на хартиен носител в офисите, осигурени от Управляващото дружество за продажба и обратно изкупване на дялове на фондовете, всеки работен ден в рамките на работното им време. Бъдещите резултати подлежат на данъчно облагане, зависещо от личното положение на всеки инвеститор и може да се промени в бъдещи периоди. Резюме на правата на инвеститорите на български език е достъпно тук. Фондовете са активно управлявани без да следват индекс. ELANA Ned Davis Research Dynamic Strategy не е колективна инвестиционна схема по смисъла на ЗДКИСДПКИ. Инвестирането в дялове на договорния фонд освен ползи носи и определени рискове, като ликвиден, оперативен, лихвен, валутен, политически риск, макроикономически риск, валутен риск, риск от концентрация и др. Пълна информация за рисковете може да бъде открита в проспекта на съответния фонд.

Анкета:

Какъв тип **инвеститор** сте?

БЪЛГАРИЯ ОТКАЗВА НОВИ ВАКСИНИ СРЕЩУ COVID-19

BULGARIA REFUSES NEW COVID-19 VACCINES

България, Полша, Литва и Унгария изразиха "дълбока загриженост" заради удължаването на договора между ЕС и Pfizer за доставка на ваксини срещу Covid-19. През март двете страни се споразумяха договорът да се продължи до 2026. Сделката обаче съдържа доста спорна уловка, твърди The Financial Times: Pfizer се съгласява да намали количествата за доставка с 40% заради рязко спадналия интерес към ваксината, но изисква в замяна ЕС да плати и дозите, които няма да бъдат произведени. България няма да се присъедини към ново предоговаряне и доставка на нови дози ваксини, заяви министърът на здравеопазването Асен Меджидиев след среща с полския му колега Адам Ниеджиелски на 11 април. "Не е приемливо публичните разходи за здравеопазване да се използват за ваксини, които няма да се използват", заяви Ниеджиелски. Първоначалният договор между ЕС и Pfizer предизвика незатихващ скандал, след като разследване на The New York Times обяви, че е бил постигнат с размяна на текстови съобщения между Фон дер Лайен и шефа на Pfizer Алберт Бурла. Фон дер Лайен призна за съобщенията през 2022, но обяви, че вече не разполага с тях и не може да ги представи. В началото на 2023 The New York Times заведе дело срещу Европейската комисия заради отказа ѝ да представи съобщенията.

Bulgaria, Poland, Lithuania and Hungary have expressed "deep concern" over the extension of the contract between the EU and Pfizer for the supply of vaccines against Covid-19. In March, the two sides agreed to extend the contract until 2026. However, the deal contains a rather controversial catch, according to The Financial Times: Pfizer will reduce deliveries by 40% due to a sharp drop in interest in the vaccine, but is demanding that in return the EU also pay for the doses that will not be produced. Bulgaria will not join a renegotiation and delivery of new doses of vaccines, acting Minister of Health Asen Medzhidiev said after a meeting with his Polish counterpart Adam Niedzielski on April 11. "It is not acceptable that public health care spending is used for vaccines that will not be used," Niedzielski said. The initial contract between the EU and Pfizer sparked an ongoing scandal after an investigation by The New York Times revealed it had been agreed with text messages exchanged between von der Leyen and Pfizer CEO Albert Burla. Von der Leyen acknowledged the messages in 2022, but announced she no longer has them. In early 2023, The New York Times filed a lawsuit against the European Commission over its refusal to produce the communications. ■

ПРАВО НА ОТГОВОР

Уважаеми г-н Томов,

Във връзка с публикуваната редакционна статия в списание Bulgaria ON AIR, брой 151 от месец март 2023, озаглавена „Забравените въпроси за COVID-19" (стр. 66-70) се обръщаме към Вас с молба да публикувате право на отговор от името на Службата на говорителите на Европейската комисия относно написаните в последната част на статията внушения под формата на отворени въпроси, свързани с председателя на Комисията г-жа Урсула фон дер Лайен и сключването на договори с производители на ваксини срещу COVID-19. Текстът на правото на отговор е:

„Председателят на Европейската комисия не е договаряла споразумения за ваксини с главния изпълнителен директор на Pfizer чрез текстови съобщения. За тези преговори е въведен ясен и прозрачен процес: Стратегията на ЕС за ваксините е съвместна стратегия, според която всички договори с разработчици на ваксини бяха договорени съвместно от Европейската комисия и държавите членки, като бяха взети предвид нуждите от ваксини на всички държави от ЕС. Преговорите бяха проведени от преговарящ екип, съставен от представители на Комисията и на няколко държави членки. Този екип докладваше редовно на управителен съвет, съставен от представители на Комисията и на всички държави членки. Ролята на този съвет беше да определи мандата на преговарящите, да определи нуждите и да направлява преговорите. Преди сключването на всеки договор за ваксина той беше представен за одобрение пред управителния съвет. На държавите членки беше дадена възможност да се откажат от участие в договора. Така че всички държави членки са напълно наясно с всички договорни условия, включително относно доставките, които са договорени с дружествата.

Що се отнася до търсенето на текстови съобщения, свързано с искане за достъп до документи, вече потвърдихме пред Европейския омбудсман в отговор от 27 юни, че извършеното търсене не е довело до резултат, който да съответства на изискван документ съгласно Регламент 1049/2001. В отговора си Комисията също така е обяснила подробно своята политика за регистрация на документи и причините, поради които е било извършено търсене на регистрирани документи. С цел да се гарантира по-голяма сигурност, Комисията работи по издаването на насоки относно регистрацията на съвременните инструменти за комуникация, като например текстови съобщения и съобщения в реално време. За да се осигури последователност, Комисията се свърза с другите институции на ЕС и предложи 2 те да изготвят заедно насоки за своите служители относно използването на съвременни инструменти за комуникация."

Цветан Кюланов, И.Д. Ръководител на Представителството на Европейската комисия в България

★★★★★
GRAND HOTEL & SPA
PRIMORETZ
SINCE 1959
Weddings
EVENTS
INDIVIDUAL APPROACH
Wellness & Spa
TREATMENTS
UNFORGETTABLE MEMORIES
CORPORATE
BUSINESS
DEDICATED TEAM
Where tradition comes to life ...
+359 56 8 12345 / info@hotelprimoretz.bg
www.hotelprimoretz.bg
DESTINATION BURGAS
SEA GARDEN
DAS

ЛУКСЪТ Е НЕЩО ДЪЛБОКО ЛИЧНО

Торстен Мюлер-Отвош, главен изпълнителен директор на Rolls-Royce Motor Cars, пред Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ROLLS-ROYCE MOTOR CARS

Г-н Мюлер-Отвош, преди 13 години, когато поехте Rolls-Royce, марката продаваше около хиляда автомобила годишно. През 2022 продаде 6,021 коли - абсолютен рекорд в историята ѝ. Направи го въпреки локдауните в Китай, които се отразиха да продажбите там, и въпреки отеглянето ви от руския пазар. Откъде идва този ръст?

Ние, разбира се, се гордеем с рекордните резултати, които обявихме през януари. Но Rolls-Royce не измерва успеха си само с обема на продажбите. За нас истинското измерение на успеха е фактът, че всеки от тези автомобили бе Bespoke - персонализиран според желанията на всеки отделен клиент. Изключителност и рядкост - това са ключовите фактори за клиентите в свръхлуксозния сегмент, а при нашите Bespoke модели те са гарантирани.

Множество фактори допринесоха за растежа ни през 2022. Деликатният редизайн на Phantom направи нашия върхов продукт още по-привлекателен за групата на младите клиенти, предпочитащи сами да карат колите си. По този начин гарантирахме дългосрочния статут на Phantom като съвършеното начално платно за Bespoke персонализации. Отчетохме стабилно глобално търсене за Cullinan, най-продавания Rolls-Royce в историята на марката. По-достъпният ни модел Ghost продължава да привлича нови поколения от успешни предприемачи към притежаването на автомобил Rolls-Royce. Гамата Black Badge с нейните по-динамични продукти също печели нови клиенти. И, разбира се, нашите Bespoke предложения също постигнаха рекордни резултати, подчертавайки растящото търсене сред нашите клиенти за онези високи равнища на персонализация, които само Rolls-Royce може да предложи.

Силата на портфолиото ни е подкрепена и от отдаваншия ни стремеж към баланс в картината на глобалните ни продажби. Никога не сме разчитали на отделни, единични пазари за успеха на бизнеса си. Този подход е улеснен от нашите гъвкави производствени процеси, от разширяването на нашата ексклузивна платформа Whispers, която осигурява безпроблемна комуникация с клиентите ни, и, преди всичко, от таланта и отдадеността на нашия изключителен екип тук, в Гудууд.

Как се промени средната продажна цена на един Rolls-Royce през годините? Създадохте Rolls-Royce Bespoke като средство за някои клиенти да персонализират автомобилите си, но сега казвате, че вече 100% от продажбите ви са Bespoke?

Възможностите на Bespoke са на практика без аналог: те позволяват на клиентите ни да създадат един Rolls-Royce, който да е също толкова индивидуален като отпечатъка на пръста им. Това е ключът към нашия успех. Действително през миналата година всеки автомобил, който сме сглобили в Гудууд, е бил Bespoke. Генерираната стойност от това бе по-висока отвсякога, и клиентите сега са склонни да платят средно около половин милион евро за своя уникален Rolls-Royce.

В зората на XX век амбицията на сър Хенри Ройс бе да създаде "най-добрата кола в света" - което за него означаваше механично съвършенство, прецизна изработка и забележителна за онези години издръжливост. Но какво е необходимо, за да се създаде най-добрата кола в света днес, 120 години по-късно?

Макар много неща да се промениха, откакто се роди Rolls-Royce Motor Cars, водещата философия на основателите на компанията остава в сърцевината на всичко, което правим - и тук, в Гудууд, и навсякъде по света.

ROLLS-ROYCE
MOTOR CARS

Прочутите думи на Хенри Ройс - "стреми се към съвършенство във всичко, което правиш" - съвсем буквално са изписани върху стените на нашата щаб квартира, и продължават да вдъхновяват първокласния ни екип за големи дела.

Като луксозна марка, амбицията ни е да произвеждаме най-добрите луксозни продукти в света - а луксът е нещо дълбоко лично. Затова ориентирахме нашия бизнес около изпълняването на еклектичните изисквания на нашата свръхлуксозна клиентела чрез Bespoke - независимо дали става дума за човек, който иска да направи заявление за себе си чрез изцяло уникален Coachbuild проект, за клиент, който иска да поръча дързък Black Badge автомобил, или за някой, който иска неговият Rolls-Royce да изразява страстта му - като изкуство или висша мода. Нашата дейност е създадена да задоволява всички изисквания на нашите клиенти, колкото и да са амбициозни. Като покриваме - и често надхвърляме - очакванията на най-взискателната група потребители в целия свят, а именно клиентелата на Rolls-Royce, ние създаваме могъщо наследство и гарантираме, че продължаваме да сме адекватни.

Rolls-Royce е на практика без конкуренция на върха на луксозния сегмент при автомобилите. Но вашият успех не крие ли в себе си и заплаха? Колкото повече автомобили продавате, толкова по-малко уникален и рядък става един Rolls на пътя. Как противодействате на това?

Благодарение на Bespoke, с неговите на практика безкрайни възможности за персонализация, всеки Rolls-Royce е рядък и уникален автомобил. Тази възможност да индивидуализирате своя автомобил се харесва на всички демографски групи - млади и стари, и е причината ние постоянно да увеличаваме инвестициите в Bespoke. Произвеждаме автомобили само по поръчка на клиентите си, така че не съществува опасност да "надуем" прекалено доставките.

Никога не е съществувало ясно определение какво е това "лукс". Знаем, че думата произлиза от латинския корен за "разтягам", а Oxford English Dictionary я обяснява като "нещо желано, но не и нужно". Започна ли да се променя фокусът на лукса в последните години? Някои мислители твърдят, че преживяването вече измества притежаването в желанията на хората.

Луксът означава нещо различно за всеки индивид - а нашата работа е да отговорим на тази индивидуална интерпретация. Ние никога няма да спрем неуморното преследване на съвършенството, но все пак вярвам, че нашият

Bespoke екип в Гудууд е издигнал отговорите на тези индивидуални интерпретации на

Мюлер-Отвош със Spectre, първия чисто електрически модел на Rolls-Royce

Müller-Ötvös posing with Spectre, Rolls-Royce's first electric model

лукса в изкуство само по себе си. Затова съм сигурен, че Rolls-Royce е подготвен за бъдещето на лукса - каквото и да крие то.

Все по-често виждаме автомобили, пряко свързани с изкуството. BMW, вашата компания майка, наскоро създаде лимитирана серия коли в партньорство с прочутия модернист Джеф Куунс. Rolls-Royce Bespoke работи непрекъснато с водещи творци и дизайнери, включително и български. Очертава ли се вече едно бъдеще, в което да се превърнете не само в производител на автомобили, но и в търговец на изкуство?

Светът на изкуството винаги е бил тясно свързан с Rolls-Royce. Много от нашите клиенти са колекционери, и затова ние поддържаме дискретно присъствие в арт средите с MUSE, програмата за изкуство на Rolls-Royce. Нещо повече - новият Phantom е специално замислен така, че да приютява специално поръчани творби чрез своята "галерия" - една непрекъсната стъклена витрина, която се простира по ширината на таблото и осигурява осветена сцена за тези творби. Изпълнявайки Bespoke поръчки, сме работили в тясно партньорство с някои от най-прочутите имена на артистичния свят, и ще продължаваме да го правим и в бъдеще.

Най-сетне показахте Spectre, първия си изцяло електрически автомобил. Какви са първите реакции на клиентите?

Spectre наскоро завърши третата фаза от най-тежката тестова програма, на която е бил подлаган някога един Rolls-Royce, с над 2 милиона изпитателни километра. Сега започва така наречения Lifestyle анализ, в който автомобилът ще бъде тестван в свръхлуксозни ситуации и по начини, по които биха го ползвали отделните ни клиенти.

Иначе реакцията на клиентите ни към автомобила бе изключително положителна и в резултат списъкът с поръчките ни се простира чак до средата на следващата година.

Няколко държави, начело с Германия, успяха да включат синтетичните горива в плановете на Европейския съюз за бъдещето на мобилността. Това ще се отрази ли на плановете ви да се превърнете в изцяло електрическа марка до края на 2030 година? Има ли някаква надежда за спасението на великолепния V12 двигател?

Електрическото задвижване е удивително подходящо - всъщност е съвършено - за преживяването, което предлага един Rolls-

"Rolls-Royce не е имунизиран към икономическите предизвикателства, както не са и нашите клиенти. Но все пак свръхлуксозният сектор остава устойчив, и затова сме предпазливи оптимисти за 2023. Очакваме положителен резултат през годината"

Royce. Това важи за нас повече, отколкото за която и да е друга марка. Електрическото задвижване е тихо, рафинирано и създава въртящ момент почти незабавно, като е в състояние да произвежда фантастична мощност. Така че за нас няма никакви загуби при прехода от двигатели с вътрешно горене към електромотори.

Разбира се, нашият V12 представлява върха при двигателите с вътрешно горене, що се отнася до финес и баланс. Много клиенти ще продължат да му се наслаждават, защото той остава достъпен в моделите Phantom, Cullinan и Ghost. Но все пак ние сме поели ангажимент за изцяло електрическо бъдеще , за да гарантираме, че марката ще остане на върха.

Наскоро открихте в Дубай първия си Частен офис, достъпен само с покана. Изискват ли новите времена и нови форми на дистрибуция и продажби?

В Rolls-Royce ние вярваме, че истинския лукс може да е единствено персонален. Затова сме изцяло фокусирани върху нещо, което наричам "клиентоцентризъм". Аз лично отделям много от времето си, за да опозная клиентите ни, да разбера техните амбиции за марката и да поддържам открит диалог с тях. Окуражаваме своите екипи по света да правят същото, защото само като разберем напълно клиента в свръхлуксозния сегмент, сме в състояние да отговорим с подходящ продукт. Частният офис е съвършената платформа за такъв диалог, и скоро още много такива сателитни офиси ще бъдат отворени в ключовите точки. По този начин нашият дом в Гудууд ще стане по-близък до клиентите ни от цял свят.

В добавка към това имаме и нашия дигитален частен клуб - Whispers. Той е запазен за нашите клиенти и служи като дигитален портал към един старателно подреден свят на луксозни продукти, събития, услуги, преживявания, специално създадено съдържание и денонощни консиерж услуги. Освен това позволява на клиентите ни да общуват директно и сигурно с мен, както и с водещите фигури измежду нашите дизайнери и инженери, и да споделят идеите си.

Думата "среден" звучи не съвсем на място за хора като клиентите на Rolls-Royce. И все пак, как изглежда средният клиент на марката днес - като възраст, като брой автомобили в гаража?

Няма двама еднакви клиенти на Rolls-Royce. И все пак има някои общи тенденции. Средната възраст на клиента ни падна с над 10 години за последното десетилетие и сега е едва 43 години. Ясен знак, че Rolls-Royce остава напълно адекватен и за новото поколение потребители на свръхлукса. Последното десетилетие донесе и друга промяна: от предимно возени навремето, днес 80% от клиентите ни предпочитат сами да шофират своя Rolls-Royce. Започнахме да привличаме и повече дами към марката - от едва няколко процента през 2010, днес те вече са 15% от клиентите ни, и този показател продължава да расте. Много от клиентите ни са запалени любители на автомобилите, а гаражите им съдържат средно по седем различни автомобила.

Сривът на няколко големи банки напоследък показва, че ерата на евтините пари окончателно е приключила. Марки като Rolls-Royce или Ferrari обаче останаха напълно незасегнати от сътресенията в предишните години. Имунизиран ли е вече луксозният сегмент към ефекта на икономическите цикли? Какво очаквате от 2023?

Rolls-Royce не е имунизиран към икономическите предизвикателства, както не са и нашите клиенти. Но все пак свръхлуксозният сектор остава устойчив, и затова сме предпазливи оптимисти за 2023. Очакваме положителен резултат през годината.

Вие бяхте човекът, натоварен с възкресяването на марката MINI преди две десетилетия. С какво се отличаваше онази задача от работата за марка като Rolls-Royce?

Rolls-Royce е различен до неузнаваемост от масовите производители на автомобили. Ние сме компания за лукс и действаме като такава. Дизайнерите ни черпят вдъхновение от целия свръхлуксозен сектор, инженерите ни разработват продуктите, водени от дълбоко разбиране за начина на живот на клиентите ни, а нашите занаятчии от световна класа непрекъснато изработват нови и много съвременни изражения на лукса.

Домът на Rolls-Royce в Гудууд е една богата творческа среда, където нашите хора са потопени в култура на преследване на съвършенството. Използваме фразата "Вдъхновяващ величие", за да характеризираме марката Rolls-Royce, но това не са само думи - това е философия, която диша и живее тук. Всъщност Гудууд е толкова въздействащ, че много от клиентите ни, дошли да го посетят, споделят, че са се почувствали като в центъра на нещо. И те действително са - Гудууд е един глобален център на съвършеното луксозно производство.

Основните пазари за Rolls-Royce си остават САЩ, Китай и Близкият изток. Каква е ролята на страни като България, с техните несравнимо по-скромни обеми, за вашия бизнес?

Всеки отделен клиент е еднакво важен за нас, независимо дали нарича свой дом София, или Сан Франциско. ■

LUXURY IS SOMETHING DEEPLY PERSONAL

Torsten Müller-Ötvös, CEO of Rolls-Royce Motor Cars, talks to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ROLLS-ROYCE MOTOR CARS

Mr Müller-Ötvös, 13 years ago, when you took over Rolls-Royce, the brand was selling just over 1,000 cars a year. Last year, it sold 6,021 cars - an absolute record in its entire history. And that was despite the lockdowns in China, which affected sales there, and your withdrawal from the Russian market. Where does this growth come from?

Of course we are proud of the record results we announced in January this year, but Rolls-Royce does not define success by volume alone. For us, the real measure of our success is that each and every one of those motor cars was Bespoke – personalised in line with each individual client's wishes. Exclusivity and rarity are a crucial factor for super-luxury consumers, and that is assured with our Bespoke models.

There were a number of factors that contributed to our growth in 2022. The 'light-touch' redesign of our pinnacle product, Phantom, made it even more appealing to a group of younger, self-driving clients, securing its long-term appeal as the ultimate blank canvas for Bespoke; we witnessed sustained global demand for Cullinan, the most in-demand Rolls-Royce in the marque's history; our approachable Ghost continued to attract a new breed of successful entrepreneurs to Rolls-Royce ownership; our Black Badge portfolio of subversive, more dynamic products continued to attract growing numbers of bold, assertive and dynamic luxury entrepreneurs to Rolls-Royce and, of course, our Bespoke offering also achieved record results, underlining the continued demand by our clients for the high levels of personalisation that only Rolls Royce can offer.

The strength of our portfolio was also supported by a long-standing commitment to balance in our global sales picture. Indeed, we never rely on a single market for business success. This approach is supported by our flexible production processes, the expansion of our exclusive 'client-only' digital platform Whispers, ensuring seamless communications with our patrons and, above all, the talents and commitment of our extraordinary team here in Goodwood.

How has the average sale price of a Rolls-Royce moved in recent years? You created Rolls-Royce Bespoke as a tool for customers to personalize their cars, and now you say that 100% of your sales are with Bespoke elements?

Our unparalleled Bespoke capabilities allow our clients to create a Rolls-Royce as individual as their own fingerprint; this is a key driver for our success. Last year every single motor car we

ТОРСТЕН МЮЛЕР-ОТВОШ (роден през 1960) е главен изпълнителен директор на Rolls-Royce Motor Cars от април 2010 година. Преди това над 20 години работи за BMW Group, заемайки различни позиции в маркетинга и продажбите. Като директор на MINI възроди **британската марка през 2001 година.**

TORSTEN MÜLLER-ÖTVÖS (born 1960) is the Chief Executive Officer of Rolls-Royce Motor Cars since April, 2010. Prior to that, he has been with the BMW Group for more than 20 years, holding a number of management positions in the Sales and Marketing Division, and re-launching the MINI brand in 2001 as the brand's Director.

hand-built at Goodwood was Bespoke. The value generated was higher than ever before, with clients now willing to pay around half a million Euros on average for their unique Rolls-Royce.

At the dawn of the 20th century, Sir Henry Royce's ambition was to create "the best car in the world" - which for him meant mechanical perfection, precision craftsmanship and astonishing durability for those years. But what does it take to have the best car in the world today, 120 years later?
While much has changed since Rolls-Royce Motor Cars was conceived, the guiding philosophy of the marque's founders remains at the heart of everything we do here at Goodwood, and around the world. Henry Royce's famous words 'strive for perfection in everything you do' are quite literally written on the walls of our headquarters, and they continue to inspire greatness in our world class team.
As a House of Luxury, our ambition is to make the best luxury products in the world, and luxury is deeply personal. To that end, we have orientated our business around fulfilling the eclectic demands of our super-luxury clientele through Bespoke - be it an individual who wishes to make a permanent statement through a completely unique Coachbuild project, an unconventional client who requires a bold Black Badge commission or someone who wants their Rolls-Royce to incorporate their passion, such as art or haute couture. Our operation is tailored to meeting the Bespoke requirements of our clients, however ambitious. In meeting (and often exceeding) the expectations of the most demanding consumer group in the world – the Rolls-Royce client – we build on a powerful legacy and ensure our ongoing relevance.

Rolls-Royce is virtually unchallenged at the top of the luxury car market. But doesn't your own success hide a threat as well? The more cars you sell, the less unique and rare a Rolls Royce is on the road. How do you counter this?
Due to the importance of Bespoke, with its practically infinite possibilities for personalisation, each and every Rolls-Royce is a rare and unique motor car. This ability to highly personalise your Rolls-Royce resonates across all demographics, young and old and is the reason for our ever-increasing focus and investment in Bespoke. We only build motor cars to client order, so 'over-inflating' supply of our motor cars is not a problem.

The definition of luxury has never been unambiguous. We know that it comes from the Latin root for overextend, strain; and the Oxford English Dictionary explains it as 'a thing desirable but not necessary'. Has the focus of luxury started to change in recent years? Some thinkers say that experience replaces possession in people's desires.
Luxury means something different to each individual – and it is our job to create a response to an individual's interpretation of luxury. Whilst we never cease our restless pursuit of perfection, I believe that my Bespoke team in Goodwood has elevated the practice of creating a Bespoke response to individual interpretations of luxury to a craft in its own right. For this reason, I am confident that Rolls-Royce is fully prepared for the fu-

Мюлер-Отвош с нашумелия британски художник Джонатан Хъксли
M ller- tv s with the famous British artist Jonathan Huxley

ture of luxury, whatever it holds.

More and more often we see cars in close connection with art. BMW, your parent company, created a limited edition in collaboration with Jeff Koons. Rolls-Royce Bespoke works constantly with leading artists and designers, including Bulgarian ones. Do you see a future in which an art dealer will be added to your business?
The world of art is closely connected to Rolls-Royce: many of our clients collect art, and for this reason we serve a gentle presence in the art community with MUSE, the Rolls-Royce Art Programme. Furthermore, Phantom is uniquely provisioned to house specially commissioned artworks through its Gallery – an uninterrupted piece of glass that spans the width of Phantom's fascia, behind which a recess presents an illuminated stage for Bespoke pieces to be displayed. In fulfilling Bespoke requests, in a variety of our models, Rolls-Royce has worked with many individuals operating at the uppermost levels of the art world, and will continue to do so in the future.

You have finally revealed the Spectre, your first purely electric model. What are the customer reactions?
Spectre recently completed the third phase and 2 million kilometres of the most demanding Rolls-Royce test programme ever conceived. Now, Lifestyle Analysis will begin, testing the car in super-luxury situations and use-cases specific to our clients.
The reaction from our clients to the car has been overwhelmingly positive and our order bank extends well into next year as a result.

Several countries, led by Germany, have managed to include synthetic fuels in the EU's plans for the future of mobility. Will this affect your plans to become an all-electric brand by the end of 2030? Is there any hope for saving the magnificent V12 engine?
Electric drive is uniquely and perfectly suited to the Rolls-Royce experience - more so than any other automotive brand. It is silent, refined and creates torque almost instantly, going on to generate tremendous power. Therefore, there is no penalty for our marque in transitioning from internal combustion engines to an electric powertrain.
Of course, our V12 engine represents the pinnacle of internal combustion engine refinement - and many clients will continue to enjoy this powertrain as it remains available on Phantom, Cullinan and Ghost. However, we are committed to an all-electric future to secure the relevance of our brand.

You have opened your first invitation-only Private Office in Dubai. Do new times also require new forms of distribution and sales?
At Rolls-Royce we believe that true luxury is personal. Therefore, we are laser-focused on customer-centricity. I personally dedicate much of my time to getting to know clients, understanding their ambitions for the marque and fostering an open dialogue with them. I encourage my team around the world to do this, too – only through understanding the super-luxury consumer can we form an accurate product response. The Private Office is the perfect platform for such a dialogue, and more of these satellite offices will open at global luxury hotspots starting this year, bringing the Home of Rolls-Royce at Goodwood closer to our clients worldwide.
Furthermore, we have our digital private members club, Whispers. This is reserved for our owners and serves as a digital gateway to a curated world of luxury products, events, services, experiences, specially created content and a 24/7 concierge. It also allows our clients to communicate securely with me, as well as senior leaders within our design and engineering teams, to share ideas.

The word 'average' seems a little out of place when it comes to people like Rolls-Royce customers. Yet still, what does the average customer of the brand look like today: in terms of age, in terms of the number of cars in his garage?
No two Rolls-Royce clients are alike. Yet, there are some wider trends – the average age of a Rolls-Royce client has dropped by more than ten years over the last decade to just 43. A clear signal that Rolls-Royce remains highly relevant to the ascendent generation of super-luxury consumers. There has also been a shift in the last decade or so from mainly chauffeur-driven clients to today's picture, where around 80% of our clients enjoying driving their Rolls-Royce themselves. We have also attracted more women to the brand in recent years, increasing from a low single-digit percentage in 2010 to around 15% today, a figure which we can see continues to grow. Many of our clients are real car aficionados, with garages which house – on average – around seven cars.

The collapse of several banks suggests that the era of cheap money is finally over. Brands such as Rolls-Royce or Ferrari, however, remained completely unaffected by the upheavals of previous years. Is the luxury segment now immune to the effects of economic cycles? What do you expect in 2023?
Rolls-Royce is not immune to economic challenges and nor are our clients. Yet, the super-luxury sector remains resilient and therefore we are cautiously optimistic for a positive result in 2023.

You were the man in charge of resurrecting the MINI brand two decades ago. How is working at a brand like Rolls-Royce different? Besides the obvious fact that there has hardly ever been another company that listened more to its customers?
Rolls-Royce is unrecognisably different to a volume carmaker. We truly are a luxury house and operate as such. Our designers are empowered to draw inspiration from the wider super-luxury sector, our engineers develop our products based on a deep understanding of our clients' lifestyle, and our world-class craftspeople are constantly developing new and highly contemporary expressions of luxury.
The Home of Rolls-Royce at Goodwood, West Sussex, is a rich, creative environment and our people are immersed in a culture of excellence. We use the phrase 'Inspiring Greatness' to characterise the Rolls-Royce brand, but this adage lives and breathes here. Indeed, Goodwood compels so many of our clients, who visit us here from all over the world and often say that they feel like they are at the centre of something. And they are - a global centre of luxury manufacturing excellence.

The main markets for Rolls-Royce remain the United States, China and the Middle East, right? What is the role of countries like Bulgaria, where the scales are incomparably smaller?
Every single client is equally important to us, regardless of whether they call San Francisco or Sofia home. ■

"Electric drive is uniquely and perfectly suited to the Rolls-Royce experience - more so than any other automotive brand. It is silent, refined and creates torque almost instantly, going on to generate tremendous power"

BANKING TODAY

събитие на investor.bg

04.05. | 14:00
INTER EXPO CENTER

INVESTOR MEDIA PRO

ЕВОЛЮЦИЯ НА БАНКИРАНЕТО | ESG§ ЗЕЛЕНИ ИНВЕСТИЦИИ | КИБЕР СИГУРНОСТ | ИЗГРАЖДАНЕ НА ЦИФРОВИ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С КЛИЕНТИТЕ

Генерален партньор:

Postbank

ibank
Винаги до теб

ProCredit Bank

ИНОВАТИВНИТЕ МОДУЛНИ КЪЩИ NEXT DOM – ЖИВЕЙ РАЗЛИЧНО!

nextdom.eu

Редица пазарни проучвания през последните години сочат нарастваща тенденция към избор на модулно строителство за основен или ваканционен дом. Сглобяемите жилища стават все по-предпочитан избор вместо монолитните постройки, след епидемичната обстановка. Причините са по-ниската цена и бързите срокове за изпълнение на проектите. Срокът за изграждането им отнема седмици при наличие на подсигурен терен, а за довършване до ключ – 2-3 месеца.

На българския пазар могат да се намерят много варианти за сглобяеми къщи, до скоро предимно турско, френско и скандинавско производство. Битува мнението, че някои от видовете сглобяеми къщи са ограничени до еднотипна визия и се срещат смесени коментари относно качеството и действителната бързина при изграждането на такъв дом, когато се налага да го „проектираш“ с представител на марката, да чакаш доставка и изграждане.

Вече има сериозни български алтернативи за удобен, практичен и отговарящ на всички стандарти за качество и издръжливост дом. Фирма NEXT DOM е българска компания, която произвежда напълно самостоятелно модулите за конструкциите на къщите. Да предложиш завършен и контролиран производствен процес от самото начало до край е изключително предимство за възможността да живееш в перфектна къща. Компанията предлага 5 базови модулни решения на архитектурно функционални къщи под 100 кв.м. Всяка сграда може да бъде допълнително персонализирана и разгърната с помощта на архитектите от NEXT DOM, според личните изисквания на клиента. Това се случва и в рамките само на ден, като услугата планиране е безплатна. Фабриката има капацитета да произвежда средно по 200 кв.м. метални пана дневно, достатъчни за компонентите на повече от 2 къщи на ден. Без мокри процеси, един НЕКСТ ДОМ се строи в рамките на 2 до 8 седмици, в зависимост от характеристиките на терена и размера на жилището. Във всеки етап от процеса – от първото обаждане до финала, компанията държи на персоналните консултации лично с главния архитект и техническия консултант на екипа.

Цени от 451€ на квадратен метър

Къщите NEXT DOM залагат на:

Модерна визия, функционални разпределения, просторни общи пространства, комфорт и практичност, с основен приоритет ефективно използване на енергията за отопление и охлаждане

Сигурност, осигурена от изключително лека, но същевременно издръжлива на тежки натоварвания конструкция, както и липса на подвижни връзки при изграждането ѝ, което води до **превъзхождащ коефициент на издържливост при земетресения и други природни бедствия**, в сравнение с конвенционалното строителство. В допълнение, не се наблюдава процес на „слягане“, който води до блокаж на врати, прозорци, напукани ъгли или течащи покриви.

Устойчивост на пожар – металът и вложената каменна вата са негорими материали и при пожар не разпространяват бързо огнените пламъци.

Електрическа безопасност - всички проводници са защитени в гофре, което не позволява компрометиране при евентуален контакт с металната конструкция или водопреносната система.

Високи нива на шумоизолация, постигнати чрез влагане на каменна вата -100 мм. за стени и 200 мм. за таван.

Енергийна ефективност: Гарантирана, чрез иновативна фасада.

Опазване на околната среда: За строеж на една стандартна къща са нужни около 50 дървета. Иновативните метални модули на NEXT DOM са напълно рециклируеми и опазват околната среда.

Главен изпълнител е самата фирма. Екипът предоставя фиксиран график с включени - проектиране, обследване на терена, точни цени и спецификации, администрация, строителство и гаранция. Това освобождава от такси и комисионни към трети лица и други непредвидени разходи.

Без значение, дали строите сглобяема къща от NEXT DOM за ваканционна вила или постоянно жилище, срокът за експлоатацията на къщите е стогодишен. Световните тенденции обаче показват, че може да бъде и по-дълъг.

ЗАЩО ФЕРМИТЕ НА ЕВРОПА ИЗЧЕЗВАТ?

За 15 години стопанствата в ЕС са се стопили с над 5 милиона - най-много в България, разбира се. И проблемите идват тъкмо от системата, която бе замислена да ги предотврати

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

Всяка година около Великден и Гергьовден една и съща унизителна новина обикаля българските медии: производителите на агнешко месо, което традиционно се яде по тези празници, се оплават от нелоялната конкуренция на вноса. Новината е унизителна, защото допреди двайсетина години на никого не би му минало и през ум, че в България може да се наложи внос на овце. В края на краищата цялата икономиката на страната в продължение на векове се е крепяла на овцата, на овчето мляко, сирене и на вълната. Както пише Вера Мутафчиева, "Пътят към националното възраждане е отпечатан от копитата на българските овчи стада".

НО ТОВА ДНЕС Е САМО СПОМЕН. Преходът завари България с над 12 милиона глави овце; през 2021 година, 14 години след европейското членство на страната, те са се стопили до едва 1.1 милиона. Свинете са намалели от 3.8 милиона до по-малко от 700,000 глави; говедата от 1.8 милиона в началото на 80-те днес са едва 600,000; пилетата са намалели от почти 39 милиона до 13 милиона. Впрочем проблемът не е само с животновъдството. Много други традицион-

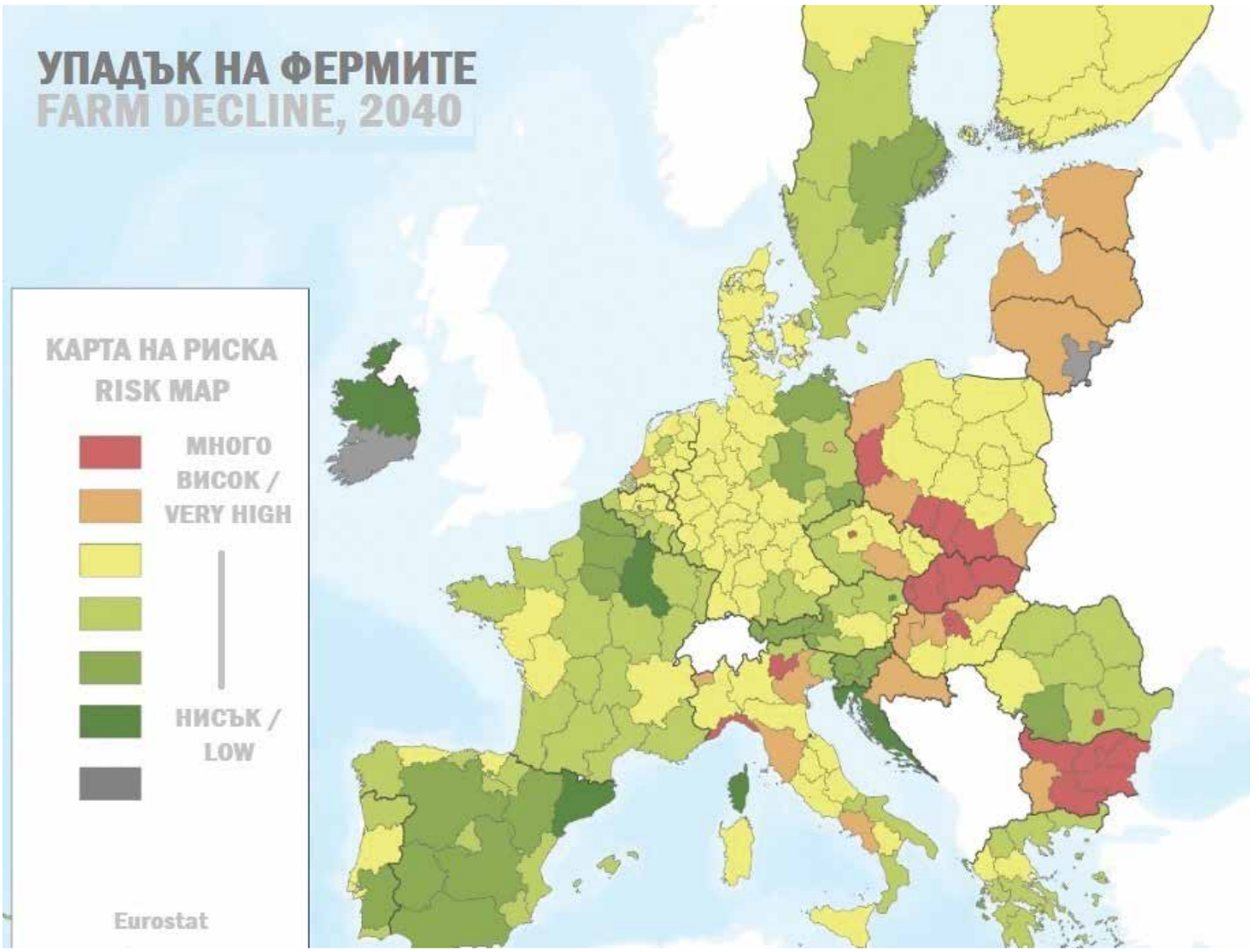
ЖИВОТНОВЪДСТВОТО В БЪЛГАРИЯ
LIVESTOCK IN BULGARIA

	1982	2012	2021	%1982-2021
Овце / Sheep	10.72	1.45	1.19	-88.9%
Свине / Pigs	3.84	0.61	0.69	-82.0%
Крави / Cattle	1.81	0.56	0.61	-66.3%
Пилета / Chickens	38.77	n/a	13.15	-66.1%
Пуйки / Turkeys	0.81	n/a	0.08	-90.1%
Патици / Ducks	0.42	n/a	1.34	219.0%
Кози / Goats	0.49	0.34	0.21	-57.1%
Магарета и мулета / Asses and Mules	0.63	n/a	0.03	-95.2%

Млн. глави, данни на FAOSTAT / Mn. heads, FAOSTAT data

ни за България култури са в явен упадък: домати (от 850,000 тона през 1982 до 116,000 през 2021), картофи (от 468 до 195 хиляди тона), грозде (от 1.2 млн. до 0.18 млн. тона). Но пък за сметка на това имаме завиден ръст на всички култури, които позволяват засяване на големи площи и висока степен на механизация - като пшеница, царевица, слънчоглед, рапица. Висока степен на механизация означава малко работна ръка; тези култури се оглеждат предимно в големите ферми, над 50 хектара. Тези големи ферми са по-малко от 5 на сто от всички в България, но реално контролират 90% от обработваната земя. И съответно прибират огромната част от европейските субсидии. При това ситуацията се влошава от година на година - по данни на Eurostat България и Словакия са страните с най-драстично намаляване на броя на фермите в ЕС в последните години (62% спад). Изместени от големите фермери, дребните стопани са принудени да продадат и да се преместят в града - или да емигрират.

ВИНАТА ЗА УПАДЪКА НА българското село далеч не е само на европейските субсидии, разбира се. Този упадък бе започнал далеч преди европейското членство на България - още с престъпното решение за раздробяване на земеделската земя и реституцията ѝ в "реални размери", успоредно с ликвидиране на кооперативните обединения. Оказали се изведнъж с малки, разпокъсани парчета земя, които не знаят какво да правят, мнозинството българи ги продадоха на безценица на бъдещите "едри фермери".
Но също така безспорно е, че Общата селскостопанска политика на ЕС ускори тези процеси. И продължава да го прави не само в България. Последните данни на Eurostat Показват, че през 2020 година в съюза е имало общо 9.1 милиона ферми - с цели 5.3 милиона по-малко, отколкото през 2005. Къде са изчезнали пет милиона стопанства ли? Много просто, били са погълнати от големите земевладелци. Малките и средни стопанства със смесено предназначение са намалели с 2.6 милиона; животновъдните ферми са с 1.6 милиона по-малко. За сметка на това големите растениевъдни стопанства с над 50 хектара площ са се увеличили със 7%.
Актуалните данни за размера на стопанствата по държави още не са публикувани. Но предишното проучване от 2016 достатъчно ясно очерта тенденциите. В България малките ферми под 5 хектара са над 82% от общия брой, но държат само 2.6% от обработваемата земя (общо 4.47 млн. хектара). Големите стопанства с над 50 хектара площ са едва 4.8% от общия брой, но имат 87.3% от земята. Всъщност по-висок процент на окрупняване в Европа има само в Чехия, където 92.5% от земята е в ръцете на най-едрите фермери, в Словакия (92.1%) и в Люксембург (88.9%). Само в шест страни окрупняването още не е стигнало 50 на сто - Гърция, Италия, Кипър,



Австрия, Полша и Словения.

ОЩЕ ПО-МРАЧНИ ИЗГЛЕЖДАТ ПРОГНОЗИТЕ за следващите две десетилетия, заложени в доклада The Future of the European Farming Model, поръчан от Европейския парламент. За годините до 2040 анализаторите очакват още 6.4 милиона ферми да изчезнат, свеждайки броя на оцелелите до едва 3.9 милиона. За две държави рискът от изчезване на стопанства е оценен като "много висок": Словакия и България. Общата селскостопанска политика на ЕС, която ежегодно поглъща около половината от бюджета на съюза, има "ограничен и неприк ефект" върху тези процеси, а въведените в нея структурни мерки "не компенсират негативните ефекти заради лошо фокусиране или недостатъчно средства", се казва в доклада.

ОБЩАТА СЕЛСКОСТОПАНСКА ПОЛИТИКА, или ОСП, е най-значимото, но и най-спорното дело на Европейския съюз. Когато през 50-те години се раждат плановете за общи селскостопански механизми, идеята е по този начин да се възнаградят европейските фермери, изхранили континента в годините на Втората световна война и по време на мъчителното следвоенно възстановяване. Основните принципи на политиката са ясни - създаване на единен пазар в общността, протекции за вътрешната продукция пред вносната, стабилизиране на пазара и осигуряване на добър жизнен стандарт в селските райони. Тези принципи звучат разумно и смислено. Спорната част са лостовете, чрез които се опитва да ги прилага ЕС - директни субсидии, гарантиране на минимални цени при криза, подпомагане на износа. Като всяка намеса в пазарните механизми, и тази предизвика изкривявания и злоупотреби. Гарантирането на цените, вместо да въведе баланс на пазара, доведе до свръхпроизводство (и до екологични щети от прекалено интензивната обработка на земята). А системата на тройно субсидиране облагодетелства най-много едрите фермери, давайки тласък за споменатото уедряване на стопанствата. Вместо да стимулира малките стопани да останат в селата, политиката на ЕС на практика ги прогони оттам.

Няма нищо лошо в едрото земеделие, разбира се. Нито пък в оглеждането на пшеница и слънчоглед в райони като Добруджа, които са най-подходящи тъкмо за такива култури. Но в България субсидиите и окрупняването доведоха до абсурда да използваме най-плодородните земи на Тракийската низина - земи, отглеждали зеленчуци и плодове - за да сеем технически култури в стопанства с много хектари, но малко работници. При нормален пазар не би се стигнало дотам, защото плодовете и зеленчуците са несравнимо по-доходни култури от зърнените. Но не и когато разчиташ на субсидиите. В Брюксел мнозина си дават сметка за проблема и през 2013 в системата на субсидиите бяха въведени доста корекции. Но, както показва статистиката, те далеч не са достатъчни.

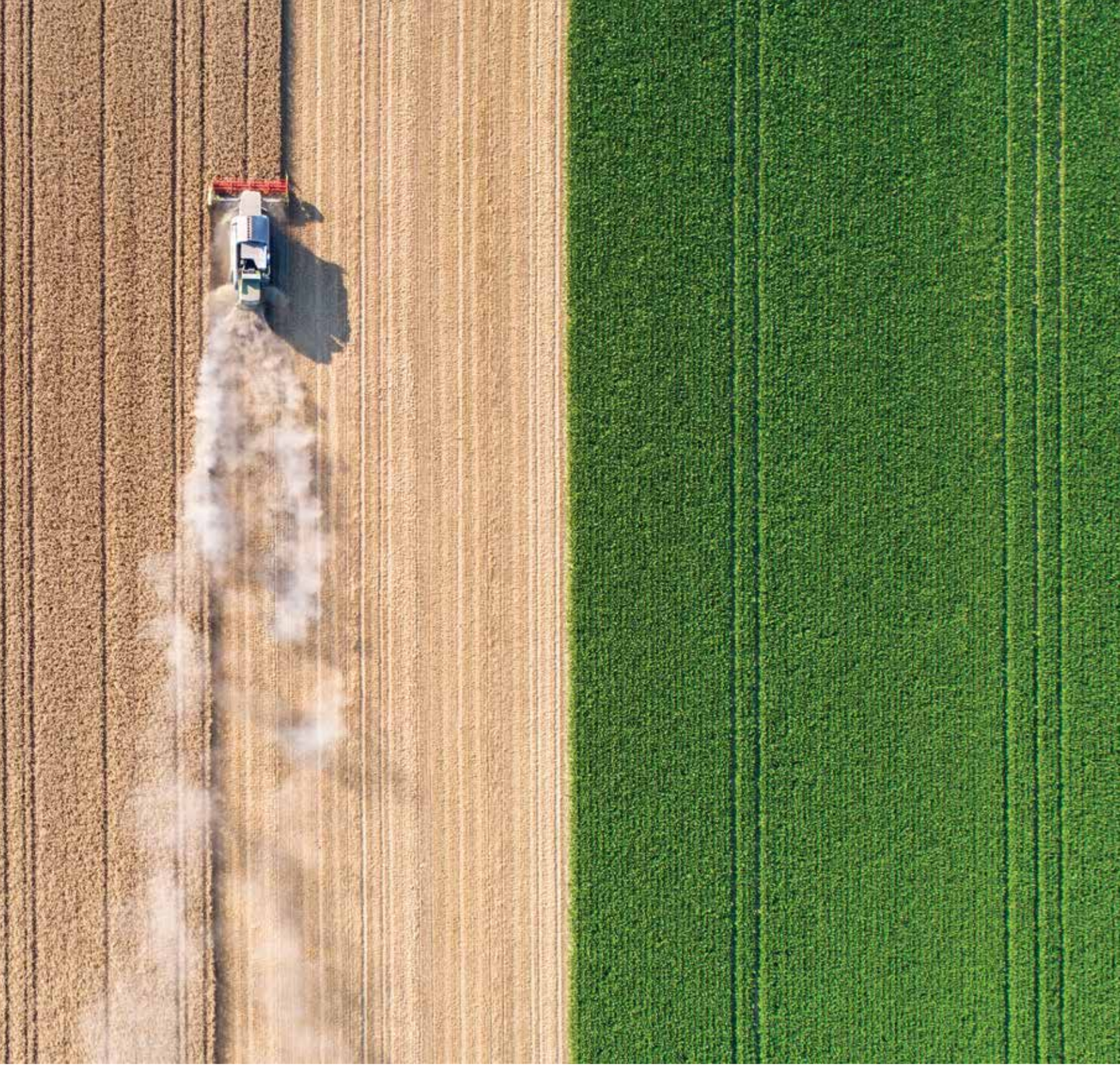
WHY ARE EUROPE'S FARMS DISAPPEARING?

In 15 years, the number of farms in the EU is down by more than 5 million - the most in Bulgaria, of course. And the problems come precisely from the system that was designed to protect them

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

Every year around Easter and St. George's Day, the same humiliating news circulates in the Bulgarian media: the producers of lamb meat, which is traditionally eaten on these holidays, are overwhelmed by the unfair competition of imports. The news is humiliating because up to twenty years ago, no one would have even thought that Bulgaria might have to import lamb. After all, the entire economy of the country for centuries has been based on sheep, sheep's milk, cheese and wool. As Vera Mutafchieva writes, "The road to national revival is trampled by the hooves of the Bulgarian sheep flocks".

BUT THESE FLOCKS ARE JUST A MEMORY today. At the start of the transition in 1989, Bulgaria had over 11 million sheep; in 2021, 14 years after the country's European membership, they have shrunk to just 1.1 million.
Pigs decreased from 3.8 million to less than 700,000 head; cattle, around 1.8 million in the early 1980s, are now only 600,000; chickens dropped from almost 39 million to 13 million. And the problem is not only with livestock. Many other traditional Bulgarian crops are in clear decline: tomatoes (from 850,000 tons in 1982 to 116,000 in 2021), potatoes (from 468 to 195 thousand tons), and grapes (from 1.2 million to 0.18 million tons). But at the expense of this, we have an enviable growth of all crops that allow the sowing of large areas and a high degree of mechanization - such as wheat, corn, sunflower, and rapeseed. A high degree of mechanization means little labour; these crops are mainly grown on large farms, over 50 hectares. These large farms are less than 5 per cent of all in



Bulgaria but control 90% of cultivated land. And, accordingly, they collect the majority of the European subsidies. The situation worsens from year to year - according to Eurostat data, Bulgaria and Slovakia are the countries with the most drastic reduction in the number of farms in the EU in recent years (a 62% drop). Displaced by large farmers, smallholders are forced to sell up and move to the city - or emigrate.

THE BLAME FOR THE DECLINE OF THE BULGARIAN VILLAGE is far from European subsidies alone, of course. This decline had started long before Bulgaria's European membership - probably with the criminal decision of breaking up the agricultural land and its restitution to the heirs of former owners in "real proportions", in parallel with the liquidation of the cooperative associations. Finding themselves suddenly with small, fragmented pieces of land that they didn't know what to do with, the majority of Bulgarians sold them for next to nothing to future "big farmers".

But it is also indisputable that the Common Agricultural Policy of the EU accelerated these processes. And it continues to

In 2020 there were a total of 9.1 million farms in the EU - a full 5.3 million fewer than in 2005. Where have five million farms gone?

БЪЛГАРСКОТО СЕЛСКО СТОПАНСТВО
BULGARIAN AGRICULTURAL PRODUCTION

1982	
1. Пшеница / Wheat	4 912 580
2. Царевица / Maize	3 417 731
3. Краве мляко / Cow milk	2 001 000
4. Захарно цвекло / Sugar beet	1 583 474
5. Ечемик / Barley	1 435 860
6. Грозде / Grapes	1 246 212
7. Домати / Tomatoes	853 380
8. Слънчогледово семе / Sunflower seed	510 868
9. Картофи / Potatoes	468 812
10. Ябълки / Apples	425 780

2012	
1. Пшеница / Wheat	4 455 100
2. Царевица / Maize	1 717 800
3. Слънчогледово семе / Sunflower seed	1 387 780
4. Краве мляко / Cow milk	1 093 034
5. Ечемик / Barley	661 900
6. Рапично семе / Rapeseed	271 041
7. Грозде / Grapes	260 673
8. Картофи / Potatoes	194 200
9. Пилешко месо / Chicken meat	111 924
10. Домати / Tomatoes	94 016

2021	
1. Пшеница / Wheat	7 342 990
2. Царевица / Maize	3 427 310
3. Слънчогледово семе / Sunflower seed	2 002 180
4. Краве мляко / Cow milk	835 780
5. Ечемик / Barley	704 070
6. Рапично семе / Rape seed	375 800
7. Картофи / Potatoes	195 640
8. Грозде / Grapes	178 300
9. Домати / Tomatoes	116 420
10. Дини / Watermelons	107 340

В тонове; данни на FAOSTAT / In metric tonnes, FAOSTAT data

do so not only in Bulgaria. The latest figures from Eurostat show that in 2020 there were a total of 9.1 million farms in the EU - a full 5.3 million fewer than in 2005. Where have five million farms gone? Quite simply, they were absorbed by the big landowners. Small and medium-sized mixed farms decreased by 2.6 million; livestock farms are 1.6 million less. On the other hand, large crop farms with an area of over 50 hectares increased by 7%.

Current data on the size of farms by country has not yet been published. But the previous survey from 2016 outlined the trends clearly enough. In Bulgaria, small farms of less than 5 hectares are over 82% of the total number but hold only 2.6% of the arable land (which is a total of 4.47 million hectares). Large farms with an area of more than 50 hectares are only 4.8% of the total, but they have 87.3% of the land. In fact, a higher percentage of consolidation in Europe is found only in the Czech Republic, where 92.5% of the land is in the hands of the largest farmers, in Slovakia (92.1%) and in Luxembourg (88.9%). In only six countries has consolidation not yet reached 50 percent - Greece, Italy, Cyprus, Austria, Poland and Slovenia.

THE FORECASTS LOOK EVEN DARKER for the next two decades, according to The Future of the European Farming Model report that was commissioned by the European Parliament. In the years to 2040, analysts expect another 6.4 million farms to disappear, reducing the number of survivors to just 3.9 million. For two countries, the risk of farms disappearing is assessed as "very high": Slovakia and Bulgaria. The EU's common agricultural policy, which consumes around half of the EU's budget every year, has a "limited and indirect effect" on these processes, and the structural measures introduced in it "do not compensate for this effect due to poor targeting or insufficient funds", the report said. .

THE COMMON AGRICULTURAL POLICY, or CAP, is the most significant, but also the most controversial work of the European Union. When plans for a common agricultural mechanism were born in the 1950s, the idea was to reward European farmers who fed the continent during the years of World War II and during the painful post-war recovery. The main principles of the policy are clear - the creation of a single market in the community, protections for domestic production over imported ones, stabilization of the market and ensuring a good standard of living in rural areas. These principles sound reasonable and meaningful. The controversial part is the levers through which the EU tries to apply them: direct subsidies, guaranteeing minimum prices during a crisis, and supporting exports. Like any intervention in market mechanisms, this too has given rise to distortions and abuses. Price guarantees, rather than balancing the market, have led to overproduction (and to environmental damage from over-intensive land cultivation). And the triple subsidy system benefits the large farmers the most, giving an impetus to the aforementioned consolidation of farms. Instead of encouraging small farmers to stay in the villages, EU policy effectively drove them out.

THERE'S NOTHING WRONG WITH LARGE-SCALE FARMING, of course. Nor in wheat and sunflower cultivation in areas such as Dobrudja, which are most suitable for such crops. But in Bulgaria, subsidies and consolidation have led to the absurdity of using the most fertile lands of the Thracian lowland - lands that used to grow vegetables and fruits - to sow technical crops on farms with many hectares but few workers. In a normal market, it would not have come to that, because fruits and vegetables are incomparably more profitable crops than cereals. But not when you rely on subsidies. In Brussels, many are aware of the problem, and in 2013 a number of adjustments were made to the subsidy system. But, as statistics show, they are far from enough.

40 | НЕПОКОРНО ТВОРЕНИЕ
UNRULY CREATION

46 | ДУШИ СРЕЩУ МАШИНАТА
SOULS AGAINST THE MACHINE

52 | ИЗКУСТВО НА СЕНКИТЕ
ART OF SHADOWS

ФАНТОМИ В УРНАТА

Имащите право на глас в България са с един милион повече от действителните жители. Какво е обяснението за този феномен?

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография ISTOCK

Парламентарните избори в България през април 2023 - петите за по-малко от две години - произведоха поредната патова ситуация в политическия живот на страната. Произведоха също нова доза от "експертни" коментари за апатията на българите, за ниската избирателна активност, за липсата на гъвкавост и диалогичност у партиите. Единствената тема, която мнозинството анализатори старателно отбягваше, бе за един доста куриозен и уникален за България факт: в тази страна имащите право на глас са с над един милион повече... от живите й пълнолетни обитатели.

ИЗБИРАТЕЛНИТЕ СПИСЪЦИ, подготвени от местните власти според регистрациите по постоянен адрес в службата "Гражданска регистрация и административно обслужване" (ГРАО), показват 6 594 593 души с право на глас. Само че преброяването на населението през 2021 показа, че в България живеят 6 519 789 - с около 95,000 по-малко от избирателите. И от тези 6.52 милиона има 997,000 извън трудоспособна възраст, тоест под 16 години. И още поне около 100,000 на възраст между 16 и 18, които също имат право на глас. Разликата между гласоподавателите според ГРАО и имащите право на глас според преброяването е 1.054 милиона души. Това се равнява на 39% от гласувалите във парламентарния вот.

РАЗБИРА СЕ, ТОВА РАЗМИНАВАНЕ си има и официално обяснение: българите в чужбина. Никой не знае точно колко са те - за 33 години след старта на активната миграция нито една власт не положи дори минимално усилие да ги преброи. Но при всички случаи става дума за над 1.5 милиона души - може би дори над два милиона. Мнозинството от тях запазват българското си гражданство и имат същото право на глас като онези, постоянно живеещи в България. Преброяването носи информация по демографски принципи, които нямат отношение към съставянето на избирателните списъци, коментира служебният министър на регионалното развитие Иван Шишков, под чието наблюдение е служба ГРАО. Според него няма основание за актуализация на избирателните списъци.

НО ВСЪЩНОСТ ОСНОВАНИЯ за това има - дори и само за да се разсеят упоритите подозрения, че от десетилетия в изборните схеми у нас участват няколкостотин хиляди фантомни гласа. Напълно достатъчни да контролират изцяло политическата ситуация. Един милион гласа разлика между избирателните списъци и преброяването трудно могат да се обяснят само с българите в чужбина. Особено като отчетем, че на този вот пожелалите да гласуват зад граница бяха само 180,000 души (от които около 60,000 - традиционните гласове за ДПС от Турция).

Развитията в политическия живот през последната година предполагат продължаващо отдръпване на избиратели - нещо, което потвърдиха и много социолози преди вота. Но ето, че подадените гласове са около 80,000 повече спрямо изборите през 2022. Кое е по-достоверното обяснение: някаква мобилизация на определени партийни ядра, останала скрита за проучванията, или просто фактът, че връщането на хартиените бюлетини отново разшири възможностите за злоупотреби с фантомни гласове? И как да си обясним факта, че при отрицателен прираст и продължаваща силна емиграция избирателите всъщност са се увеличили сега спрямо лятото на 2021?

НИКОЙ НЕ МОЖЕ ДА ОТГОВОРИ категорично на тези въпроси, докато системата за съставяне на избирателните списъци не стане по-прозрачна. При всички случаи постоянното местожителство изглежда абсурдно като водещ критерий. Някога адресната регистрация бе важен административен инструмент. Но днес на практика няма сериозен механизъм, който да ви принуждава да я актуализирате при промяна. Импровизираната ни анкета в редакцията показа, че никой от нас не е променял регистрацията си от поне две десетилетия - макар мнозина да са сменяли местожителството си неведнъж. По най-актуални данни от март 2023 на ГРАО, постоянен адрес в България имат 8,246,842 души. Но според НСИ за последен път сме били толкова в средата на 90-те години. Проблемът може да се реши много лесно с въвеждането на електронни лични карти - но по някаква причина и това е тема, която политиците и политическите анализатори като цяло предпочитат да избягват.

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

PHANTOMS IN THE BALLOT BOX

Those who have the right to vote in Bulgaria are one million more than the actual inhabitants. What is the explanation for this phenomenon?

By KALIN NIKOLOV / Photography ISTOCK

The parliamentary elections in Bulgaria in April 2023 - the fifth in less than two years - produced another stalemate in the country's political life. They also produced a new dose of "expert" comments about the apathy of the Bulgarians, about the low voter turnout, and about the lack of flexibility and dialogue among the parties. The only topic that the majority of analysts studiously avoided was the rather curious and unique fact about Bulgaria: in this country, there are over one million more voters... than its adult population.

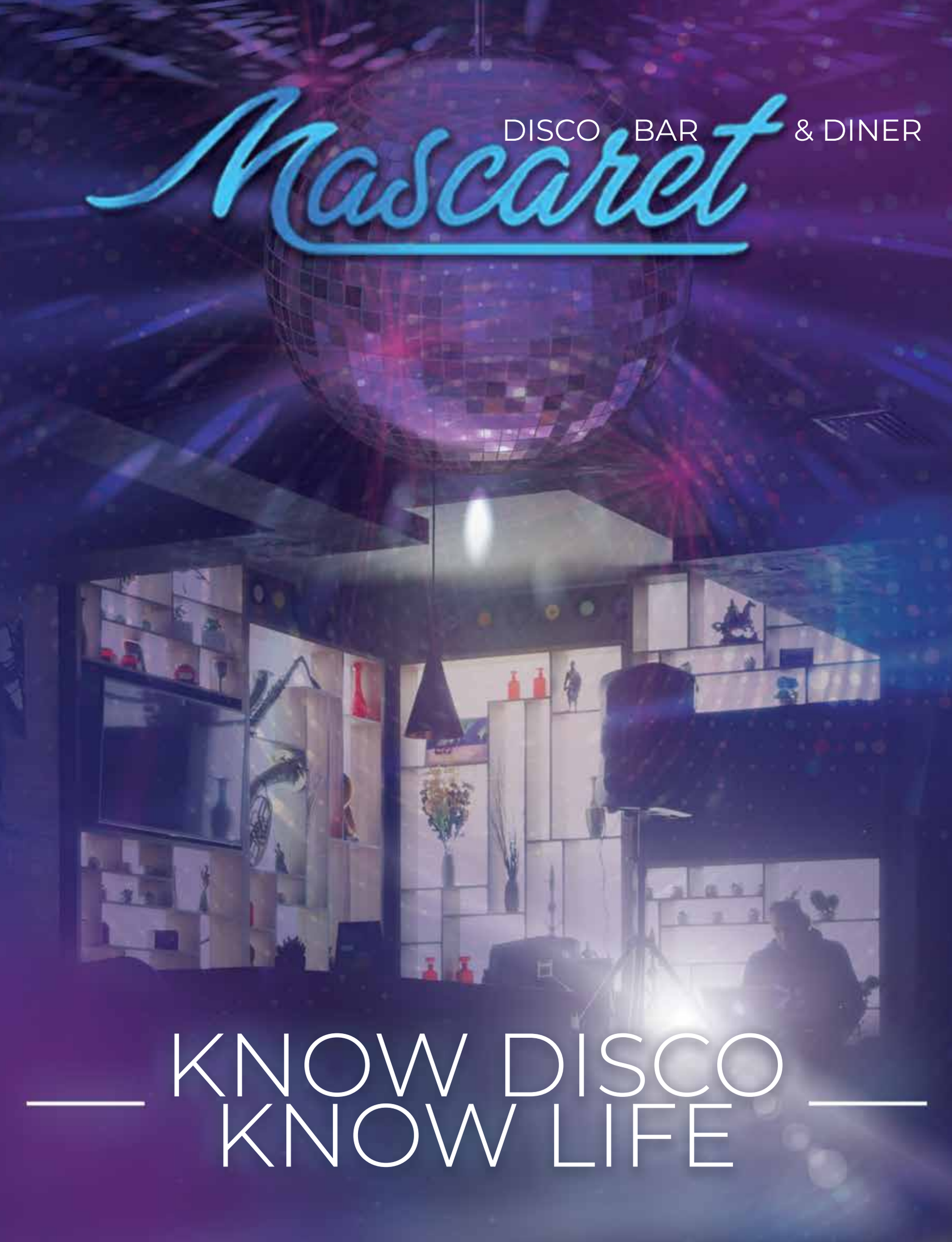
THE VOTER LISTS prepared by the local authorities according to the permanent address registrations in the "Civil Registration and Administrative Service" (GRAO) show 6,594,593 people with the right to vote. But the population census in 2021 showed that 6,519,789 live in Bulgaria - about 75,000 fewer than voters. And of those 6.519 million, there are 997,000 out of working age, that is, under 16 years of age. And at least another 100,000 between the ages of 16 and 18 who also don't have the right to vote. The difference between voters according to GRAAO and those entitled to vote according to the census is 1.054 million people. This equates to 39% of those who voted in the parliamentary vote on April 2nd.

OF COURSE, THIS DIFFERENCE has an official explanation: Bulgarians abroad. No one knows exactly how many there are - for 33 years after the start of active migration, no authority made even the slightest effort to count those people. But in any case, we are talking about more than 1.5 million people - maybe even more than two million. The majority of them retain their Bulgarian citizenship and have the same right to vote as those permanently living in Bulgaria. The census brings information based on demographic principles, which have no relation to the compilation of electoral lists, commented the acting Minister of Regional Development Ivan Shishkov, under whose supervision is the GRAO office. According to him, there is no reason to update the voter lists.

BUT THERE ARE ACTUAL REASONS for this - if only to dispel persistent suspicions that several hundred thousand phantom votes have been involved in election schemes in our country for decades. Quite enough to completely control the political situation. The one million votes difference between the voter lists and the census can hardly be explained only by the Bulgarians abroad. Especially considering that only 180,000 people wished to vote abroad on this vote (of which about 60,000 - the traditional votes for DPS from Turkey).
Developments in political life over the past year suggest a continued withdrawal of voters - something that many sociologists also confirmed before the vote. But here, the votes cast were about 80,000 more than in the 2022 election. Which is the more plausible explanation: some mobilization of certain party cores that remained hidden from the polls, or simply the fact that the return of paper ballots once again widened the possibilities for phantom ballot abuse? And how do we explain the fact that with negative growth and continued strong emigration, the total number of voters in the lists has actually increased now compared to the summer of 2021?

NO ONE CAN ANSWER these questions definitively until the electoral roll system becomes more transparent. In any case, permanent residence seems absurd as a leading criterion. Address registration was once an important administrative tool. But today, in practice, there is no serious mechanism that forces you to update it when it changes. Our impromptu survey in the newsroom showed that none of us had changed our registration in at least two decades - although many had changed residence more than once. According to the most recent data from March 2023 of GRAO, 8,246,842 people have a permanent address in Bulgaria. But according to the National Statistical Institute, the last time Bulgarians were this much was in the mid-1990s. The problem could be solved very easily with the introduction of electronic identity cards - but for some reason, this is also a topic that politicians and political analysts generally prefer to avoid.

ИЗБИРАТЕЛНА АКТИВНОСТ В БЪЛГАРИЯ
ELECTORAL ACTIVITY IN BULGARIA


Nascaret
DISCO BAR & DINER
KNOW DISCO
KNOW LIFE

НЕПОКОРНО ТВОРЕНИЕ

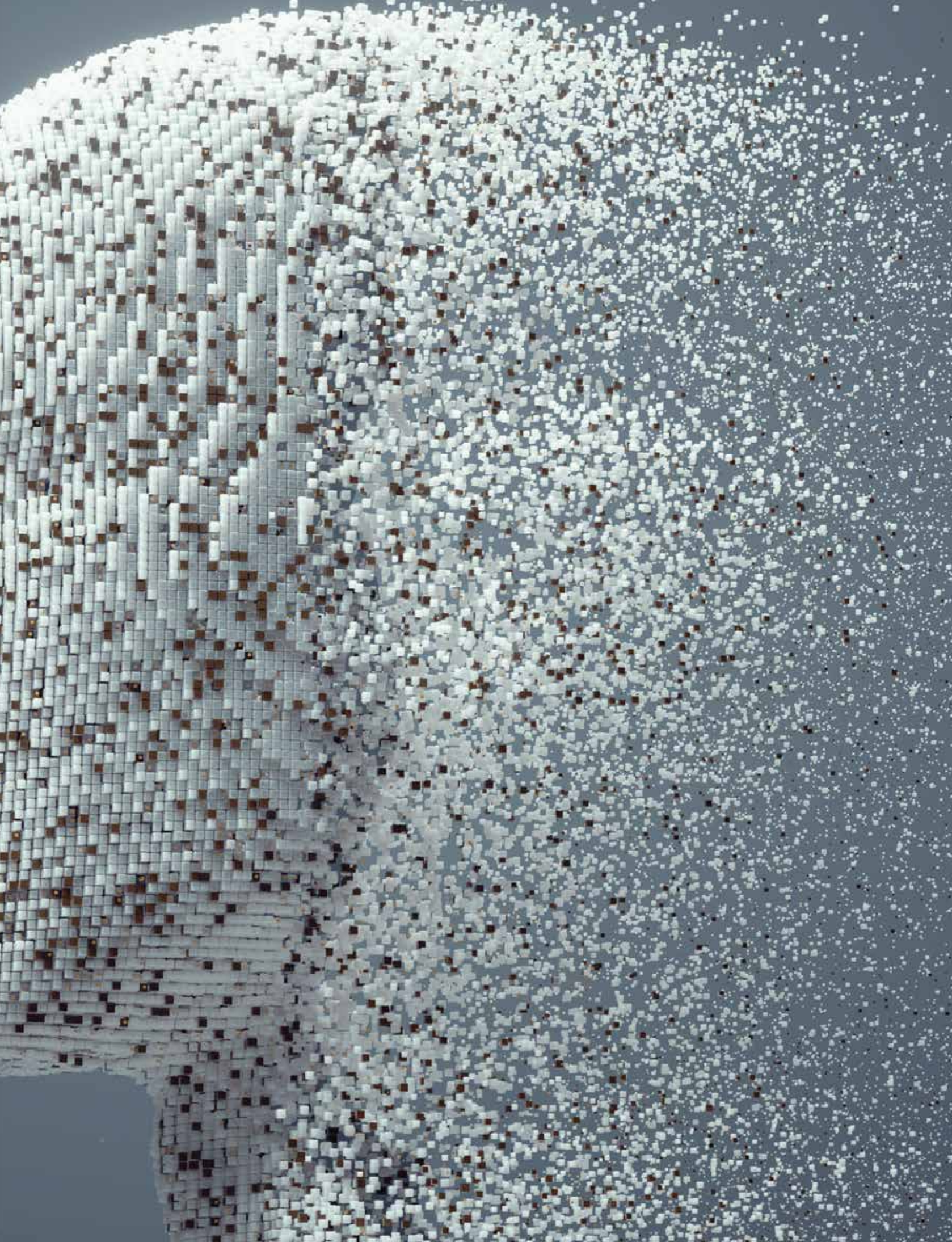
Изкуственият интелект ни плаши по най-различни причини. Но истинският повод за притеснение е, че дори собствените му създатели не разбират как точно работи

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

Едва ли ще успеете да се сетите за технологична иновация, която да е вдигнала толкова шум още с появата си, като ChatGPT. До ноември миналата година за повечето хора темата за Изкуствения интелект бе нещо, запазено за фантастичните сериали. Само за дни след дебюта на чатбота, разработен от OpenAI, за повечето от нас изкуственият интелект се превърна не само в реалност, но и в зловеща заплаха. Италия вече го забрани, заради нарушения в областта на защитата на личните данни. Франция и дори Германия може да тръгнат по този път. Европейският съюз подготвя специално законодателство, което да регулира ИИ. Междувременно над 1100 водещи имена от технологичния сектор, начело с Илон Мъск и съоснователя на Apple Стив Уозняк, подписаха апел разработването на по-съвършени системи от Chat GPT да се замрази за поне шест месеца, за да се оценят възможните разрушителни ефекти от тях. А един експерт по ИИ дори настоя, че това е твърде компромисна мярка, и че работата в тази посока трябва да се забрани изцяло и веднъж завинаги - защото в противен случай "буквално всеки на Земята ще умре".

ПОДОБНИ ДУМИ ЕДВА ЛИ биха ви учудили, ако бяха публикувани в някое жълто издание и идваха от устата на някой мразещ прогреса популист. Но в конкретния случай изданието е списание Time, а автор на коментара по темата е Елиезер Юдковски - експерт с над 20 години опит в областта на изкуствения интелект, съосновател и изследовател в Института за изследване на машинния интелект (MIRI) в Бъркли. "Временното спиране на развитието на ИИ не е достатъчно. Трябва да го спрем изцяло, завинаги", настоява Юдковски и добавя, че писмото на Мъск, Уозняк и компания "подценява сериозността на положението". "Много изследователи в тази област, включително и аз, очакват, че най-вероятният резултат от изграждането на свръхчовешки умен ИИ при текущите обстоятелства, ще е смъртта на всички на Земята", пише Юдковски. Подобен изкуствен свръхразум изобщо не би се интересувал от човешките същества или от разумния живот като цяло. Затова е нужна глобална и безусловна забрана на работата в тази посока, налагана дотолкова стриктно, че ако някой я наруши, центровете му за обработка на данни да се унищожават "с въздушни удари".

Разбира се, мнението на Юдковски е доста крайно - той от години е известен с апокалиптичните си прогнози за заплахата от ИИ. Но дори и хора като Сам



Олтман, основателя и главен изпълнителен директор на OpenAI, признават, че страховете са донякъде разбираеми. "Ще е лудост да не се боим поне малко, и мога да разбера онези, които се боят много", призна Олтман, като все увери, че компанията и конкурентите ѝ работят усилено да намалят рисковете до минимум. Въпросът е доколко може да се вярва на това. Хенри Айдер, експерт по ИИ и консултант на Европейския съюз, коментира пред Business Insider, че технологичните компании в момента са в еквивалента на "надпревара във въоръжаването", за да се наредят сред пионерите в тази област, и че тази надпревара може да тласне съображенията за етичност и безопасност на заден план.

АПОКАЛИПТИЧНИТЕ СЦЕНАРИИ за края на човешката раса от ръцете на ИИ са ни добре познати от стотици литературни и кино-творби - от Р.У.Р. на Карел Чапек до "Терминаторът" и от "Матрицата" до Хиперионския цикъл на Дан Симънс. Но дори да ги оставим настрана, напредъкът на изкуствения интелект крие много други заплахи.
Garante, италианският регулатор за защита на личните данни забрани на ChatGPT да обработва данни на потребители от страната заради подозрения, че това е в нарушение на европейските директиви. "Не изглежда да има законово основание зад масивното събиране и обработка на лични данни с цел да се "обучи" алгоритъмът, на който разчита платформата", обясни мотивите си Garante. Италианският орган е притеснен също от липсата на възрастови ограничения в ChatGPT, както и от способността на чатбота да произвежда фактически недостоверна информация в отговорите си. Това потенциално би довело до огромни изкривания в множество области на обществения живот - от политиката до културата. Затова и Европейският съюз подготвя специално законодателство, популярно вече като European AI Act, което трябва да опази от въздействието на ИИ критичната инфраструктура, а също и области като правораздаването и образованието. "Трябва много да внимаваме да не създадем свят, в който хората са по някакъв начин подчинени на великото машинно бъдеще", коментира пред NBC футуристът Софи Хекфърд. "Технологията е тук да служи на нас. Да поставя по-рано диагнози като рак, или да ни отърве от онази работа, която никой не желае да върши доброволно".

ИМА И ДРУГА ПРИЧИНА нашествието на ИИ да поражда сериозни опасения - пазарът на труда. Дори несъвършеният ChatGPT изглежда в състояние да закрие много работни места - и то вече не в областта на нискоквалифицирания труд, както беше при предишните машинни революции, а по-нагоре по скалата. Оператори в кол-центрове, програмисти, уеб дизайнери - десетки професии очакват следващите стъпки с неприкрит страх. Най-добре го изрази един нашумял американски сценарист: разликата между чатбота и добрия писател е огромна, каза той, но разликата между чатбота и посредствения автор е почти незабележима. Някои анализатори пророкуват, че милиони работни места ще бъдат закрити още в близките години.
Обикновено обаче икономическите ефекти от големите технологични пробиви се забелязват много по-бавно, смята икономистът Пол Кругман, бивш съветник в администрацията на Рейгън и Нобелов лауреат за 2008 година. В коментар за The New York Times Кругман припомня, че са били нужни десетилетия, за да се усетят ефектите от революции като електрификацията или навлизането на компютрите в производството. Дори и прословутият "закон на Мууp", формулиран през 1965 и очертаващ бързия напредък при микрочиповете, не показва никаква пряка връзка с икономическия цикъл. Цели 25 години, напук на ежегодното удвояване на изчислителната мощ, производителността на труда всъщност намалява, подчертава Кругман. Според него икономическият бум от края на 40-те до началото на 70-те е по-скоро ефект от появили се много по-рано технологии, като двигателя с вътрешно горене. Ефектите от технологии като ChatGPT могат да се очакват не по-рано от средата на 2030-те години, смята икономистът.

НО ГЛАВНАТА ПРИЧИНА напредъкът при ИИ да внушава страх не е нито в икономическия ефект, нито в посегателството върху личните ни данни. Главната причина да се боим е, че не разбираме как точно работи той. Не само широката публика, но дори и хората, които го създават. Съвременният изкуствен интелект съзнателно е замислен така - да не може да се проследи как работи. И колкото по-съвършен става, толкова по-неразгадаем ще бъде.
Това е дефект, заложен съзнателно още от първите изследователи в тази област през 40-те и 50-те години. Тяхната цел е да създадат системи, които могат да се самообучават и самонаблюдават. Праволинейната, последователна компютърна програма не е подходяща. Вместо това учените се насочват към т. нар. изкуствени, или симулирани, невронни мрежи - на практика опит да се създаде електронен аналог на човешкия мозък.
По-сложните невронни мрежи се състоят от множество слоеве: входящ, където се подава информацията, изходящ, откъдето получаваме търсения резултат, и неограничен брой "дълбоки" слоеве между тях, където информацията се обработва, копира и променя. С процеса на усложняване на мрежите се появяват и допълнителни, скрити слоеве. Какво точно се случва в тези слоеве, остава неясно дори за програмистите, създали невронната мрежа. "За разлика от логичните вериги, вградени в традиционната софтуерна програма, тук няма начин да се проследи процесът и да се разбере точно защо компютърът произвежда определен отговор", пише преди време експертът Ричард Уотърс в The Financial Times. Карвър Мийд, легендарен компютърен инженер и професор в Caltech, нарича това "когнитивен айсберг" - концепцията, че само около една десета от съзнанието е над повърхността и е видима.

КОЛКОТО ПОВЕЧЕ СЕ УСЪВЪРШЕНСТВАТ невронните мрежи, толкова по-неразбираеми за нас ще са процесите в тях, пише наскоро Дейвид Бийр, професор от Йоркския университет, в статия за The Conversation по BBC. Негова проверка за броя регистрирани патенти, съдържащи израза "невронна мрежа", е върнала 135 828 резултата. Очевидно е, че при толкова широко разгърната развойна дейност, възможността някой регулатор да проследи и да контролира кой какво създава клони към нула. Нито пък е възможно да се контролира информацията, с която се обучават новородените изкуствени интелекти; да се гарантира, че те са избавени от заблудите, предразсъдъците и недостатъците на техните създатели. Впрочем гениалният астрофизик Стивън Хокинг го изрази най-добре, макар да не доживя да види ChatGPR в действие. "Мисля, че трябва да смятаме компютърните вируси за форма на живот", казваше той. "И мисля, че това говори ясно за човешката природа: единствената форма на живот, която сме създали до момента, е изцяло разрушителна. Създали сме живот по свой собствен образ и подобие".

UNRULY CREATION

Artificial intelligence scares us for a variety of reasons. But the real worry is that even its own creators don't understand exactly how it works

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

You will hardly be able to think of a technological innovation that has caused as much noise upon its appearance as ChatGPT. Until last November, for most people, the subject of Artificial Intelligence was something reserved for sci-fi series. In just days after the debut of the chatbot developed by OpenAI, for most of us, artificial intelligence has become not only a reality but an ominous threat. Italy has already banned it, due to violations in the field of personal data protection. France and even Germany may go that route as well. The European Union is preparing special legislation to regulate AI. Meanwhile, more than 1,100 leading names in the technology sector, led by Elon Musk and Apple co-founder Steve Wozniak, have signed an appeal to freeze the development of better systems than Chat GPT for at least six months to assess their possible disruptive effects. And one AI expert even insisted that this was too much of a compromise, and that work in this direction should be banned completely and indefinitely - because otherwise "literally everyone on Earth will die".

SUCH WORDS would hardly surprise you if they were published in some tabloid and came from the mouth of a progress-hating populist. But in this particular case, the publication is Time magazine, and the author of the commentary on the topic is Eliezer Yudkovski - an expert with over 20 years of experience in the field of artificial intelligence, co-founder and researcher at the Machine Intelligence Research Institute (MIRI) in Berkeley. "Pausing AI developments isn't enough. We need to shut it all down," Yudkowski insisted, adding that the letter from Musk, Wozniak and company "understates the seriousness of the situation." "Many researchers steeped in these issues, including myself, expect that the most likely result of building a superhumanly smart AI, under anything remotely like the current circumstances, is that literally everyone on Earth will die," Yudkowski wrote. Such an artificial superintelligence would not care at all for human beings or intelligent life in general. Therefore, a global and unconditional ban on work in this direction is needed, enforced so strictly that if anyone violates it, their data processing centres will be destroyed "with airstrikes".

Of course, Yudkovski's opinion is quite extreme - he has been known for years for his apocalyptic predictions about the threat of AI. But even people like Sam Altman, the founder and CEO

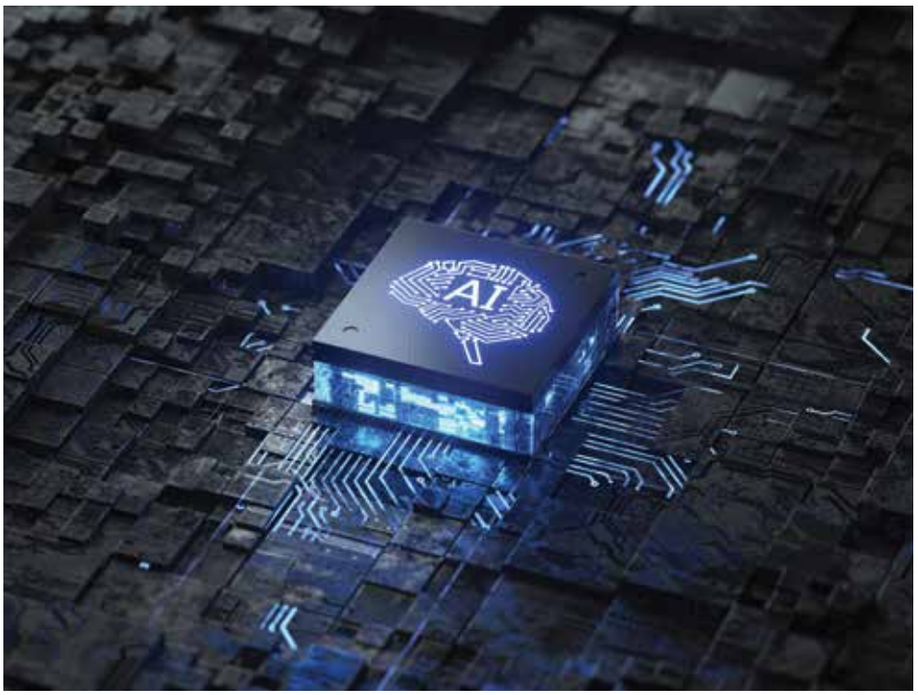
of OpenAI, admit that the fears are somewhat understandable. "It'd be crazy not to be a little bit afraid, and I empathize with people who are a lot afraid," Altman admitted, assuring that the company and its competitors are working hard to minimize risks. The question is to what extent this can be trusted. Henry Ejder, an AI expert and consultant to the European Union, told Business Insider that tech companies are currently in the equivalent of an "arms race" to be among the pioneers in the field and that this race could push considerations for ethics and safety to the background.

APOCALYPTIC SCENARIOS for the end of the human race at the hands of AI are well known to us from hundreds of literary and cinematic works - from Karel Čapek's R.U.R. to The Terminator and from The Matrix to Dan Simmons' Hyperion Cycle. But even leaving these aside, the advancement of artificial intelligence holds many other threats.

Garante, the Italian data protection regulator, has banned ChatGPT from processing the data of users in the country over suspicions that it is in breach of European directives. "There appears to be no legal basis underpinning the massive collection and processing of personal data in order to 'train' the algorithms on which the platform relies," explained Garante. The Italian authority is also concerned about the lack of age restrictions on ChatGPT, as well as the ability of the chatbot to produce factually incorrect information in its responses. This could potentially lead to huge trouble in many areas of public life - from politics to culture. That is why the European Union is preparing special legislation, popularly known as the European AI Act, which should protect critical infrastructure, as well as areas such as justice and education, from the impact of AI. "We have got to be very careful that we don't create a world where humans are somehow subservient to a greater machine future," futurist Sophie Hackford told NBC. "Technology is here to serve us. It's there to make our cancer diagnosis quicker or make humans not have to do jobs that we don't want to do."

THERE'S YET ANOTHER REASON why the invasion of AI raises serious concerns - the job market. Even the imperfect ChatGPT seems capable of closing a lot of jobs—and not in the low-skilled field, as it was in previous machine revolutions, but further up the scale. Operators in call centres, programmers, web designers - dozens of professions await the next steps with undisguised fear. A famous American screenwriter put it best: the difference between a chatbot and a good writer is vast, he said, but the difference between a chatbot and a mediocre author is almost imperceptible. Some analysts predict that millions of jobs will be lost in the coming years.

However, the economic effects of major technological breakthroughs are usually much slower



to see, says economist Paul Krugman, a former adviser in the Reagan administration and a 2008 Nobel laureate. In a commentary for The New York Times, Krugman recalled that it took decades to feel the effects of revolutions such as electrification or the entry of computers into manufacturing. Even the infamous "Moore's Law," formulated in 1965 and outlining the rapid progress in microchips, shows no direct relationship to the economic cycle. For 25 years, despite the annual doubling of computing power, labour productivity has actually been declining, Krugman points out. According to him, the economic boom from the late 1940s to the early 1970s was more an effect of much earlier technologies, such as the internal combustion engine. The effects of technologies like ChatGPT can be expected no earlier than the mid-2030s, the economist believes.

BUT THE MAIN REASON AI advances are frightening is neither the economic impact nor the encroachment on our personal data. The main reason we are afraid is that we do not understand exactly how it works. Not just the general public, but even the people who create it. Modern artificial intelligence is deliberately designed to be untraceable. And the more perfect it becomes, the more inscrutable it will be.

This is a flaw that was deliberately introduced by the first researchers in this field in the 1940s and 1950s. Their goal was to create systems that can self-learn and self-monitor. A straight-line, sequential computer program is not suitable for that purpose. Instead, scientists turned to so-called artificial (or simulated) neural networks - essentially an attempt to create an electronic analogue of the human brain.

More complex neural networks consist of multiple layers: input layer, where the information is fed, the output, where we get the desired result, and an unlimited number of "deep" layers in between, where the information is processed, copied and changed. As networks become more complex, additional, hidden layers appear. What exactly happens in these layers remains unclear even to the programmers who created the neural network. "Unlike the logic circuits employed in a traditional software program, there is no way of tracking this process to identify exactly why a computer comes up with a particular answer," wrote expert Richard Waters in The Financial Times. Carver Mead, a legendary computer engineer and professor at Caltech, calls this the "cognitive iceberg" -- the concept that only about one-tenth of consciousness is above the surface and visible.

THE MORE NEURAL NETWORKS IMPROVE, the more incomprehensible their processes will be to us, David Beer, a professor at the University of York, recently wrote in an article for BBC's The Conversation. His check of the number of registered patents containing the phrase "neural network" returned 135,828 results. Obviously, with such widespread development, the ability of any regulator to track and control who creates what tends to be nil. Nor is it possible to control the information with which newborn artificial intelligence are trained; to ensure that they are freed from the delusions, prejudices and shortcomings of their creators. In fact, the brilliant astrophysicist Stephen Hawking summed it best, although he did not live to see ChatGPR in action. "I think computer viruses should count as life...," he said. "I think it says something about human nature that the only form of life we have created so far is purely destructive. We've created life in our own image."

бяхме деца.

Бяхме, но времето лети.
Планирай бъдещето с пенсионноосигурителна компания ***„Съгласие“***

Професионален фонд

Универсален фонд

Доброволен фонд

СЪГЛАСИЕ
ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНА КОМПАНИЯ

С ПОГЛЕД КЪМ ТВОЕТО БЪДЕЩЕ!

Чарли Чаплин в "Модерни времена". Снимка UA
Charlie Chaplin in "Modern Times". Photo UA

ДУШИ СРЕЩУ МАШИНАТА

Съпротивата ни срещу изкуствените помощници е вече почти на 250 години. Ще промени ли нещо ChatGPT?

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография ISTOCK

Офф-дум-жът-дрън-пляс!
Машината, която доскоро обслужваше малкия човек, като му слагаше храна в устата и му четкаше зъбите, внезапно се развали. Чарковете се задвижиха с бясна скорост. Кашата се плъсна право в лицето. Четките заудряха бясно. Моторът запуши. Добре, че се намеси техник.
Помните тази сцена от "Модерни времена" с великия Чарли Чаплин, най-добрата метафора за сблъсъка на човека с машината. Разказ за това как технологиите те превръщат в автомат и заплашват душата ти.
Разговарях с дъщерята на Чаплин, Джералдин, и веднага направихме връзката между модерните и постмодерните времена. "Мразя социалните мрежи!", избухна световната актриса. "Не притежавам смартфон. Съпругът ми обаче има и го моля да праща съобщения на тези-онзи. Но аз нямам. Ненавиждам изкуствения интелект, всичко това. Смятам, че убива много неща."
Открай време крайната левица включва бунта срещу технологиите в своя революционен арсенал. Полу-легендарният Нед Луд уж строшил с чук две текстилни машини през 1779 година; така възниква движението на лудитите. Подобна съпротива предизвиква и създадената през 1913 поточна линия на Хенри Форд. Интелектуалците превръщат автоматизацията в чудовище – от "Модерни времена" до "Прекрасният нов свят" на Олдъс Хъксли, където антиутопичният свят брои годините "по нашия Форд".

ДА СЕ РУГАЕ ФОРД И ДА СЕ ВЪЗПЯВА ЛУД е възвишено. Писатели като Синклер, Пауърс и Доктороу не са любезни с автомобилния бос и неговата поточна линия, а Филип Рот даже го прави вътрешен министър на една измислена нацистка Америка, спекулирайки с известните му симпатии към Хитлер.
Обратно, съвременният рок често посяга към Нед Луд: в неговия "гняв срещу машината" има нещо умилително пънкарско. "Гняв срещу машината" е име на рок група, съставена от социалисти-революционери-милионери. "Събуди се!", пеят Rage Against the Machine. Ще чуете тази мелодия във финала на "Матрицата", още една ода срещу технологиите, "Модерните времена" на днешния свят.

ПРОБЛЕМЪТ НА ИНТЕЛЕКТУАЛНИТЕ ЛУДИТИ е един и същ: средната класа. Тя обожава текстила на индустриална Англия, модела Т на Хенри Форд и даже смартфоните, които Джералдин Чаплин ненавижда, въпреки че ги ползва през съпруга си. Подозирам, че ще се влюби и в изкуствения интелект ChatGPT. Той още не е съвършен (нямате представа какви ги изтърси, когато го попитах за мен самия), но ще се чудим как сме живели без него.
Въпреки това лудитите са полезни. Да си мислим, че технологиите не ни променят, е илюзия. Нали сте чували мъдростта, че машините не били добри, нито лоши сами по себе си, важното е как ги използваме. Каза ми я Умберто Еко през 2004. Още навремето технологичният пионер и основател на NBC Дейвид Сарноф я използва, за да защити телевизията. Маршал Маклуън му отговори с убийствена ирония: Ето го гласът на съвременния сомнамбулизъм. Представете си, че кажем: „Ябълковият сладкиш не е добър или лош сам по себе си; единствено начинът, по който се използва, определя неговата стой¬ност." Или: „Пушката не е добра или лоша сама по себе си; единстве¬но начинът, по който се използва, определя нейната стойност." Това значи, че ако куршумите улучват правилните хора, пушката е доб¬ра... (1964).

ТЕХНОЛОГИИТЕ ВЛИЯЯТ ВЪРХУ НАС – и още как. И ако ги приемаме без съпротива и деба-

ти, наистина рискуваме душата си.
Като казах "дебати", да направя една прогноза. По въпроса за устройствата бъдещата левица ще се раздели на две. Умерените ще опитват да променят технологиите. Радикалите ще ги саботират.
Какво имам предвид? Вляво отдавна се организират срещу техно-монополите, лицензите и авторските права в интернет. На авторското право - copyright - те противопоставят концепцията за copy-left - доброволно споделяне в мрежата; аз преотстъпвам "своето" за ползване от всички. Идеалът е операционната система Linux, създавана от безплатния труд на милиони. Това е съвременната утопия, която от седем-осем десетилетия мечтае да превърне технологиите в платформа за революционна борба и социалистическо обновление.

Новите лудити обаче ще отидат крачка напред. Те ще заемат крайната, анархистична фракция на левицата. Ще се съпротивляват на технологиите. Ще се откажат от смартфоните и ще трият профилите си. Ще държат децата си на дигитална диета. Ще проповядват за час без интернет. Ще твърдят, че използват само естествения интелект. Ще изключват локациите на всяко устройство, до което случайно се допрат; после дълго ще се мият ръцете.
Най-дръзките от тях, като истински камикадзета, ще взривяват мрежата с внезапни хакерски атаки. Ще гърмят бази данни, ще шестват побеснели вируси, а по тайна команда устройствата ще изпълняват неприлични мелодии. Ще се вихри партизанска война – и някой кибер-команданте ще бъде обявяван ту за престъпник, ту за герой.

ЩЕ СПЕЧЕЛЯТ ОНЕЗИ, КОИТО НАМЕРЯТ БАЛАНСА. Които хем боравят с технологиите, хем могат да живеят без тях. Които могат да четат на хартия и да сърфират в мрежата. Те ще стъпят в двата свята едновременно, реалния и виртуалния – и това ще се окаже най-ценното умение в бъдещия живот.
Само то ще ни спаси от безизходицата на безсмъртния Чаплинов скеч: да въртим уплашени погледи и да чакаме какво ще ни направи машината – ще ни удари или ще ни нахрани. Ние ще бъдем по-силни от нея, когато можем по своя воля да я управляваме и по своя воля да я захвърлим.
Да, добре ме разбрахте. Свободата е да имаме две души едновременно. Така е в пост-Модерните времена.

interlogistica®
www.interlogistica.bg

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.

GLS. Network Partner

за заявки и запитвания:
office@interlogistica.bg | 0700 12 144

SOULS AGAINST THE MACHINE

Our resistance to artificial assistants is now almost 250 years old. Will ChatGPT change anything?

Нед Лъд, водачът на лудитите. Гравюра от XVIII век
Ned Ludd, the leader of the Luddites. Engraving from the 18th century

By BOYKO VASILEV / Photography ISTOCK

Whirr-bang-thud-chink-splash! The machine that until recently was serving to the little man by putting food in his mouth and brushing his teeth suddenly broke down. The chars moved at breakneck speed. The mush splashed right in the face. The brushes whirred furiously. The engine stalled. Good thing a technician intervened.

Do you remember this scene from “Modern times” with the great Charlie Chaplin, the best metaphor for the clash of man and machine. A story about how technology turns you into a robot and threatens your soul.

I was talking to Chaplin's daughter, Geraldine, and we immediately made the connection between modern and postmodern times. "I hate social networks!", burst out the global actress. "I don't own a smartphone. However, my husband has and I ask him to text so-and-so. But I don’t have. I despise artificial intelligence, all of it. I think it kills a lot of things.”

The extreme left has long included rebellion against technology in its revolutionary arsenal. The semi-legendary Ned Ludd allegedly smashed two textile machines with a hammer in 1779; thus the Luddite movement was born. Henry Ford's assembly line, created in 1913, caused similar resistance. Intellectuals turn automation into a monster - from "Modern Times" to Aldous Huxley's "Brave New World", where the dystopian world counts the years "by our Ford".

CURSING FORD AND BERHYME LUDD is sublime. Writers such as Sinclair, Powers and Doctorow are not kind to the auto magnate and his assembly line, and Philip Roth even makes him Home Secretary of a fictional Nazi America, speculating on his known sympathies for Hitler.

Conversely, modern rock often reaches for Ned Ludd: there is something endearingly punk about his "rage against the machine". "Rage Against the Machine" is the name of a rock band composed of socialist-revolutionary-millionaires. "Wake up!" sing “Rage Against the Machine”. You'll hear this tune in the finale of The Matrix, another ode against technology, the "Modern Times" of today's world.

THE PROBLEM OF THE INTELLECTUAL LUDDITES is the same: the middle class. It adores the textiles of industrial England, Henry Ford's Model T and even smartphones, which Geraldine Chaplin detests, even though she uses them through her husband. I suspect she would also fall in love with ChatGPT AI. It's not perfect yet (you have no idea what it said when I asked it about me), but we'll wonder how we ever lived without it.

Luddites are useful though. To think that technology does not change us is an illusion. You've heard the wisdom that machines were neither good nor bad per se, it was how we used them that mattered. Umberto Eco said it to me in 2004. Back in the day, tech pioneer and NBC founder David Sarnoff used it to defend television. Marshall McLuhan answered him with murderous irony: Here is the voice of modern somnambulism. Imagine if we said, “Apple fudge is not good or bad in and of itself; it’s the way in which it is used that determines its value." Or: "A rifle is not good or bad in itself; it is only the manner in which it is used that determines its value.” This means that if the bullets hit the right people, the gun is good... (1964).

TECHNOLOGY AFFECTS US - and how else. And if we accept them without resistance and debate, we are really risking our souls.

Having said "debates", let me make a prediction. On the issue of devices, the future left will split in two. Moderates will try to change technology. The radicals will sabotage them.

What do I mean? The left has long organized against techno-monopolies, licenses and copyrights on the Internet. To copyright - they oppose the concept of copy-left - voluntary sharing on the web; I surrender "mine" for the use of all. The ideal is the Linux operating system, created by the free labor of millions. This is the modern utopia, which for seven or eight decades has been dreaming of turning technology into a platform for revolutionary struggle and socialist renewal.

The new Luddites, however, will go one step further. They will occupy the extreme, anarchist faction of the left. They will resist technology. They will give up their smartphones and delete their accounts. They will keep their children on a digital diet. They will preach for an hour without internet. They will claim to use only natural intelligence. They will turn off the locations of any device they accidentally touch; then the hands will be washed for a long time.

The most daring of them, like real kamikazes, will blow up the network with sudden hacker attacks. Databases will crash, crazy viruses will roam, and devices will play obscene tunes on a secret command. Guerrilla warfare will rage - and some cyber-commander will be declared either a criminal or a hero.

THOSE WHO FIND THE BALANCE WILL WIN. Those that both handle technology and can live without it. Who can read paper and surf the web. They will step into both worlds at the same time, the real and the virtual - and this will prove to be the most valuable skill in the future life.

Only this will save us from the impasse of the immortal Chaplin sketch: to look around in fear and wait for what the machine will do to us - hit us or feed us. We will be stronger than it when we can rule it at will and throw it away at will.

Yes, you got me right. Freedom is having two souls at the same time. So it is in post-modern times.

АПИС СИЛАТА НА ИНФОРМАЦИЯТА

„САНКЦИОННИ СПИСЪЦИ“

Новата информационна услуга на АПИС Ви улеснява да осигурите съответствие с изискванията на регулаторните органи по спазване на националните и международните правни норми и финансови правила в бизнес отношенията си с местни и чуждестранни клиенти.

Разработването на уеб базираната информационна система **„Санкционни списъци“** е в отговор на предизвикателствата, които съвременните глобални икономически връзки и отношения поставят пред финансовите институции, бизнеса и организациите в борбата срещу финансовите престъпления и нарушенията на международното право и правата на човека.

КАКВО ПРЕДСТАВЛЯВА ПРОДУКТА „САНКЦИОННИ СПИСЪЦИ“

Системата дава възможност за бърза и лесна проверка в официалните списъци с имена на лица, организации, банки, компании, станали обект на икономически или правни санкции, поради нарушения на международното право, на правата на човека или други форми на престъпност като пране на пари, финансиране на тероризма, кибер атаки и др. Целта е да не се предоставят икономически или финансови ресурси на лицата/обектите, включени в съответния списък. Списъците се публикуват от различни органи на национално и международно ниво. В зависимост от допуснатите нарушения се налагат някои или всички от предвидените за това санкционни мерки:

• Ембарго върху търговията • Забрани за определени видове търговия или за търговия с определен вид бизнес • Замразяване на активи • Забрана за пътуване на физически лица.

Санкциите могат да бъдат използвани и срещу трети лица, действащи от името на лицата и субектите, извършили нарушенията, независимо че те пряко не са ангажирани с участие.

ЗАЩО ТОВА ПРИЛОЖЕНИЕ ВИ Е НЕОБХОДИМО?

Продуктът Ви предоставя възможност да извършите **предварителни проверки** в публикуваните от международните и национални организации и институции списъци дали Вашите потенциални клиенти и партньори не подлежат на санкции като нарушители на национални и международни изисквания и правила срещу изпирането на пари, финансиране на тероризма, нарушения на правата на човека.

Системата Ви предлага възможност за проверка по име на лице или обект в консолидираните санкционни списъци, приети от:

- Съвета за сигурност на ООН
- Европейския съюз
- Службата за контрол на чуждестранните активи на Министерството на финансите на САЩ
- Министерския съвет на Република България и други.

Програмните специалисти на АПИС са разработили **допълнителни функционалности и съдържание**, които могат да улеснят клиента при търсенето в списъците. Промените се отразяват в базата данни на продукта **не по-късно от 24 часа от публикуването им от източника.**

„САНКЦИОННИ СПИСЪЦИ API“

За удобство на ползвателите продуктът е разработен в **два варианта** и може да се ползва като самостоятелен модул и като приложение с възможност за интегриране с вътрешни програми на клиента.

ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ НА САНКЦИОННИТЕ СПИСЪЦИ

Приложението е предназначено за всички организации, чиято дейност налага извършването на предварителни проверки (скрининг) на санкционните списъци, за да гарантират нейното съответствие с регулаторните изисквания – банки, застрахователи, осигурителни фондове, компании, търгуващи с чуждестранни клиенти и др.

Подробна информация за продукта и цената на абонамента можете да видите тук:
https://www.apis.bg/bg/product/sanctions-bg

Всеки, който се интересува от новата услуга на АПИС и желае да му бъде направена демонстрация, може да се обади на телефони.: 02 923 98 00, 980 48 27 или да ни пише на адрес: office@apis.bg

DESIGN • NEW • DESIGN

32nd GRAND INTERNATIONAL WINE AWARD
MUNDUS vini
Spring Tasting
MEININGER 2023
Best Producer
Bulgaria

DOMAINE BOYAR

EST. 1991

GOOD AT MAKING WINE

BEST WINE PRODUCER BULGARIA

A SHORT STORY WITH AN ARTISTIC TWIST

Attention, fellow reader! Have you seen the graffiti yet? Read this short story about the achievements of the Bulgarian wine and find out what is behind this one-of-a-kind art installation. One story for the reader to experience, to share and to talk about with fellow wine lovers.

The secret of making the finest quality wine does not only lie in the quality of the grapes or the terroir of the ground. It lies in the expertise of one oenologist, their imagination, their creativity and their passion to deliver a remarkable experience for the mouth and the mind.
No matter if you are a lover of white, rose or red wine, Domaine Boyar winery has it all for you. It is no coincidence you are reading about this new-world style winery. With over 300 awards received throughout the years for variety of wine ranges, and being named for a third year in a row as Best Bulgarian producer by the by the noble Mundus Vini international wine academy experts, this winery seems to have uncovered all the secret ingredients required for creating the finest quality wines.

Established over 30 years ago, Domaine Boyar is famous for its quality standards and unforgettable experience with one's wine. With its vast resources, oenologists expertise, modern facilities, Domaine Boyar has the ability, from both technological and creative point of view, to produce a wide variety of different wines and beverages. With a yearly production with over 6 million bottles Domaine Boyar offers over 40 series of wine, some featuring over 6 or 7 different blends. Created at the heart of this winery, the signature ranges Domaine Boyar and Quantum are a true representation of what great and affordable wine should be. For the ones looking for rare, mystical and original wines, the diamond in the crown Solitaire and the Supreme Cuvee are to die for!

And what about the graffiti the reader may ask? They are not just an eye-catching stunt, they represent what this winery stands for - a never ending journey towards continuous development, growth and ambassadorship for the finest Bulgarian wines, creativity and most importantly celebration of the local blends. For its 30th anniversary, in 2021, Domaine Boyar, together with the worldwide famous artist Nassimo, created a one-of-a-kind art installation in its main winery, Blue Ridge in Sliven. It has transformed 11 of the main tanks, with approx. 1000 sq.m. paintings, into the largest of this kind graffiti art in Europe.

The project is not only significant for the business itself, but also acts as an inspiring message for the community to cherish and admire the beauty of living life, to always look around for everything valuable and precious, to embrace life to its fullest and to tell the emotional story of the unstoppable human spirit and the art of making wine.

Inspired by this transformation, we decided to give a new life to our main wine series - Domaine Boyar. The labels, now full of colours, emotions and inspirational images, are a reflection of Domaine Boyar's new self - a modern, creative and expert wine maker with high quality wines. A true art in a bottle.

Feeling inspired or curious about the wines? Get in touch on all social media platforms or simply drop our wine experts a line on office@domaineboyar.com.

Join us on this never-ending journey and share with the world the unforgettable experience with the finest Bulgarian wines.
Domaine Boyar - good in making great wine, best at sharing it!

ИЗКУСТВО НА СЕНКИТЕ
ART OF SHADOWS

Една снимка струва повече от хиляда думи: за пореден път се убеждаваме в правотата на тази сентенция, докато гледаме регионалните победители в престижния конкурс World Press Photo за 2023 година. Над 60,000 фотографии на 3572 фотографи от 172 различни държави взеха участие в конкурса.

A picture is worth a thousand words: once again we are convinced of the correctness of this sentence as we look at the regional winners of the prestigious World Press Photo competition for 2023. Over 60,000 photographs by 3,572 photographers from 172 different countries took part in the contest.

All Images Courtesy World Press Photo

Нефтено петно, от Мусук Нолте. Работници разчистват след изтичане от рафинерия в Перу
Oil Spill in Lima, by Musuk Nolte. Workers at Playa Cavero, Peru, deal with an oil spill from a refinery

Погребението на Ширийн, от Майа Левин. Израелската полиция бие оплаквачи край ковчега на журналиста от "Ал Джазира" Ширийн Абу Акле, който бе застрелян от израелската армия
Shireen Abu Akleh's Funeral, by Maya Levin. Israeli police beat mourners at the coffin
Of Al Jazeera journalist Shireen Abu Akleh, who was shot by the Israeli armed forces

Голямата забрава, от Лий-Ан Олваге. Жена живее в т. нар. "лагер на вещиците", където събират жени с деменция в Гана
The Big Forget, by Lee-Ann Olwage. A woman living in a so-called “witch camp”, home for people with dementia in Ghana

Обсадата на Мариупол, от Евгени Малолетка. Ирина Калинина (32) направи спонтанен аборт, след като бе ранена при руски обстрел, и почина по-късно в болницата
The Siege of Mariupol, by Evgeniy Maloletka. Iryna Kalinina (32), miscarried her baby after she was wounded during a Russian airstrike, and died later in the hospital

Красива отрова, от Кристофер Рохел Бланкет. Родено с хидроцефалия момче се къпе с помощ от баща си във Вила Гереро, Мексико. Вероятната причина за нещастието му са отровни земеделски химикали
Beautiful Poison, by Cristopher Rogel Blanquet. A boy born with hydrocephalus baths
With the help of his father in Villa Guerrero, Mexico. Toxic agrichemicals are the possible cause

Трето поколение фермерка е прегърнала бебе алпака в Оропеса, Перу. От Алесандро Чинкуе
A third-generation alpaca farmer holds a baby alpaca in Oropesa, Peru. By Alessandro Cinque

Цената на мира в Афганистан, от Мадс Нисен. За да купят храна за семейството, родителите на Халил Ахмад (15) са продали единия му бъбрек
The Price of Peace in Afghanistan, by Mads Nissen. Unable to buy food, the parents
Of Khalil Ahmad (15) decided to sell his kidney for $3,500

Умиращата река, от Йонас Како. Сушата в Аризона принуждава пчеларите да носят вода на пчелите си
The Dying River, by Jonas Kako. Recent draughts in Arizona have forced beekeepers to provide water for the bees

Не чувам птиците, от Фабиола Фереро. Мъж пренася река през границата между Венесуела и Колумбия. 7 милиона венесуелци напусната страната заради икономическата криза
I Can't Hear the Birds, by Fabiola Ferrero. A man carries a woman across the Tachira River, the Venezuela-Colombia border. 7 million venezuelans have left the country after the economic crisis struck

Преходът към нетната нула, от Симоне Трамонте
Net-Zero Transition, by Simone Tramonte - part of series on the green transition in Europe

Австралийските наводнения в инфрачервено, от Чад Аджамян
Australian Floods in Infrared, by Chad Ajamian

Нова столица, от Ник Ханес. Египет строи нова столица на няколко км от Кайро
New Capital, by Nick Hannes. Egypt is building a new capital few kilometres away from Cairo

Преди да е изчезнал, от Мхамед Килито. Много оазиси в Мароко са на изчезване
Before It's Gone, by M'hammed Kilito. Many oases in Morocco are on the verge of extinction

Оспорвани води, от Ануш Бабаджанян - поредица за водния конфликт в Централна Азия
Battered Waters, by Anush Babajanyan - series on the water conflict in Central Asia

ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество

С грижа за Вас!

ИЗБЕРИ **ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:**
ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.
КЪМ 31.12.2022 Г. – С НАД 398 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 ОКТОМВРИ 2021 Г. ИЗПЛАЩА ПОЖИЗНЕНИ ПЕНСИИ И РАЗСРОЧЕНИ ПЛАЩАНИЯ
НА ОСИГУРЕНИ ЛИЦА В УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.

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

1113 София, бул. „Цариградско шосе“ 87, Клиентски център - тел: 0700 11 322; email: office@ccb-sila.com; www.ccb-sila.com

Fly more

РЕГИСТРИРАЙ СЕ В ПРОГРАМАТА ЗА ЛОЯЛНИ КЛИЕНТИ FLY MORE

до 31 май 2023г. и вземи 3 000 начални бонус точки!

Печели точки за своите полети и ги разменяй срещу:

- бонус билети за полети по редовните ни линии
- UPGRADE от икономична до бизнес класа
- допълнителен регистриран багаж до 23 kg
- избор на място в самолета

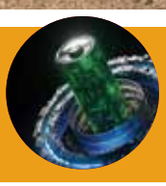
Пълните условия на програмата намери на www.air.bg и в мобилното ни приложение

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

74 | ХРАМ НА ИЗЛИШЪКА
TEMPLE OF EXCESS



62 | РЕВОЛЮЦИЯ НА КРЕДИТ
THE PAY LATER REVOLUTION

60 | ОПАСНО ЛИ Е КАФЕТО БЕЗ КОФЕИН
THE HAZARD OF DECAF

ОПАСНО ЛИ Е КАФЕТО БЕЗ КОФЕИН?

THE HAZARD OF DECAF

Безкофеиновото кафе, химическото чистене и препаратите за почистване на мазнини на пръв поглед нямат много общо - освен като три приятни удобства на съвременния свят. Но ако се потвърдят наблюденията на водещи американски невролози, може да се окаже, че тези неща крият доста голяма заплаха за здравето.
Причината е химикал, наречен трихлоретилен (TCE) - обичайно средство за премахване на кофеина от кафето или за сухо почистване на мръсни ризи. Отдавна е известно, че не е точно здравословен - свързват го със спонтанни аборти при младите жени и с по-висок риск от някои ракови заболявания. Но сега група уважавани невролози предполагат, че TCE е и основен причинител на най-бързо разпространяващото се мозъчно заболяване в света: синдрома на Паркинсън. Всъщност според екипа, воден от Рей Дорси, Рут Шнайдер и Карл Кибърц, TCE увеличава риска от Паркинсън с плашещите 500%. Лекарите са проследили историята на заболяването при седем пациента, включително една бивша баскетболна звезда от NBA и пенсиониран сенатор. При всички тях синдромът се е появил след системно излагане на действието на препарата.
Трихлоретиленът има много широка употреба в промишлеността. Освен за безкофеиновото кафе, той се използва за отстраняване на боя, за почистване на двигатели, в коректорите за печатен текст, и даже, в миналото, за упойка на пациенти. В последните десетилетия употребата му намалява заради здравни съображения, но все още си остава достатъчно масова. Над една трета от подпочвените води в САЩ са замърсени с TCE. ■

Decaffeinated coffee, dry cleaning, and grease removers don't seem to have much in common - except as three pleasant conveniences of the modern world.
But if the observations of the leading American neuroses are confirmed, it can be shown that these things hide a rather large threat to health.

The reason is a chemical called trichlorethylene (TCE) - a common agent used to remove caffeine from coffee or to dry clean shirts. It's long been known that it's not exactly healthy — it's been linked to miscarriages in young women and a higher risk of certain cancers.

But now a group of respected neuroscientists suggests that the basis of TCE is also the cause of the world's fastest growing brain disease: Parkinson's syndrome. In fact, according to the team led by Ray Dorsey, Ruth Schneider and Karl Kieburtz, TCE increases the risk of Parkinson's by a frightening 500%. Doctors followed the story of seven patients, including a former NBA basketball star and a retired senator. In all of them, the syndrome appeared after systemic application of the action of the preparation.

Trichlorethylene has very wide industrial uses. In addition to decaffeinated coffee, it is used to remove paint, clean engines, in proofreaders and even, in the past, to anaesthetize patients. In recent decades, its use has declined for health reasons, but there is still plenty of it left. Over one-third of US groundwater is contaminated with TCE.

ВТОРАТА ГИБЕЛ НА "ТИТАНИК"

THE SECOND RUIN OF THE TITANIC

111 години след потъването си, и 38 години след откриването на останките му на дъното на Атлантика, легендарният кораб "Титаник" изглежда обречен да изчезне завинаги. Причината този път е нещо несравнимо по-нищожно от айсберг: миниатюрна бактерия, която си набавя енергия, като превръща желязото в неразтворим железен оксид - или, по-просто казано, в ръжда. Тази удивителна бактерия, която бе изолирана през 2010 и бе наречена Halomonas titanicae, вероятно окончателно ще види сметката на корабокруширалия кораб в близките две десетилетия. Но тя дава надежда на учените да я използват в бъдеще за почистване на зони на крабокрушения или изоставени нефтени платформи.

111 years after its sinking, and 38 years after its remains were discovered at the bottom of the Atlantic, the legendary ship "Titanic" seems doomed to disappear forever. The cause this time is something incomparably smaller than an iceberg: a tiny bacterium that gets its energy by turning iron into insoluble iron oxide—or, more simply, rust. This amazing bacteria, which was isolated in 2010 and named Halomonas titanicae, will probably finally see the bill of the shipwreck in the next two decades. But it gives scientists hope that it could be used in the future to clean up areas of shipwrecks or abandoned oil rigs. ■

ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ
НА ПРОМОЦИОНАЛНА ПРОЛЕТНА ЦЕНА!

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

Армеец

Винаги с вас!

ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА ПРОЛЕТНА ЦЕНА. ПОГРИЖЕТЕ СЕ ЗА СПОКОЙСТВИЕТО И СИГУРНОСТТА НА ВАШИЯ ДОМ И ИМУЩЕСТВО СЪС ЗАСТРАХОВКА „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“.

Какви са предимствата, предлагани от ЗАД „АРМЕЕЦ“:

- 20% отстъпка от застрахователната премия;
- Застрахователно покритие, изцяло съобразено с Вашето жилище и имуществото Ви;
- Бърза процедура и експертна консултация при сключване на застраховката;
- Възможност за избор на застрахователните 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;
- Осигурен денонощен асистанс център на телефон: **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.

ПРОМОЦИЯТА Е ВАЛИДНА ОТ 01.03 ДО 31.05.2023г.

РЕВОЛЮЦИЯ НА КРЕДИТ

Всички планове за електрическия преход се основават на технологии, които още не са създадени. От твърдия електролит до желязото: кои ще се окажат батериите на бъдещето?

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

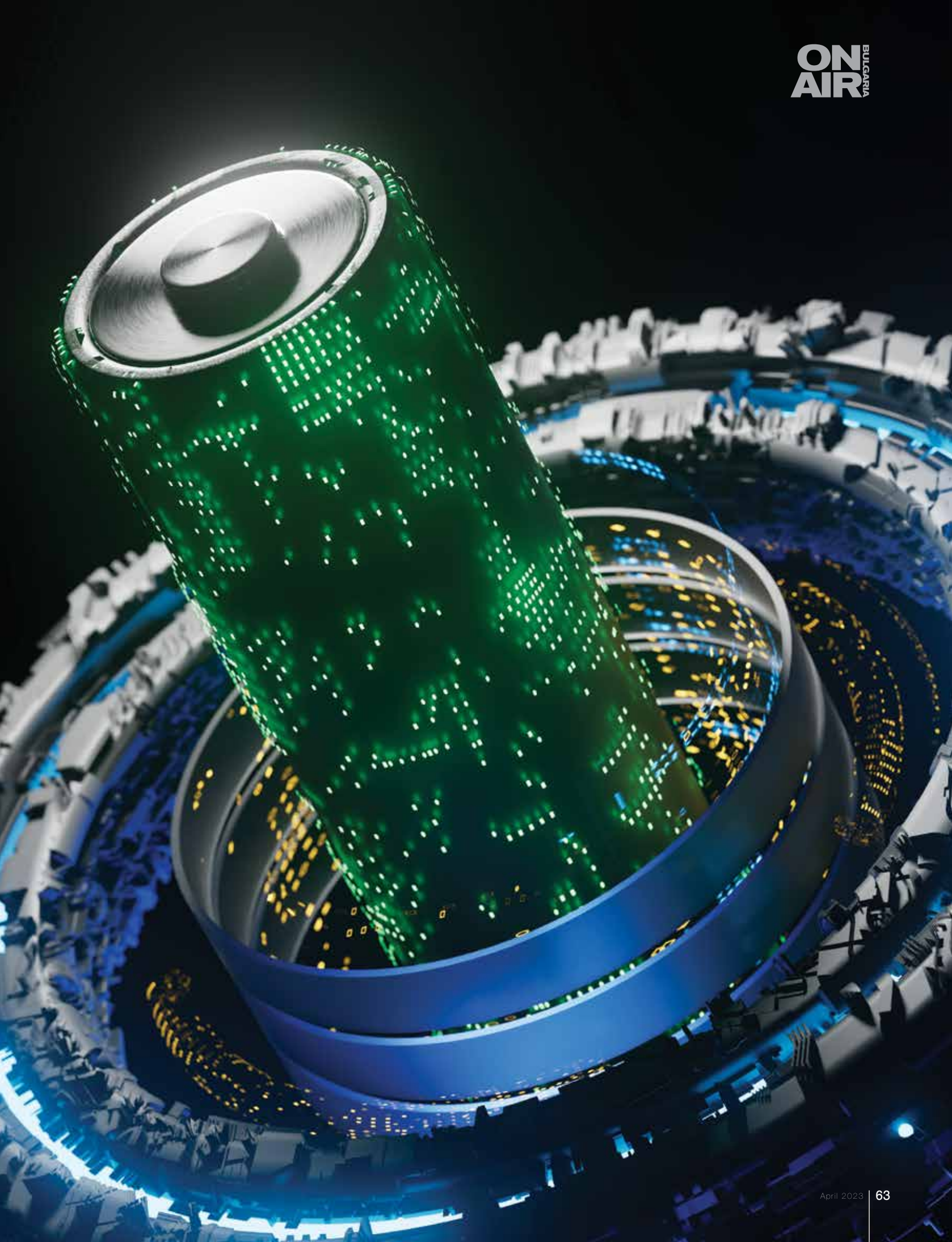
Електрическата революция отдавна вече не е предсказание за бъдещето: тя се случва пред очите ни. През 2022 година над 10% от продадените автомобили в световен мащаб бяха с електрическо задвижване. Европейският съюз и някои отделни американски щати планират да забранят двигателя с вътрешно горене от 2035 година, Китай също не е далеч от този път. Развитите държави инвестират рекордни средства в технологии за съхранение на енергията, които да направят възобновяемите източници надежден източник. Но онова, което никой политик не казва на глас, е, че за да се осъществят, всички тези смели планове разчитат на технологии, които още не съществуват. Електрическата революция е революция на кредит - без радикален технологичен пробив в областта на батериите тя е обречена.

Разбира се, днес разполагаме и с много други средства за съхранение на енергията, освен химическите батерии - например физически батерии (водни като ПАВЕЦ Чаира, слънчеви, гравитационни), или пък производство на водород от ВЕИ. Но повечето от тях са огромни, тежки и мъчно подвижни. Транспортният сектор ще трябва да разчита на химически батерии.

Има само един проблем: доминиращата технология в тази област е отпреди почти половин век. И по начало не е измислена за употреба в автомобили, камиони или самолети.

Идеята за литиево-йонна батерия се появява с петролната криза в началото на 70-те. Рязкото поскъпване на горивата възражда идеите за електрическо задвижване, погребани още в зората на XX век. Но съществуващите оловно-киселинни акумулатори не са в състояние да го поддържат. Петролните и химическите гиганти започват да търсят алтернативи. Един млад химик, на име Стан Уитингъм, започва да експериментира с анод от метален литий, и катод от титаниев дисулфид. Регистриран е патент, показан е и работещ прототип на автосалона в Детройт. Но после петролната криза отшумява и Exxon решава, че инвестициите в нови батерии няма да се изплатят.

Батерията на Уитингъм е несравнимо по-добра от оловно-цинковите, но има и недостатъци - сравнително ниска скорост на зареждане и висок рист от възпламеняване. Джон Гудинъф, професор от Тексаския университет, решава първия проблем, като заменя титаниевия дисулфид с кобалтов оксид в катода. Колегата му от университета Мейджо Акира Йошино решава втория, като използва кокс за анода и намалява значително риска от пожар. От труда на тези трима души се ражда първата "съвременна" литиево-йонна батерия за масо-



през 2019 Уитингъм, Гудинъф и Йошино поделиха Нобеловата награда за химия.

НО ЛИТИЕВО-ЙОННАТА БАТЕРИЯ, която върши толкова добра работа в телефоните и лаптопите ни, не е съвсем подходяща за автомобили. Енергийната ѝ плътност не стига, за да осигури нужния автономен преход от няколкостотин километра - за да се постигне това, батериите в колите трябва да са огромни. И съответно - много тежки. Един съвременен електромобил тежи средно с 350-400 кг повече от аналога си с двигател с вътрешно горене. Това поражда всевъзможни усложнения. Нужни са например специални (и отчетливо по-скъпи) гуми, които да издържат на натоварването. Наскоро Британската асоциация на паркингите предупреди, че много от по-старите многоетажни паркинги в страната са разчетени при доста по-ниско тегло на автомобилите и могат да рухнат под тежестта на електромобилите. Но най-съществения проблем с високото тегло е, че то увеличава разхода на енергия - значително. Един електромобил с обхват над 400 км с едно зареждане обикновено се нуждае от между 22 и 30 киловатчаса енергия, за да измине 100 км. Това все пак е по-ефективно от колите с ДВГ (превърнат в квтч, разходът на един бензинов автомобил е около 65-70 за 100 км/ч, на дизелов - около 60 квтч, на пропан-бутан - около 38 квтч). Но е недостатъчно за постигане на екологичните цели, в името на които електромобилите се налагат на пазара.

ВТОРИЯТ, ОЩЕ ПО-СЪЩЕСТВЕН ПРОБЛЕМ на литиево-йонните батерии, е цената им. Очакванията бяха, че с все по-масовото производство на батерии цената им ще върви надолу заради икономии от мащаба. Това се случваше между 2010 и 2020, когато цената падна от над 1200 долара до едва около 130 долара за киловатчас. Но след това започна обратният процес: с растящото търсене на батерии суровините за тях взеха да поскъпват неудържимо.

Но всъщност се случва тъкмо обратното: цената започва да върви нагоре заради растящо търсене на суровини. Никелът, който се търгуваше около 11 000 долара за тон преди три години, сега е 23 200 долара, а в един момент надхвърляше 33 000 долара. Кобалтът поскъпна от от 22 000 долара през 2016 до около 49 000 долара в началото на април 2023. Медта - незаменима суровина за електрическите системи - скочи от 5000 до около 9000 долара за тон (това е и единственият от т. нар. "метали на зеления преход", с който разполага България). И това е само плахото начало, когато само един от 10 нови автомобила е електрически. Представете си ефекта, когато станат пет от 10, или 10 от 10. Тогава вече въпросът няма да е само в цената. Неслучайно Илон Мъск нарече никела "новото злато". А Карлос Тавареш, главният изпълнителен директор на гиганта Stellantis, наскоро подчерта, че ако всичките около 1.3 милиарда автомобила на планетата бъдат заменени с електрически, литият просто няма да стигне.

ТЪКМО ЗАТОВА ЕЛЕКТРИЧЕСКИЯТ ПРЕХОД в транспорта е революция "на кредит". Той е планиран, разчитайки на бъдещи открития, които да променят сегашната химия на батериите, и да ги направят едновременно по-леки, по-ефективни, по-евтини и по-безопасни. Такъв залог не е непременно грешен: развитието на технологиите многократно е доказвало, че когато има икономическа мотивация, нови решения се намират. В момента се разработват над 20 различни нови технологии за батерии - някои само вариации на съществуващите, други - радикално различни. Само времето ще покаже коя ще успее да се наложи - или може би победителите ще са различни за различните типове употреба.

Такъв залог не е непременно грешен: развитието на технологиите многократно е доказвало, че когато има икономическа мотивация, нови решения се намират

Преди да се спрем в повече детайли на алтернативите, може би трябва да напомним какво представлява литиево-йонната батерия. Немалко хора си представят, че при зареждане просто "сипваме" електричество в батерията като вода в туба. Но батерията не съхранява пряко електричество, а само го произвежда при нужда чрез химична реакция между двата електрода и разделящата ги среда, наречена електролит. Когато включите литиево-йонната батерия към някакъв уред (или когато активирате електромобила си), литиеви йони преминават от анода към катода, отдавайки електрони и създавайки заряд. Когато зареждате батерията, йоните се връщат от катода към анода.

10 БАТЕРИИ ЗА БЪДЕЩЕТО

БАТЕРИИ С ТВЪРД ЕЛЕКТРОЛИТ

Както подсказва самото им име, тези батерии не разчитат на обичайния електролит във вид на течност или гел. Вместо това ползват твърди електролити - стъклени, керамични или полимерни. Това носи няколко ползи. Първо, батериите с твърд електролит могат да съхраняват доста повече енергия при еднакъв обем. Прогнозите са, че ще бъдат и с доста по-дълъг живот - до седем пъти повече цикли на разреждане и зареждане от обикновените литиево-йонни батерии. И със сигурност ще са по-безопасни, защото твърдият електролит във всичките му варианти е огнеупорен. Сега въпросът е основно как цената за производството им да се смъкне до конкурентни нива. Технологията е доста напреднала: BMW наскоро обяви, че започва пътни тестове с батерии от стартъпа Solid Power. Toyota, която разработва собствени твърдотелни батерии, обещава сериен модел с тях през 2025.

ЛИТИЕВО-СЕРНИ БАТЕРИИ

При тях катодът се прави не от никел, манган и кобалт, както при повечето литиево-йонни батерии, а от сяра. Тя е по-лесна и по-екологична за добиване, да не говорим, че е много пъти по-евтина. Извън това технологията е много сходна, така че дори съществуващите фабрики за батерии лесно могат да се пригодят към производството им. Литиево-серните батерии могат да съхраняват осезаемо повече енергия от литиево-йонните (550 ватчаса за килограм срещу 150-260 Втч/кг). Недостатъкът: имат наполовина по-кратък живот от тях. А и корозията може да е проблем. Все пак компании като Conatix работят усилено в тази област и обещават да имат готов за пазара продукт до пет години. Литиево-серните батерии изглеждат особено подходящи за употреба в локомотиви например.

ЛИТИЕВО-ЙОННИ БАТЕРИИ БЕЗ КОБАЛТ

Това е съществуваща и вече масово използвана технология. При нея скъпият и деликатен за добив кобалт, който обикновено се използва за стабилизиране на катода, е заменен с други вещества. Например с железен фосфат - литиево-железнофосфатни батерии вече се използват от Tesla, от китайски производители и са на път да влязат в употреба на Volkswagen и Ford. Друг вариант е липсата на кобалт да се компенсира с по-големи количества никел, или с литиев титанат.

И двете технологии са компромисни. Премахването на кобалта от уравнението намалява цената, но също така намалява и ефективността. Литиево-железофосфатните батерии имат по-ниска енергийна плътност.

НАТРИЕВО-ЙОННИ БАТЕРИИ

Още една технология, която през 2023 се превърна от мъгляво обещание за бъдещето в нещо, което се предлага свободно на пазара (поне в Китай). Тези батерии са подобни на литиево-йонните като принцип, но вместо литий използват като електролит... солена вода. Натрият е много по-достъпен и евтин от лития. Минусът е, че такава батерия има с около една трета по-ниска енергийна плътност от литиево-йонната. Плюсът е в по-ниската цена и в значително по-малкия риск от пожар. Вероятно натриево-йонните батерии ще се окажат добро решение за стационарно съхранение на енергия - примерно от фотоволтаика на покрива ви. Употребата им в автомобилите ще се ограничи до по-евтини модели с относително малък пробег.

ЖЕЛЯЗНО-ВЪЗДУШНИ БАТЕРИИ

Ето една изключително любопитна батерия, която на практика използва ръжда като основен процес. При отдаване

на енергия тя окислява желязото, а при зареждане го възстановява чрез обратна оксидация. Предимствата: драстично по-ниска цена (вероятно ще струват десет пъти по-малко от литиево-йонните при еднакъв капацитет) и по-дълъг живот. Минусите обаче също не са незначителни: доста големи размери (съществуващите прототипи са колкото електрическа печка), и дълго време за зареждане. Това ги прави неприложими в автомобилите, но идеални за стационарно съхранение на енергията. Американската Form Energy се кани да ги пусне в серийно производство още догодина.

ЦИНКОВИ БАТЕРИИ

Използването на цинк в батерии не е нещо ново. Още през 1969 в България Централната лаборатория по електрохимични източници на ток разработва цинково-въздушна батерия за експерименталния електромобил Елмо-70, която има цели 40 kВтч капацитет - в пъти над японските и американските конкуренти от онази епоха. Минус е само краткотрайният ѝ живот.

Сега няколко различни компании работят върху модерни версии на цинково-въздушната батерия, както и върху сходни технологии като цинково-йонна, цинково-манганова и цинково-бромна батерия. Предимството на всички тях е, че суровините са достъпни, евтини и се добиват без особени щети върху природата. Освен това имат доста нисък саморазряд, което ги прави особено подходящи да складират слънчева енергия. Големият проблем е високата им склонност към къси съединения. Нито една от компаниите, действащи в тази сфера, не обещава готов за производство продукт в близките три години.

ЛИТИЕВО-МЕТАЛНИ БАТЕРИИ

Това е на практика връщане към корените и идеите на Стан Уитингъм. Тук анодът, вместо от графит, се прави от литий в метална форма. Това повишава чувствително капацитета - средно с 50% над този на класическата литиево-йонна батерия с графитов анод. Но остава проблемът със свръхреактивността на лития, която може да доведе до самозапалване или до твърде кратък живот на батерията. Компании като Quantumscape и Solid Power работят върху решения на този проблем, и първата вече си осигури голям договор с Volkswagen.

Впрочем вече от на десетилетие на пазара има литиево-метална батерия с твърд електролит, разработена от френската Bollore за нейния малък електромобил Bluecar. Но при нея полимерният електролит функционира добре само при високи температури, което ограничава ефективността.

ЛИТИЕВО-ВОЛФРАМОВИ БАТЕРИИ

Принципът на литиево-йонната батерия, усъвършенстван обаче от компанията N1 Technologies. Тук структурата от нанотръбички осигурява много по-голяма контактна повърхност за обмен на йони. Анодът се състои от волфрам и въглерод. Голямото предимство на тази батерия е, че трансферът на енергията се осъществява значително по-бързо - което означава и по-кратко време за зареждане, и по-дълъг живот. Недостатъкът: твърде висока производствена цена, поне на този етап.

БАТЕРИИ С ОРГАНОСИЛИЦИЕВ ЕЛЕКТРОЛИТ

Органосилициевите съединения са интересна възможност като електролити, защото са невъзпламеними, не са токсични и се произвеждат с относително нисък въглероден отпечатък. Могат да бъдат и в течна, и в твърда форма. Докато при опитите с обикновени силициеви съединения се оказа, че животът на батерията е твърде кратък, тук няма такъв проблем. Водещи играчи в този сегмент са Silatronix и Orbia. Sila вече има партньорство с Mercedes. Военно-промишленият комплекс също е видимо заинтригуван.

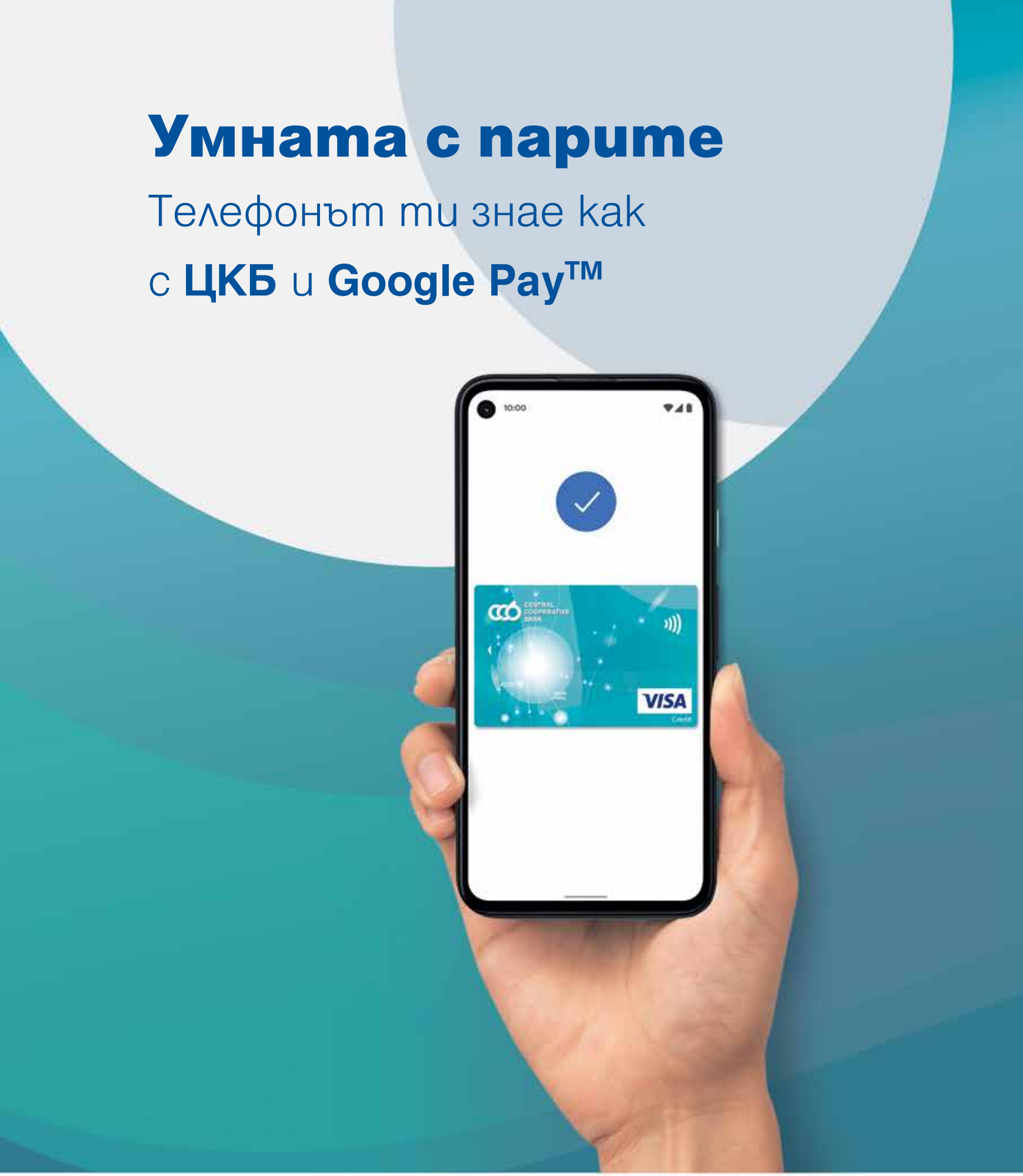
НИКЕЛ-ВОДОРОДНА БАТЕРИЯ

Още една технология, която съвсем не е нова - първата батерия от този тип е използвана в американски навигационен сателит още през 70-те години. Особеното тук е електролитът - не течност или гел, а водород в газообразна форма, съхраняван под налягане от над 80 атмосфери. Енергийната плътност е относително ниска - едва 55-75 ватчаса за килограм, но причината за това е, че батерията е изключително лека. Другото голямо предимство: спокойно издържа до 20,000 цикъла на зареждане и разреждане, близо десет пъти повече от обикновената литиево-йонна батерия. Деликатният въпрос е, както и при всяка друга технология с участието на водород, как да се съхранява необикновено летливият газ.

Умната с парите

Телефонът ти знае как

с **ЦКБ** и **Google Pay™**



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

G Pay

THE PAY LATER REVOLUTION

All plans for the electric transition are based on technologies that have not yet been created. From solid electrolyte to iron: what will the batteries of the future be?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

The electrical revolution is no longer a prediction of the future: it is happening before our eyes. In 2022, more than 10% of cars sold worldwide were electric. The European Union and some individual US states plan to ban the internal combustion engine from 2035, China is also not far from that path. Developed countries are investing record amounts in energy storage technologies to make renewables a reliable source. But what no politician says out loud is that in order to come to fruition, all these bold plans rely on technologies that don't yet exist. The electric revolution is a pay-later revolution - without a radical technological breakthrough in the field of batteries, it is doomed.

OF COURSE, TODAY WE HAVE MANY OTHER means of energy storage besides chemical batteries - for example, physical batteries (pumped-storage hydroelectricity, solar, gravity), or hydrogen production from RES. But most of them are huge, heavy and difficult to move. The transport sector will have to rely on chemical batteries.

There's just one problem: the dominant technology in this field is almost half a century old. And it wasn't originally designed for use in cars, trucks, or aeroplanes.

The idea of a lithium-ion battery emerged with the oil crisis of the early 1970s. The sharp increase in fuel prices revived the ideas of electric propulsion, buried at the dawn of the Twentieth century. But existing lead-acid batteries were unable to support it. Oil and chemical giants started looking for alternatives. A young chemist named Stan Whittingham began experimenting with an anode made of lithium metal and a cathode made of titanium disulfide. A patent was filed, and a working prototype was shown at the Detroit Auto Show. But then the oil crisis subsided and Exxon decided that investing in new batteries would not pay off.

The Whittingham battery was incomparably better than the lead-zinc battery, but it also had disadvantages - a relatively

Sts. Constantine and Helena Resort

0700 70 799

BOOK NOW

www.astorgardenhotel.com

BOOK NOW

www.villachinka.com

BOOK NOW

www.aquahousehotel.com

BOOK NOW

www.azaliahotel.com

BOOK NOW

www.hotelprimorski.com

SEE MORE

www.aquahouse.bg

reservations@stconstantine.bg

www.visitstconstantine.bg

low charging speed and a high risk of fire. John Goodenough, a professor at the University of Texas, solved the first problem by replacing the titanium disulfide with cobalt oxide in the cathode. His colleague at Meijo University, Akira Yoshino, solved the second by using coke for the anode and significantly reducing the risk of fire. From the work of these three people was born the first "modern" lithium-ion battery for mass use, introduced by Sony in 1992. And in 2019, Whittingham, Goodenough and Yoshino shared the Nobel Prize in Chemistry.

BUT THE LITHIUM-ION BATTERY THAT DOES SUCH A GOOD JOB in our phones and laptops isn't quite right for cars. Its energy density is not enough to provide the necessary autonomous transition of several hundred kilometres - to achieve this, the batteries in the cars must be huge. And accordingly - very heavy. A modern electric car weighs on average 350-400 kg more than its counterpart with an internal combustion engine. This gives rise to all sorts of complications. For example, special (and significantly more expensive) tires are needed to withstand the load.
The British Car Parks Association recently warned that many of the country's older multi-storey car parks are designed for much lower vehicle weights and could collapse under the weight of EVs. But the most significant problem with this additional weight is that it increases energy expenditure - significantly. An electric car with a range of over 400 km on a single charge typically needs between 22 and 30-kilowatt hours of energy to travel 100 km. This is still more efficient than conventional cars (converted to kwh, the consumption of a gasoline car is about 65-70 per 100 km/h, a diesel - about 60 kwh, a propane-butane - about 38 kwh). But it is insufficient to achieve the environmental goals for which electric cars are being imposed on the market.

THE SECOND, EVEN MORE SIGNIFICANT PROBLEM with lithium-ion batteries is their cost. The expectation was that as batteries became more mass-produced, their cost would go down due to economies of scale. This was happening between 2010 and 2020 when the price fell from over $1,200 to only about $130 per kilowatt hour. But then the reverse process began: with the growing demand for

10 BATTERIES FOR THE FUTURE

SOLID-STATE BATTERIES

As their name suggests, these batteries do not rely on the usual liquid or gel electrolyte. Instead, they use solid electrolytes - glass, ceramic or polymer. This has several benefits. First, solid electrolyte batteries can store much more energy for the same volume. Predictions are that they will also have a much longer life - up to seven times more discharge and charge cycles than ordinary lithium-ion batteries. And they will certainly be safer because the solid electrolyte in all its variants is fire-resistant. Now the main question is how to reduce the cost of their production to competitive levels. The technology is quite advanced: BMW recently announced that it is starting road tests with batteries from startup Solid Power. Toyota, which develops its own solid-state batteries, promises a production model using them in 2025.

LITHIUM-SULFUR BATTERIES

Here, the cathode is not made of nickel, manganese and cobalt, as in most lithium-ion batteries, but of sulfur. It is easier and more environmentally friendly to extract, not to mention that it is many times cheaper. Other than that, the technology is very similar, so even existing battery factories can easily adapt to their production. Lithium-sulfur batteries can store significantly more energy than lithium-ion batteries (550 watt-hours per kilogram versus 150-260 watt-hours/kg). The downside: they have half the lifespan. And corrosion can be a problem. Still, companies like Conamix are working hard in this area and promise to have a market-ready product within five years. Lithium-sulfur batteries seem particularly suitable for use in locomotives, for example.

LITHIUM-ION BATTERIES WITHOUT COBALT

This is an existing and already widely used technology. In it, the expensive and delicate cobalt, which is usually used to stabilize the cathode, has been replaced with other substances. For example, with iron phosphate - lithium iron phosphate batteries (LFP) are already used by Tesla, by Chinese manufacturers and are about to be used by Volkswagen and Ford. Another option is to compensate for the lack of cobalt with larger amounts of nickel, or with lithium titanate. Both technologies are compromises. Removing cobalt from the equation reduces cost, but also reduces efficiency. Lithium-iron phosphate batteries have a lower energy density.

SODIUM-ION BATTERIES

Yet another technology that in 2023 has gone from a vague promise of the future to something that is freely available on the market (at least in China). These batteries are similar to lithium-ion batteries in principle, but instead of lithium, they use as an electrolyte... salt water. Sodium is widely available and cheaper than lithium. The downside is that such a battery has about a one-third lower energy density than lithium-ion. The plus is in the lower price and significantly lower risk of fire. It is likely that sodium-ion batteries will prove to be a good solution for stationary energy storage - for example from the photovoltaics on your roof. Their use in cars will be limited to cheaper models with relatively low range.

IRON-AIR BATTERIES

Here is an extremely interesting concept of a battery that actually uses rust as its main process. When giving off energy, it oxidizes the iron, and when charging, it restores it through reverse oxidation. The advantages: dramatically lower cost (probably ten times less than lithium-ion for the same capacity) and longer life. However, the disadvantages are also not insignificant: rather large dimensions (the existing prototypes are the size of an electric stove), and a long charging time. This makes them inapplicable in cars, but ideal for stationary energy storage. The American Form Energy is about to put them into serial production next year.

ZINC BATTERIES

The use of zinc in batteries is not new. As early as 1969 in Bulgaria, the Central Laboratory of Electrochemical Power Sources developed a zinc-air battery for the experimental electric car Elmo-70, which had a capacity of 40 kWh - many times more than the Japanese and American competitors of that era. The only downside was its short life.
Several different companies are now working on advanced versions of the zinc-air battery, as well as similar technologies such as

БИЖУТО НА ГРАДА

Преоткрийте любимите песни на последните няколко десетилетия в най-новото място за феновете на музиката и танците **„Mascaret Disco Bar & Diner“.** Насладете се на най-доброто от DJ, фънки диско, фънки, ретро, R&B и поп с резидента на Брилянтин DJ Саймън в бляскава и модерна парти атмосфера с култовите хитове на 80-те, 90-те и до днес.
Отпуснете се сред уютния ни интериор в комфорните ни сепарета и ефектни бар маси с модерен дизайн, поемете си дъх с най-добрите коктейли с аромат на незабравими морски вечери и позволете парти вълната да ви понесе на гребена си с луди танци чак до зори! Вземете доброто си настроение, доверете се на нашите опитни бармани и музикалния избор на големия DJ Саймън - и незабравимите ви вечери са гарантирани! Разбира се, сме помислили и за малките ни гости като всяка неделя предлагаме апетитен брънч със закуските на баба. Можете да организирате при нас събития от всякакъв характер, разполагаме 360 градусов проектор подходящ и за бизнес срещи и семинари. Обедните ни менюта предполагат да проведете Вашият бизнес обяд далеч от шумотевицата на централната част на града. Кухнята ще Ви плени с аромати и вкусове, които ще отключат всяко сетиво и ще Ви подготвят и заредят със сили , за да издържите на темпото на DJ Саймън. Бъдете спокойни за своя автомобил на нашия частен паркинг.

THE JEWEL OF THE CITY

Rediscover the favourite songs of the last few decades in the newest place for music and dance fans **„Mascaret Disco Bar & Diner“**. Enjoy the best of DJ, funky disco, funky, retro, R&B and pop with the DJ of the Brilliantin Club - DJ Simon in a glamorous and modern party atmosphere with the cult hits of the 80s, 90s and nowadays.

Relax among our cozy interior in our comfortable seating and spectacular bar tables with modern design, take a breath with the best cocktails with the aroma of unforgettable sea dinners and let the party wave carry you on its crest with crazy dancing until dawn!
Take your good mood, trust our experienced bartenders and the music choice of the great DJ Simon - and your unforgettable evenings are guaranteed! Of course, we have thought of our little guests too, offering a mouth-watering brunch with Grandma's snacks every Sunday. You can organize events of any nature with us, we have a 360 degree projector suitable for business meetings and seminars.
Our lunch menus suggest having your business lunch away from the hustle and bustle of the city centre. The cuisine will captivate you with aromas and flavours that will unlock every sense and prepare, and energize you to endure the place of DG Simon. Rest assured your vehicle is safe in our private parking lot.

batteries, the prices of raw materials began to skyrocket. Nickel, which was trading around $11,000 a tonne four years ago, is now at $23,200 and at one point was over $33,000. Cobalt rose in price from $22,000 in 2016 to around $49,000 in early April 2023. Copper - an indispensable raw material for electrical systems - jumped from $5,000 to around $9,000 a tonne (it's also the only one of the so-called "green transition metals" available to Bulgaria). And that's just the beginning, with only one in 10 new cars being electric. Imagine the effect when they become five out of 10, or 10 out of 10. Then the question will no longer be only about the price. It is not by chance that Elon Musk called nickel "the new gold". And Carlos Tavares, the CEO of the giant Stellantis, recently emphasized that if all the 1.3 billion cars on the planet are replaced by electric ones, lithium simply will not be enough.

THAT IS PRECISELY WHY THE ELECTRIC TRANSITION in transport is a pay-later revolution. It is planned in anticipation of future discoveries that will change current battery chemistry and make them lighter, more efficient, cheaper and safer at the same time. Such a bet is not necessarily wrong: the development of technology has repeatedly proven that when there is economic motivation, new solutions are found. Over 20 different new battery technologies are currently being developed - some just variations on existing ones, others radically different. Only time will tell which one will succeed - or perhaps the winners will be different for different types of use.

Before we go into more detail about the alternatives, perhaps we should remind ourselves what a lithium-ion battery is. Quite a few people imagine that when charging we simply "pour" electricity into the battery - like petrol in a tube. But the battery does not directly store electricity. It only produces it when needed through a chemical reaction between the two electrodes and the medium that separates them, called the electrolyte. When you plug a lithium-ion battery into an appliance (or when you start up your electric car), lithium ions move from the anode to the cathode, giving up electrons and creating a charge. When you charge the battery, the ions move back from the cathode to the anode.

zinc-ion, zinc-manganese, and zinc-bromine batteries. The advantage of those is that the raw materials are available, cheap and are obtained without much damage to nature. They also have a fairly low self-discharge, which makes them particularly suitable for storing solar energy. The big problem is their high tendency to short circuit. None of the companies operating in this field promises a production-ready product in the next three years.

LITHIUM-METAL BATTERIES

It's practically a return to Stan Whittingham's roots and ideas. Here the anode, instead of graphite, is made of lithium in metallic form. This significantly increases the capacity - on average 50% above that of a classic lithium-ion battery with a graphite anode. But there remains the problem of lithium's over-reactivity, which can lead to self-ignition or too short a battery life. Companies like Quantumscape and Solid Power are working on solutions to this problem, and the former has already secured a major contract with Volkswagen.

After all, a lithium-metal battery with a solid electrolyte, developed by the French Bollore for its small electric car Bluecar, has been on the market for a decade. But its polymer electrolyte works well only at high temperatures, which limits efficiency.

LITHIUM-TUNGSTEN BATTERIES

Again, it's the principle of the lithium-ion battery, only improved by the company N1 Technologies. Here, the nanotube structure provides a much larger contact surface for ion exchange. The anode consists of tungsten and carbon. The big advantage of this battery is that the transfer of energy takes place significantly faster - which means both shorter charging times and longer life. The downside: too high a production cost, at least at this stage.

BATTERIES WITH ORGANOSILICON ELECTROLYTE

Organosilicon compounds are an interesting possibility as electrolytes because they are non-flammable, non-toxic and produced with a relatively low carbon footprint. They can be in both liquid and solid form. While experiments with ordinary silicon compounds proved that the battery life was too short, there is no such problem here. Leading players in this segment are Silatronix and Orbia. Sila already has a partnership with Mercedes. The military-industrial complex is also visibly intrigued.

NICKEL-HYDROGEN BATTERY

Another technology that is not new at all - the first battery of this type was used in an American navigation satellite back in the 1970s. The special thing here is the electrolyte - not a liquid or gel, but hydrogen in gaseous form, stored under a pressure of over 80 atmospheres. The energy density is relatively low - only 55-75 watt hours per kilogram, but the reason for this is that the battery is extremely light. The other big advantage: it can comfortably withstand up to 20,000 charge and discharge cycles, nearly ten times more than a regular lithium-ion battery. The delicate question, as with any other technology involving hydrogen, is how to store the extraordinarily volatile gas.

DENTAL CLINIC

EO Dent

20 години създаваме усмивки с любов!
20 years create smiles with love!

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 при нас.
20 години опит, доверие и сигурност!
ЕО Дент е клиниката, която преобрази усмивките на много известни личности.

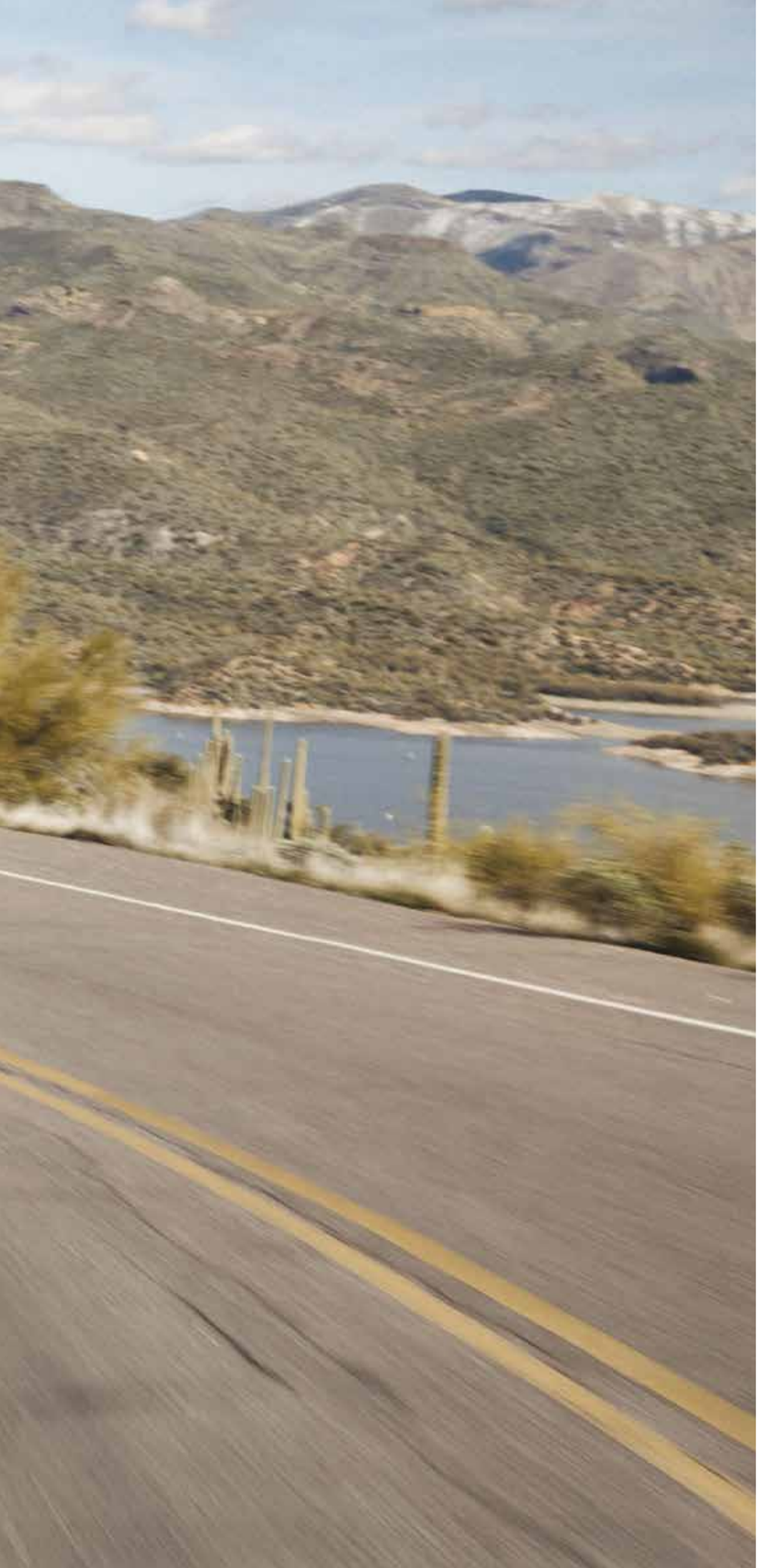
Dental tourism in Bulgaria

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.
All this is a reality with us. In EO Dent you can fall asleep (with special anesthesia) and wake up with a transformed smile.
20 years of experience, confidence, and security.
EO Dent is the clinic that has transformed the smile of many celebrities.

www.eo-dent.com info@eo-dent.com www.eo-implant.com EODent
тел./tel. +359 888 46 46 66, +359 888 14 10 10, +359 888 500 522 @eo.dent

ХРАМ НА ИЗЛИШЪКА

Новото BMW XM може и да има кожени възглавнички на задната седалка. Но също така има и повече коне от Lamborghini Urus



Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография BMW

Миналата година BMW M стана на 50 години. Но за този половин век спортното поделение на BMW един-единствен път си позволи да направи свой собствен модел - такъв, който иначе "обикновеното" BMW не произвежда. Става дума, разбира се, за легендарното M1: италианска сглобка, дизайн на Джуджаро, по-малко от 500 бройки, сглобени в края на 70-те и началото на 80-те. Сега, повече от 40 години по-късно, BMW M има своя втори уникален модел. Но той не е такъв, какъвто бихте очаквали.

ИМЕТО МУ Е XM и, както виждате с просто око, при него няма и помен от елегантния профил и ниския център на тежестта на класическите спортни автомобили. Всъщност никога досега BMW M не е създавала такава грамада. Но XM има много качества, с които компенсира колосалните си размери. Всъщност толкова много качества, че можете да се позабавлявате, като броите колко пъти ще използваме думата "най-" в това ревю.
Можем да започнем от очевидния фаворит: най-голямата решетка в историята на BMW M. Тя може да е черна, може и да е златна, но и в двата случая е осветена, така че дори и онези на километър пред вас на магистралата нощем веднага да разберат какво се задава зад тях. Тази решетка и разделените на две части светлини предизвикаха доста спорове при новата Седма серия. Но тук те са някак си по-хармонични - просто защото XM е по-висок и изглежда много по-мащабен.

ТОВА ВСЕ ПАК НЕ Е НАЙ-ГОЛЯМОТО BMW в историята. Тази чест си остава за X7, което е с около една педя по-дълго. Но все пак XM е по-голямо от електрическото iX. При 2.05 метра ширина и над 5.11 дължина, то изглежда, сякаш може да похапне две M1 за закуска. Всъщност изглежда, сякаш

вече ги е похапнало, защото XM държи друг уникален рекорд - това е най-тежкото BMW в историята.
Главната причина за това е в задвижването, което също е нещо невиждано до момента от M-поделението: плъг-ин хибрид. Под капака е същият чудовищен 4.4-литров V8, който задвижва и актуалното M5 - макар и с някои доработки като подсилен колянов вал и нова маслена помпа. Но в добавка към него XM има и електромотор с мощност 197 коня. Той се захранва от батерия с капацитет 29.5 киловатчаса, от които използваеми - близо 26 kВтч. Управлението на хибридната система е същото като в бъдещия болид на BMW за "24-те часа на Льо Ман".

БАТЕРИЯТА Е ДОСТАТЪЧНА ДА ДВИЖИ ТОЗИ ВЕЛИКАН само на ток в продължение на около 80 километра. Но това си има и цена - теглото достига 2785 килограма без шофьора. Това е два пъти повече, отколкото при оригиналното M1. Но охотно ще му простите излишните килца, защото мощността е два пъти и половина повече. Мощността, когато електромоторът и V8 обединят сили, е 653 конски сили, при 800 нютонметра максимален въртящ момент. А бъдещата версия Label Red ще развива 735 коня. Нито една друга кола в сегмента на суперспортните SUV не може да ви предложи толкова - нито Aston Martin DBS, нито Lamborghini Urus, нито дори чисто новото Ferrari Purosangue.

ВЪПРЕКИ ТОВА XM ДАЛЕЧ НЕ Е НАЙ-БЪРЗОТО BMW - ускорението от място до 100 км/ч отнема 4.3 секунди, с цели четири десети повече, отколкото при X6 M. Максималната скорост е ограничена електронно на 250 километра в час, или евентуално на 270, ако доплатите за специалния спортен пакет. Но всъщност 4.3 секунди е много впечатляващо, когато се сетим, че такива икони като Aston Martin DB9, Ferrari 612 или Lamborghini Gallardo бяха по-бавни. XM си е пълноправна суперкола, въпреки необичайната форма.

РАЗБИРА СЕ, МОЩНОСТТА НЕ КОМПЕНСИРА НАПЪЛНО ТЕГЛОТО - поне докато някой не открие антигравитацията и не пенсионира законите на Нютон. Но инженерите на BMW M са направили истински чудеса, за да прикрият тези килограми. XM е с двойна вилка отпред и с многозвенно окачване отзад. Адаптивните амортисьори са серийно оборудване. Системата за активна стабилизация ползва 48-волтови електромотори. Също като при i4 M50, и тук има електронно ограничаване на приплъзването, с актуатори максимално близо до колелата за по-бърза реакция. С прости думи това значи, че XM ще запази сцепление в завой дълго след като разумът ви се е паникьосал и ви е предупредил, че ще излетите в кактусите.
Но този подвиг на инженерите по окачването не е бил достатъчен за началниците им. В добавка към удивителната динамика, те са поискали и добър комфорт. С ръка на сърцето ще кажем, че XM не може да се мери в това отношение с новата Серия 7 или с X7. Но все пак е съвсем приятен за ежедневно ползване. А и вината за малко по-твърдото возене тук не е на окачването, а на абсурдния размер на колелата - 21 цола стандартно или 23 цола, ако ве обземе грандоманията.

КАТО ИЗКЛЮЧИМ ТОВА, XM Е КОЛА, С КОЯТО СПОКОЙНО И УДОБНО ДА КАРАТЕ децата на училище. И даже икономично, колкото и да не ви се вярва. Официалният разход на този автомобил според WLTP е... литър и половина на 100 км. Има уловка, естествено - за да го постигнете, трябва да зареждате батерията всяка нощ, и дневният ви преход да е не повече от 60-70 километра.

ВПРОЧЕМ ОХОТНО ЩЕ ПРОСТИТЕ РЕКОРДНОТО ТЕГЛО, защото то се дължи просто на факта, че XM е най-комфортният, най-луксозният, най-технологичният автомобил, който M-поделението на BMW е правило някога. Знам, че в главите си повечето от нас не очакват точно това от една кола с буквата M. Но спортният отдел на BMW също се готви за новия свят, в който да се кара бързо ще става все по-сложно, а изобщо да се кара ще става все по-голяма рядкост.

Интериорът е най-доброто доказателство. Някога M-колите имаха спартански салони, за да не отвлича нищо вниманието ви от самото шофиране. Тук получавате кожени възглавнички на задната седалка. Релефен таван със светлинни ефекти, каквито до момента бяхме виждали само в ценовия сегмент на Rolls-Royce. Спортни седалки с естествена кожа, добита и обработена обаче по особено екологичен начин. И познатия ни вече разделен на две екран за приборите и информационната система, с добавена реалност на навигацията и усъвършенствани гласови команди.

ВЪТРЕШНИЯТ ДИЗАЙН - едновременно разточителен и минималистичен - се харесва почти единодушно. Външният дизайн повече дискусии. Ако сте от класическите фенове на BMW - онези, които са имали M3 E30 на стената на детската си стая - дизайнът на тази кола ще изглежда малко необичаен. Меко казано. Но нейната цел не е да насърчава носталгията. Нейната цел е да обръща главите даже на хора, които изобщо не се интересуват от автомобили. И да избие от главите им всякакви мисли за неща като Lamborghini Urus, Porsche Cayenne Hybrid и така нататък.

В това отношение външният вид на XM уцелва десетката. От гигантския капак до издължените задни светлини, тази кола изпъква горе-долу така, както изпъкваше Арнолд Шварценегер в детската градина. Дори само четворният ауспух с уникален профил е достатъчен да я отличи от всичко друго на пазара. Начупените линии са нещо като съвременна версия на митичния "оригами" дизайн на Джуджаро. С две думи, BMWXM е създадена да привлича вниманието към собственика си - и го прави с лекота. Естетиката тук е на втори план. На първи е зрелището. Неслучайно тестваме тази кола в Аризона, в Съединените щати. В тази страна, за разлика от Европа, никога не е било срамно или неудобно да показваш успеха си.

BMW XM

653
конски сили мощност
horsepower power

800
Нм максимален въртящ момент
Nm maximum torque

4.3
секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

1.5
1.5 л/100 км среден разход
l/100 km average consumption

TEMPLE OF EXCESS

The new BMW XM does have leather cushions on the back seat. But it also has more horses than a Lamborghini Urus

By KONSTANTIN TOMOV / Photography BMW

Last year BMW M turned 50 years old. But in this half-century, BMW's sports division only once allowed itself to make its own model - one that otherwise "regular" BMW does not produce. We are talking, of course, about the legendary M1: Italian assembly, Giugiaro design, less than 500 units built in the late 1970s and early 1980s. Now, more than 40 years later, BMW M has its second unique model. But it's not what you'd expect.

ITS NAME IS XM AND, AS YOU CAN SEE with the naked eye, there is no trace of the sleek profile and low centre of gravity of classic sports cars. In fact, never before has BMW M created such a heap. But the XM has plenty of qualities that make up for its colossal size. So many qualities, in fact, that you can have fun counting how many times we'll use the word "most" in this review.

We can start with the obvious favourite: the largest grille in the history of BMW M. It can be black, it can be gold, but in both cases it is illuminated, so that even those a kilometre ahead of you on the highway at night immediately to understand what comes behind them. This grille and bisected lights caused quite a bit of controversy with the new 7 Series. But here they are somehow more harmonious - simply because the XM is taller and looks even more massive.

IT'S STILL NOT THE BIGGEST BMW EVER. That honour goes to the X7, which is about a span longer. But still, the XM is bigger than the electric iX. At 2.05 meters wide and over 5.11 long, it looks like it could eat two M1s for breakfast. In fact, it looks as if it has already eaten them because the XM holds another unique record - it is the heaviest BMW in history.

The main reason for this is the drivetrain, which is also something previously unseen by the M-division: a plug-in hybrid. Under the hood hides the same monstrous 4.4-litre V8 that powers the current M5 - albeit with some refinements such as a strengthened crankshaft and a new oil pump. But in addition to it, the XM also has an electric motor with a power of 197 horses. It is powered by a battery with a capacity of 29.5 kilowatt hours, of which nearly 26 kWh are usable. The handling of the hybrid system is the same as in BMW's future 24 Hours of Le Man's car.

THE BATTERY IS ENOUGH TO DRIVE THIS GIANT on electricity alone for about 80 kilometres. But this comes at a price - the weight reaches 2785 kilograms without the driver. That's twice as much as the original M1. But you will willingly forgive the extra kilos, because the power is two and a half times more. When the electric motor and V8 join forces, it amounts to 653 horsepower, with 800 newton meters of maximum torque. And the top Label Red version will develop 739 horses. No other car in the super sports SUV segment can offer you as much - not the Aston Martin DBS, not the Lamborghini Urus, not even the brand new Ferrari Purosangue.

However, the XM is far from the fastest BMW - acceleration from a standstill to 100 km/h takes 4.3 seconds, a full four-tenths more than the X6 M. Top speed is electronically limited to 250 kilometres per hour, or possibly 270 if you pay extra for the special sports package. But actually, 4.3 seconds is very impressive when we remember that such icons as Aston Martin DB9, Ferrari 612 or Lamborghini Gallardo were slower. The XM is a full-fledged supercar, despite its unusual shape.

OF COURSE, POWER DOESN'T FULLY COMPENSATE for weight - at least until someone

discovers anti-gravity and retires Newton's laws. But BMW M engineers have done real wonders to hide those kilos. The XM has double wishbones up front and a multi-link rear suspension. Adaptive dampers are standard equipment. The active stabilization system uses 48-volt electric motors. As with the i4 M50, there's electronic traction control, with actuators as close to the wheels as possible for quicker response. In simple terms, this means that the XM will maintain grip in a corner long after your mind has panicked and warned you that you're about to fly off into the cacti.

But this feat of the suspension engineers was not enough for their superiors. In addition to amazing dynamics, they also asked for good comfort. Hand on heart, we'll say that the XM can't measure up to the new 7 Series or the X7 in this regard. But it's still quite pleasant for everyday use. And the fault for the slightly stiffer ride here is not the suspension, but the absurd size of the wheels - 21 inches as standard or 23 inches if you're into grandomania.

OTHER THAN THAT, THE XM IS A CAR TO DRIVE the kids to school in peace and comfort. And even in frugality, no matter how hard you find it to believe. The official consumption of this car according to WLTP is... a litre and a half per 100 km. There is a catch, of course - to achieve this, you need to charge the battery every night, and your day's journey should be no more than 60-70 kilometers.

In fact, you will willingly forgive the record weight, because it is simply due to the fact that the XM is the most comfortable, most luxurious, most technological car that BMW's M-division has ever ruled. I know that in our heads most of us don't exactly expect this from a car with the letter M. But BMW's sports department is also preparing for the new world in which driving fast will become increasingly difficult. And even driving as such might become rare.

The interior is the best proof. Back in the day, M-cars had spartan interiors so that nothing would distract you from the actual driving. Here you get leather cushions on the back seat. Embossed ceiling with lighting effects that we have only seen in Rolls-Royce's price segment until now. Sports seats with natural leather, harvested and processed in a particularly ecological way. And the already familiar split-screen for the instruments and information system, with added reality of navigation and advanced voice commands.

THE INTERIOR DESIGN - BOTH EXTRAVAGANT AND MINIMALIST - is almost unanimously liked. The exterior sparks more discussion. If you are one of the classic BMW fans - those who had an M3 E30 on the wall of their childhood room - the design of this car will seem a little unusual. To put it mildly. But its aim is not to promote nostalgia. Its goal is to turn the heads of even people who are not at all interested in cars. And to knock out of their heads any thoughts of things like Lamborghini Urus, Porsche Cayenne Hybrid and so on.

In this regard, the appearance of the XM hits the bulls-eye. From the giant hood to the elongated taillights, this car stands out more than Arnold Schwarzenegger stands out in a kindergarten. Even just the quad exhaust with a unique profile is enough to set it apart from anything else on the market. The edgy lines are sort of a modern version of Giugiaro's mythical "folded paper" design. In short, the BMW XM is designed to attract attention to its owner - and it does so with ease. Aesthetics are secondary here. First is the spectacle. It is no coincidence that we are testing this car in Arizona, in the United States. In this country, unlike in Europe, it was never shameful or embarrassing to show off your success.

Gradina
Camping

Забравете света и открийте своя...

Откъснете се от ежедневието с лятно бягство в къмпинг Градина. Подарете си незабравима почивка в бунгало на морския бряг.

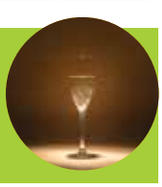
За повече информация и резервации:
+359 888 77 33 44
office@campinggradina.com
reservations@campinggradina.com

www.campinggradina.com

88 | ГРАДЪТ НА СУЕТАТА
THE CITY OF VANITY

84 | КОМЕДИЯ КАТО ЗА ОСКАР
A COMEDY WORTHY OF OSCAR

111 | СЪКРОВИЩЕТО ОТ ПЕЩЕРАТА
THE TREASURE FROM THE CAVE



АФИШ

КИНО

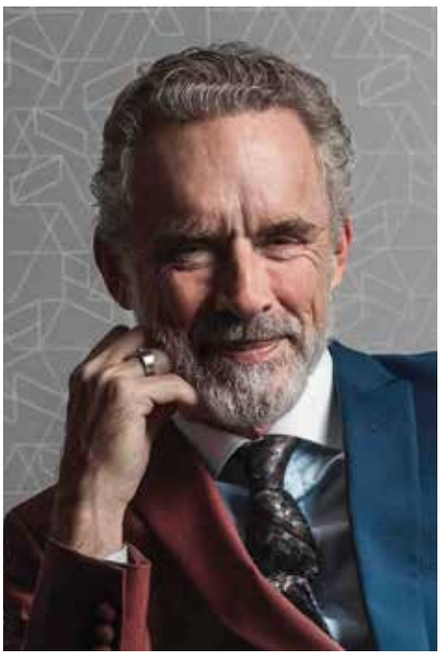
ВЪЗДУШНИЯ // Историята на чифт маратонки не звучи като типичния сценарий за Холивуд. Но ето ви и изключението. През 1984 скромният производител на спортни стоки Nike е на ръба на банкрута. Основателят на компанията Фил Найт (Бен Афлек) се обръща към търговеца Сони Вакаро (Мат Деймън), за да измислят нов модел за продажби. Който е свързан с изгряващата звезда на баскетболния гений Майкъл Джордан. Щастливият край ни е известен предварително, но до него не се стига никак лесно.

По кината от 5 април

КЛАСИКА

150 ГОДИНИ РАХМАНИНОВ // Юбилеят от рождението на гениалния руски композитор ще бъде отбелязан подобаващо от Софийската филхармония. На сцената в зала "България" ще гостуват знаменитата украинско-американска пианистка Валентина Лисица и турският диригент Джем Мансур. В програмата са първата част от митичния Концерт номер 2, целият Концерт номер 4 и Рапсодия върху тема от Паганини. Политическите възгледи на Лисица предизвикаха доста спорове около концерта. Но в конкретния случай ни се струват неуместни.

20 април, зала "България"



МИСЛИТЕЛИ

ДЖОРДАН ПИТЪРСЪН // Не се подвеждайте от факта, че организатор на тези две лекции е "Комеди клъб" - във възгледите на големия канадски психолог и писател за света няма нищо комично. Автор на "12 правила за живота", Питърсън е сочен от мнозина за рупора на крайната десница - доста необяснимо, защото той самият смята себе си за класически либерал, и подкрепя либерални каузи като универсалното здравеопазване, преразпределението на богатствата и декриминализацията на наркотиците.

3 и 4 май, НДК

EN

CINEMA

AIR // The story of a pair of sneakers doesn't sound like the typical Hollywood script. But here is the exception. In 1984, a humble sporting goods manufacturer called Nike is on the verge of bankruptcy. Company founder Phil Knight (Ben Affleck) turns to salesman Sonny Vaccaro (Matt Damon) to come up with a new sales model. Which is associated with the rising star of basketball genius Michael Jordan. The happy ending is known to us in advance, but it is not easily reached.

In theatres from April 5

CLASSIC

150 YEARS OF RACHMANINOV // The anniversary of the birth of the brilliant Russian composer will be properly celebrated by the Sofia Philharmonic. The famous Ukrainian-American pianist Valentina Lisitsa and the Turkish conductor Cem Mansur will be guests on the stage in the "Bulgaria" hall. The program includes the first part of the mythical Concerto No. 2, the entire Concerto No. 4 and the Rhapsody on a theme by Paganini. Lisitsa's political views caused a lot of controversy around the concert. But in this particular case, they seem irrelevant to us.

April 20, hall "Bulgaria"

THINKERS

JORDAN PETERSON // Don't be misled by the fact that the organizer of these two lectures is "Comedy Club" - there is nothing comical about the views of the great Canadian psychologist and writer. Author of "12 Rules for Life," Peterson is cited by many as a mouthpiece for the far right -- rather inexplicably, since he himself considers himself a classical liberal, and supports liberal causes such as universal health care, wealth redistribution, and drug decriminalization.

May 3 and 4, NDK

POSTER

ПАРТИ

BLACK COFFEE // Южноафриканският диджей, чието истинско име е Нкозинати Иносънт Мафумуло, предизвика глобален фурор в последните години, увенчан и от наградата Grammy за 2022. Освен това продуцира и последния албум на Дрейк, а за отплата канадската звезда неочаквано се появи на едно от партитата му в Ибиса. Не очакваме чак такива изненади при гостуването на Black Coffee в София, но за сметка на това там ще е и изгряващата звезда на денс сцената Фиона Крафт.

13 април, НДК Зала 3

КНИГИ

ПЛЕННИЦИ НА ГЕОГРАФИЯТА // Най-после световният бестселър на Тим Маршъл, дългогодишен международен кореспондент на BBC и Sky, се появява и на български. Маршъл настоява, че физическата география - равнини, планини, морета - има много по-голямо влияние върху геополитиката, отколкото сме склонни да признаваме. И на базата на това още през 2015 на практика предсказа днешната война в Украйна. Тезите му доста убедително обясняват външната политика на САЩ, Китай и останалите важни фактори в световните дела днес.

Издателство "Книгомания"

ТАНЦ

ГРУЗИНСКАТА ЛЕГЕНДА // Магията на грузинските танци, подплатена с модерна хореография и съвременни технологии, вече спечели публиката в над 50 държави по света и мнозина сравняват спектакъла с митичния Lord of the Dance. "Трябва да го видите поне веднъж в живота си!", призова Figaro. За българската публика трупата предлага достатъчно възможности за това: освен изявата в НДК, предвидени са спектакли и в Пловдив, Русе и Ямбол.

24 април, София, НДК

EN

PARTY

BLACK COFFEE // The South African DJ, whose real name is Nkosinathi Innocent Maphumulo, has been a global sensation in recent years, and his rise to fame was capped by a 2022 Grammy Award. He also produced Drake's latest album, and in return, the Canadian star made an unexpected appearance at one of his parties in Ibiza . We do not expect such surprises when Black Coffee visits Sofia, but on the other hand, the rising star of the dance scene, Fiona Craft, will be there.

April 13, NDK Hall 3

BOOKS

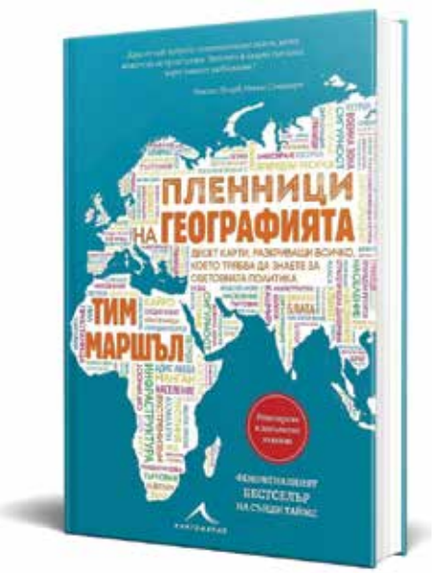
PRISONERS OF GEOGRAPHY // Finally, the world bestseller by Tim Marshall, a long-time international correspondent for the BBC and Sky, appears in Bulgarian. Marshall insists that physical geography - plains, mountains, seas - has a far greater influence on geopolitics than we tend to acknowledge. And based on this, back in 2015, he practically predicted today's war in Ukraine. He also quite convincingly explains the foreign policy of the United States, China and other important factors in world affairs today.

Knigomania Publishing House

DANCE

THE GEORGIAN LEGEND // The magic of Georgian dances, complemented by modern choreography and modern technologies, has already won over audiences in more than 50 countries around the world, and many compare the show to the mythical Lord of the Dance. “You must see it at least once in your life!” urged Le Figaro. For the Bulgarian audience, the troupe offers enough opportunities for this: in addition to the appearance at the National Palace of Culture, performances are also planned in Plovdiv, Ruse and Yambol.

April 24, Sofia, NDK



КОМЕДИЯ КАТО ЗА "ОСКАР"

Пет от най-странните и скандални случая в историята на прочутите кино награди

Текст ЕМИЛ ИВАНОВ / Фотография АРХИВ, DALL-E

95-ите награди на американската киноакадемия, известни като "Оскарите", едва ли ще оставят трайна следа в историята на киното. Всъщност най-интересното в тях бяха шегичките на водещия Джими Кимъл, вдъхновени от предишната церемония. "Имаме стриктна политика. Ако някой в този театър извърши акт на насилие, незабавно ще получи наградата "Оскар" за най-добър актьор и позволението да държи 19-минутна реч", каза Кимъл, намеквайки за шамара, който Уил Смит удари на сцената на колегата му Крис Рок година по-рано. Уви, въпросният шамар бе най-запомнящото се нещо от "Оскарите" в последните години. Но далеч, далеч не е най-големият скандал в историята на наградите, както ще се убедите. Ето пет от най-странните моменти от първата церемония през 1929 до днес.

НЕ ТИ, ФРАНК. ДРУГИЯТ ФРАНК!

Уил Роджърс е една от легендите на комедията не само в Америка, но и в световен мащаб. Но и той не е бил имунизиран срещу гафове. През 1934, водейки "Оскарите", Уил отваря плика с победителя за "Най-добър режисьор" и се провиква: "Хайде, Франк, ела си я вземи". Великият Франк Капра се надига от мястото си и почти е стигнал сцената, когато осъзнава, че поканата всъщност е към съименника му Франк Лойд. "Искаше ми се да пропълзя под килима като жалък червей", пише Капра по-късно в биографията си. На следващата година той печели заветния Оскар за "Това се случи една нощ", с Кларк Гейбъл и Клодет Колбер. Но горчивината от унижението не го напуска никога.

СРАМЪТ НА ПЪРВИЯ "ЧЕРЕН" ОСКАР

През 1939 киноакадемията храбро присъжда наградата за най-добра второстепенна женска роля на Хети Макданиъл за превъплъщението ѝ като Мами в "Отнесени от вихъра". Но има малък проблем: Макданиъл не може да получи наградата си. Церемонията се провежда в клуба Ambassador's Cocoanut Grove, който има стриктна политика да не допуска цветнокожи. Налага се легендарният продуцент Дейвид О. Селзник да се обади на собствена и да поиска да я допуснат въпре като лична услуга. Но и така Макданиъл няма правото да седне на масата с колегите си от "Отнесени от вихъра", а трябва да седи на отделна масичка най-отзад, и да прекоси целия клуб, за да стигне до сцената. Ще минат цели 24 години, преди киноакадемията отново да награди чернокож актьор (Сидни Поатие), и още 38 години, преди чернокожа жена да бъде наградена за главна роля (Холи Бери).

ИНДИАНКАТА НА МАРЛОН БРАНДО

През 1973 едва ли някой е имал съмнение, че Марлон Брандо ще получи "Оскар" заради епохалната си роля в "Кръстникът". Но също така едва ли е очаквал, че вместо него на сцената ще се качи млада индианка на име Сачийн Малко Перо, която ще откаже статуетката от негово име и ще заклейми отношението на Холивуд към червенокожите, под бурните освиркванията на половината зала и също толкова бурните аплодисменти на другата половина.

По-късно се оказа, че самата Сачийн всъщност се казва Мария Крус, и е от мексикански произход, а не от племето на апачите. Все пак Киноакадемията успя да ѝ поднесе писмено извинение за негативното отношение през 2022, само месец преди смъртта на жената.

> Едва тогава Джордан Хоровиц излезе пред втрещената публика и обяви, че истинският победител е "Лунна светлина". Наложи се два пъти да повтори, че това не е шега

МИМОЛЕТНИЯТ "ОСКАР" НА LA LA LAND

През 2017 на легендите Уорън Бийти и Фей Дънауей се падна честта да обявят носителя на най-важния "Оскар" - за най-добър филм. Бийти отвори плика и прочете "La La Land". След това целият екип на мюзикъла, режисиран от Деймиън Шезел, излезе на сцената, потанцува, произнесоха се благодарствени речи. Едва тогава продуцентът Джордан Хоровиц излезе пред втрещената публика и обяви, че истинският победител е "Лунна светлина". Наложи се два пъти да повтори, че това не е шега. Впоследствие се разбра, че на Бийти по грешка бил даден дубликат от плика с наградата за най-добра актриса, която действително бе спечелена от Ема Стоун за La La Land. Грешката бе на PriceWaterhouseCoopers - счетоводната компания, която отговаря за пликовете.

Впрочем това далеч не беше единственият гаф на церемонията. В секцията In Memoriam, посветена на починалите през последната година киндейци, бе показана снимката на Джан Чапмън, вместо тази на колежката ѝ Джанет Патерсън. "Не само съм жива, но и съм действащ продуцент", писа Чапмън до организаторите.

ЦЕРЕМОНИЯТА, КОЯТО ВДЪХНОВИ ЦЯЛ ФИЛМ

През 1994 Том Хенкс спечели първия си "Оскар" за най-добра мъжка роля (за "Филаделфия"), и в прочувствената си реч благодари на множество хора - и не на последно място на своя пръв учител по театрално майсторство Роули Фарнсуърт. Хенкс го нарече от сцената "един от най-забележителните гей американци", което предизвика смълчания шок на залата. Впоследствие се оказа, че Хенкс първо се е консултирал с Фарнсуърт и е получил разрешението му да разкрие публично сексуалната му ориентация. Но все пак случката предизвика толкова шум, че вдъхнови Пол Ръдник за сценария на филма In & Out от 1997. В него тайната на учителя, изигран от Кевин Клайн, е разкрита инцидентно в благодарствена реч на негов бивш ученик (Мат Деймън).

A COMEDY WORTHY OF AN OSCAR

From Marlon Brando to La La Land: five of the strangest events in the history of the Academy Awards

The 95th Academy Awards, known as the Oscars, are unlikely to leave a lasting mark on the history of cinema. In fact, the most interesting part of them was the jokes of the presenter Jimmy Kimmel, inspired by the previous ceremony. "We have strict policies in place. If anyone in this theatre commits an act of violence at any point in the show, you will be awarded the Oscar for best actor and permitted to give a 19-minute long speech", Kimmel said, referring to Will Smith's onstage slap to his colleague Chris Rock a year earlier. Alas, the slap in question has been the most memorable thing from the Oscars in recent years. But it is far from the biggest scandal in the history of the awards, as you will see. Here are five of the weirdest moments from the first ceremony in 1929 to this day.

NOT YOU, FRANK. THE OTHER FRANK!

Will Rogers is one of the comedy legends not only in America but also worldwide. But he was not immune to blunders either. In 1934, hosting the Oscars, Will opened the envelope with the winner of "Best Director" and shouted: "Come on, Frank, come get it." The great Frank Capra rose from his seat and had almost reached the stage when he realized that the invitation was actually to his namesake Frank Lloyd. "I wanted to crawl under the rug like a miserable worm," Capra later wrote in his autobiography. The following year, he won the coveted Oscar for It Happened One Night, with Clark Gable and Claudette Colbert. But the bitterness of humiliation never left him.

THE SHAME OF THE FIRST "BLACK" OSCAR

In 1939, the Academy bravely awarded the Best Supporting Actress award to Hattie McDaniel for her portrayal of Mammy in Gone With the Wind. But there was a small problem: McDaniel couldn't claim her prize. The ceremony took place at the Ambassador's Cocoanut Grove Club, which had a strict no-blacks policy. Legendary producer David O. Selznick had to call the owner and ask for McDaniel to be let in as a personal favour to him. But even so, McDaniel was not allowed to sit at the table with her "Gone with the Wind" colleagues. She had to sit at a small table at the back instead and cross the entire club to get to the stage.

It would be a full 24 years before the Academy would again honour a black actor (Sidney Poitier), and another 38 years before a black woman would be honoured for a leading role (Halle Berry).

Малко перо / Littlefeather

Макданиъл / McDaniel

Хенкс / Hanks

Капра / Capra

Marlon Brando's Indian Girl

In 1973, hardly anyone doubted that Marlon Brando will receive the Oscar for his colossal role in The Godfather. And hardly anyone expected that a young Indian woman named Sacheen Littlefeather would take the stage instead of him, would refuse the statuette in his name and denounce Hollywood's treatment of red-skinned people, to the raucous boos of half the hall and the equally raucous applause of the other half.

Later it turned out that Sacheen herself is actually called Maria Cruz, and is of Mexican descent, not Apache. Still, the Academy managed to issue her a written apology for the negative attitude in 2022, just a month before the woman's death.

LA LA LAND'S FLEETING OSCAr

In 2017, legends Warren Beatty and Faye Dunaway had the honour of announcing the winner of the most important "Oscar" - for best film. Beatty opened the envelope and read "La La Land." After that, the entire team of the musical, directed by Damien Chazelle, came on stage, danced, and gave speeches of thanks. Only then did producer Jordan Horowitz come out to the stunned audience and announce that the real winner was "Moonlight." He had to repeat twice that this was no joke. It was later revealed that Beatty was mistakenly given a duplicate of the Best Actress award envelope, which was actually won by Emma Stone for La La Land. It was the fault of PriceWaterhouseCoopers, the accounting firm responsible for the envelopes. However, this was far from the only blunder at the ceremony. In the In Memoriam section, dedicated to filmmakers who have died in the past year, Jan Chapman's photo was shown instead of her colleague Janet Patterson's. "Not only am I alive, but I'm also an active producer," Chapman wrote to the organizers.

THE CEREMONY THAT INSPIRED AN ENTIRE MOVIE

In 1994, Tom Hanks won his first Oscar for Best Actor (for "Philadelphia"), and in his heartfelt speech he thanked many people - not least his first acting teacher, Rowley Farnsworth. Hanks called him from the stage "one of the finest gay Americans", which caused silent shock in the hall. It was later revealed that Hanks had first consulted with Farnsworth and obtained his permission to publicly disclose his sexual orientation. But still, the incident caused such a stir that it inspired Paul Rudnick to write the screenplay for the 1997 film In & Out. In it, the secret of the teacher, played by Kevin Kline, is accidentally revealed in an acceptance speech by his former pupil (Matt Damon).

БАРСЕЛОНА

С добра компания към Испания

Лети до Барселона от 29 април и през целия летен сезон на цени от 95€
В цената на билета за икономична класа са включени:

- ръчен багаж до 10 кг
- безплатен кетъринг
- безплатен check-in

Резервирай сега на www.air.bg или в мобилното ни приложение

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

ГРАДЪТ НА СУЕТАТА

THE CITY OF VANITY

Как да извлечете максимума от Барселона в шест прости стъпки

"Разглеждам градовете като организми, като живи същества. За мен Мадрид е мъж, а Барселона е жена. И то изключително суетна жена", казва нашумелият испански писател Карлос Руис Сафон. Действително няма друг град, който да залага толкова на външния вид: живописни хълмове и ослепителни плажове, средновековен чар и модернистични шедьоври, пасторални паркове и оживени булеварди. Тук можете да се веселите до зори или да се отдадете на кротко съзерцание (примерно в музея на Пикасо), да спортувате активно или пък да изпиете някой и друг коктейл в най-стилния бар в Европа. За нас е удоволствие да обявим, че от 29 април България Ер подновява полетите си до този най-суетен от градовете. Елате с нас и му се насладете – по какъвто начин ви се прииска.

How to get the most of Barcelona in six simple steps

"I see cities as organisms, as living creatures. To me, Madrid is a man and Barcelona is a woman. And it's a woman who's extremely vain," says the famous Spanish writer Carlos Ruiz Zafon. Indeed, no other city puts as much emphasis on appearance: picturesque hills and dazzling beaches, medieval charm and modernist masterpieces, pastoral parks and lively boulevards. Here you can have fun until dawn or indulge in gentle contemplation (for example in the Picasso museum), do active sports or drink a cocktail or two in the most stylish bar in Europe.

We are pleased to announce that from April 29, Bulgaria Air is resuming its flights to this busiest of cities. Come with us and enjoy it - any way you like.

ЦЪРКВИ И ШОКОЛАД
CHURCHES AND CHOCOLATE

Най-прочутият храм на Барселона е, разбира се, La Sagrada Familia на Антони Гауди. Но ако търсите духовно преживяване, по-добре избегнете пълчищата туристи там и вместо това посетете "Санта Мария дел Мар" - готически храм, устоял на какво ли не през вековете, включително на голямото земетресение през 1428 и на 11-дневен пожар през 1936.

От църквите на Барселона си струва да посетите и "Санта Еулалия", катедралата в Готическия квартал, макар да е постоянно опакована в строително скеле заради реставрации. Самият Готически квартал - El Barrio Gotico – е мястото, откъдето започва всичко в Барселона. Няма по-добро място за запознаване с историята на града от тези лабиринти от тесни улички. Не пропускайте и площадите – оживения Plaza Real, чиито улични лампи също са проектирани от Гауди, или по-малкия Plaza San Felip Neri, който пък е точно обратното – оазис на спокойствието сред суматохата на центъра. В тукашните кафенета можете да изпиете по кафе, топъл шоколад или ром, седнали на същия стол, на който някога са седели Хемингуей и Джордж Оруел (на автора на "1984" дори е наречен малък площад, по-популярен сред местните хора като Placa Del Tripi - „Киселия площад“).

Лутането из El Gotico най-често завършва на прочутата La Rambla – главния пешеходен булевард на Барселона. Някога чарът му идваше от цветарските будки с причудливи букети и павилионите с разноцветни папагали и всякакви други птици. Сега сред реката от туристи се забелязват единствено по-експресивните улични артисти и лъскавите живи „статуи“, които често стряскат неподготвените посетители.

Barcelona's most famous temple is, of course, Antoni Gaudi's La Sagrada Familia. But if you're looking for a spiritual experience, you'd better avoid the throngs of tourists there and instead visit Santa Maria del Mar, a Gothic temple that has withstood anything over the centuries, including the great earthquake of 1428 and an 11-day fire in 1936.

Of Barcelona's churches, Santa Eulalia, the cathedral in the Gothic Quarter, is also worth a visit, although it is permanently encased in scaffolding for restoration. The Gothic Quarter itself - El Barrio Gotico - is where everything in Barcelona begins. There is no better place to learn about the city's history than in these mazes of narrow streets. Do not miss the squares - the lively Placa Real, whose street lamps were also designed by Gaudí, or the smaller Placa San Felip Neri, which is just the opposite - an oasis of calm amidst the bustle of the city centre. In the cafes here you can drink coffee, hot chocolate or rum, sitting in the same chair that Hemingway and George Orwell once sat on (the author of "1984" has even got a small square named after him, more popular with locals as Placa Del Tripi - "Sour Square").

Wandering around El Gotico most often ends at the famous La Rambla - Barcelona's main pedestrian boulevard. Once upon a time, its charm came from flower stalls with whimsical bouquets and pavilions with multicoloured parrots and all sorts of other birds. Now, among the river of tourists, only the more expressive street performers and shiny living "statues" are noticeable, which often startle unprepared visitors.

ПАРКОВЕ, ДЕЦА И ФУТБОЛ
PARKS, KIDS AND FOOTBALL

Паркът Гуел и останалото наследство на гения Антони Гауди са толкова характерни за Барселона, че сме им посветили отделна статия (стр. 104). Но градът има и много други пространства, където да се порадвате на живота на открито. Готическата катедрала сама по себе си е забележителна, но не пропускайте да обиколите и двора ѝ, създаден още през XIV век. Палми, магнолии и портокалови дръвчета хвърлят сянка върху скулптурите и разкошния фонтан. Там е и домът на 13 бели гъски, символ на мъченията, на които е била подложена Света Еулалия – покровител на катедралата и на града. Във фонтана пък се провежда церемонията l'ou com balla – боядисано яйце „танцува“ върху водната струя на Велики четвъртък.

Олимпиадата през 1992 преобрази хълма Монжуик и го превърна в спортен парк с огромен стадион, многофункционални спортни комплекси и емблематичната Кула на Сантияго Калатрава, която ще видите още при панорамното кацане откъм морето на летище Ел Прат (стига прозорливо да сте избрали места до десните прозорци). Заради спортното нашествие сериозните забавления за деца се преместиха от Монжуик на съседния хълм Тибидабо, докъдето се стига или пеша (след кратко, но живописно изкачване), или с влакче. Мястото предлага спираща дъха гледка към града.

Друго място със спираща дъха гледка са стръмните трибуни на "Камп Ноу" - митичния стадион на "Барселона", на който са играли имена като Стоичков, Лаудруп, Ромарио, Шави, Меси, Суарес. Ако сте им почитатели, непременно изпитайте неповторимата атмосфера тук по време на мач. Ако не сте им почитатели, винаги можете да викате за гостуващия отбор - макар че надали някой ще ви чуе сред гласовете на 90,000 привърженици на "Барса".

Park Güell and the rest of the legacy of the genius Antoni Gaudi are so characteristic of Barcelona that we have dedicated a separate article to them (p. 104). But the city also has many other spaces where you can enjoy the outdoor life. The Gothic cathedral is remarkable in itself, but don't forget to explore its courtyard, which was created as early as the 14th century. Palms, magnolias and orange trees shade the sculptures and the magnificent fountain. There is also the home of 13 white geese, a symbol of the torture to which Saint Eulalia, the patron saint of the cathedral and the city, was subjected. In the fountain, the ou com balla ceremony takes place - a painted egg "dances" on the stream of water on Maundy Thursday.

The 1992 Olympics transformed the Montjuic Hill into a sports park with a huge stadium, multi-purpose sports complexes and the iconic Santiago Calatrava Tower, which you will already see during the panoramic landing from the sea side of El Prat airport (as long as you choose seats by the right windows). Because of the sports invasion, the serious entertainment for children moved from Montjuic to the neighbouring hill of Tibidabo, which can be reached either on foot (after a short but picturesque climb) or by cable car. The place offers a breathtaking view of the city.

Another place with a breathtaking view is the steep stands of the "Camp Nou" - the mythical stadium of "Barcelona", where names such as Cruyff, Stoichkov, Laudrup, Romario, Xavi, Messi, and Suarez have played. If you are their fan, definitely experience the unique atmosphere here during a match. If you're not a fan, you can always shout for the away team - although you're unlikely to be heard over the voices of 90,000 Barca supporters.

ОЛИМПИЙСКО НАСЛЕДСТВО
OLYMPIC HERITAGE

Олимпийските игри през 1992 не само преобразиха пейзажа на Барселона, но и направиха града една от най-популярните туристически дестинации в Европа. Преди Олимпиадата влакът заобикаляше безличния средиземноморски бряг на Барселона. Като част от мащабната програма за съживяване обаче жителите се сдобиха с плаж, дълъг три километра, който впоследствие беше удължен още повече. Броят на крайморските ресторанти скочи от седем на 70.

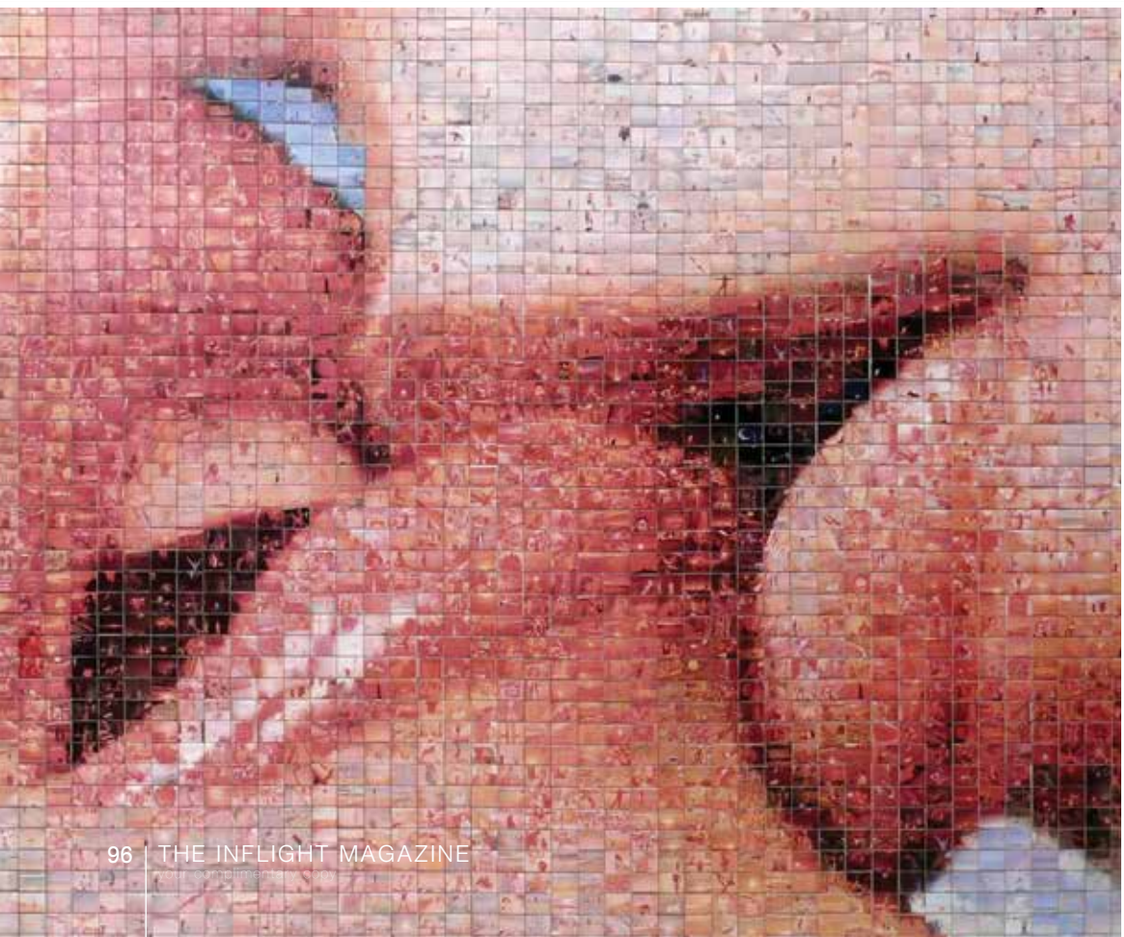
Съживяването на района не спря дотам. Организаторите построиха ново пристанище, а на хълма над града се появиха едни от най-красивите сгради в историята на олимпиадите. Градът се прочу и като център на търговията - в една годишна класация той се изкачи от 11-о на 4-о място сред европейските градове, в които е най-добре да се прави бизнес. Между 1990 и 2018 броят на хотелските стаи се увеличи над три пъти. Нищо чудно, че игрите в Барселона се превърнаха в образец за организаторите от Лондон, които няколко пъти пътуваха до Испания.

Най-видимото наследство от тях днес са ултрамодерните метални постройки на Побле Ноу – някогашен индустриален район, тотално преобразен за Олимпиадата и все повече привличащ младежките тълпи. И докато олимпийското градче е превърнато в модерен жилищен комплекс непосредствено до плажа, старото пристанище е място за забавление за всички възрасти. Голямата атракция е аквариумът – един от най-големите в света, който буквално ще ви потопи във водите на Средиземно море. Особен чар има и старата въжена линия, свързваща пристанището с хълма Монтжуик - едно от най-вълнуващите градски пътувания, които някога ще преживеете.

The 1992 Olympic Games not only transformed the landscape of Barcelona but also made the city one of the most popular tourist destinations in Europe. Before the Olympics, the train skirted the unimpressive Mediterranean coast of Barcelona. However, as part of the massive revitalization program, residents got a beach three kilometres long, which was subsequently extended even further. The number of seaside restaurants jumped from seven to 70.

The revitalization of the area did not stop there. The Games organizers built a new port, and some of the most beautiful buildings in the history of the Olympics appeared on the hill above the city. The city also became famous as a centre of trade - in an annual ranking it rose from 11th to 4th place among European cities where it is best to do business. Between 1990 and 2018, the number of hotel rooms more than tripled. No wonder the games in Barcelona became a model for the organizers from London, who travelled to Spain several times.

Their most visible legacy today is the ultramodern metal buildings of Poble Nou, a former industrial area totally transformed for the Olympics and increasingly attracting youth crowds. And while the Olympic town has been transformed into a modern residential complex right next to the beach, the old harbour is a place of entertainment for all ages. The big attraction is the aquarium - one of the largest in the world, which will literally immerse you in the waters of the Mediterranean Sea. The old cable car connecting the harbour to Montjuic Hill has a special charm - one of the most exciting city trips you will ever experience.



УЛИЧНО ИЗКУСТВО И ПИКАСО
STREET ART AND PICASSO

В последните години Барселона се превърна в една от световните столици на стрийт арта - макар и по почти случаен начин. Добра илюстрация е нашумялата мозайка "The World Begins With Every Kiss" (Светът започва с всяка целувка), която бе създадена уж временно през 2014, за да отбележи 300-годишнината на Каталуня, но всъщност се превърна в такава атракция, че остана завинаги. Скрита в една малка уличка зад катедралата, мозайката на Жоан Фонткуберта е 8 метра широка и е съставена от 4000 отделни плочки със снимки, запечатали "моменти на свобода". Комбинирани, те дават известното изображение на целуващи се устни.

Други горещо препоръчвани дестинации за улично изкуство са културният център Nau Bostik, с неговите прекрасни графити върху стените на стари фабрики, или пък La Escocesa - средище на улични творци, поддържано от тях самите.

Разбира се, Барселона предлага много и за почитателите на класическото изкуство. Музеят на Пикасо (който идва тук 14-годишен и не спира да се връща до смъртта си) е зает цели пет палати и показва детайлно пътя на художника от традицията към кубизма. Също толкова впечатляваща е сградата на Fundacio Joan Miro - проектирана всъщност от самия художник съвместно с архитекта Жозеп Луис Серт. Това е може би единственият музей в света, където ще видите творбите изложени точно по начина, по който е искал създателят им.

Заслужава си и отбивката в Moco Museum Barcelona - клон на оригиналния музей Moco в Амстердам, който ще ви срещне с много от най-нашумелите имена на съвременното изкуство, от Салвадор Дали и Анди Уорхол до Деймиън Хърст и Бенкси.

In recent years, Barcelona has become one of the world capitals of street art - albeit in an almost accidental way. A good illustration is the famous "The World Begins With Every Kiss" mosaic, which was created ostensibly temporarily in 2014 to mark the 300th anniversary of Catalonia's Day, but actually became such an attraction that it stayed forever. Hidden in a small alley behind the cathedral, Joan Fontcuberta's mosaic is 8 meters wide and is made up of 4,000 individual tiles with photographs that capture "moments of freedom". Combined, they give the famous image of kissing lips.

Other highly recommended destinations for street art are the Nau Bostik cultural centre, with its beautiful graffiti on the walls of old factories, or La Escocesa, a self-run hub of street artists.

Of course, Barcelona also offers a lot for fans of classical art. The Museum of Picasso (who came here at the age of 14 and did not stop coming back until his death) occupies five palaces and shows in detail the artist's path from tradition to cubism. Equally impressive is the building of the Fundacio Joan Miro - actually designed by the artist himself together with the architect Josep Luis Sert. This is perhaps the only museum in the world where you will see the works displayed exactly the way the creator wanted them.

It's also worth a stop at the Moco Museum Barcelona, a branch of the original Moco Museum in Amsterdam, which will meet you with many of the hottest names in contemporary art, from Salvador Dali and Andy Warhol to Damien Hirst and Banksy.

МОРСКИ ДАРОВЕ И PINTXOS
SEAFOOD AND PINTXO

Барселона е чудесна дестинация и за добро хапване - непознато и в същото време приятно близко до българското небце. Може да сте пленени от сухо сушените испански колбаси, начело с прословутия jamon, но в Барселона местните като цяло наблягат повече на морската храна, допълнена от ensalada catalana – салата с маруля, домати, лук и маслини. Тук не е царството на тапас баровете, макар че ще намерите и такива, ако настоявате. Но по-добре обиколете Готическия квартал, за да вкусите традиционна каталунска кухня, като например тази в Can Culleretes. Мястото за морски специалитети като suquet de peix (богата яхния от риба и картофи) или zarzuela (задушено с всякакви видове риба, миди и скариди), е крайбрежният квартал Барселонета. Абсолютно задължително е и поне едно посещение на пазара Boqueria, който е същинско пиршество за очите – а и за стомаха заради множеството павилиони, където може да се нахраните обилно и доста по-бюджетно, отколкото в ресторант.

Колкото до "тапас" - дребни хапки, които се поднасят в повечето испански барове към поръчаната напитка - тази традиция произлиза от Севиля и не е твърде популярна в Барселона. Ако искате такъв тип хапване, оглеждайте се за надписа pintxos - тоест „шипове“ защото обикновено се поднасят „пронизани“ с клечка за зъби. Това е аналогът на тапас в страната на баските, които с удоволствие ще ви ги сервират и в Барселона. Накрая сметката се прави на базата на натрупаните по масата клечки - но не се изкушавайте да приберете някоя в джоба. Барманът чудесно знае какво и колко сте похапнали.

Barcelona is also a great destination for good food - unknown and at the same time pleasantly close to the Bulgarian palate. You may be captivated by dry-cured Spanish meats, led by the infamous jamon, but in Barcelona locals generally place more emphasis on seafood, complemented by Ensalada Catalana – a salad of lettuce, tomatoes, onions and olives. This is not the realm of tapas bars, although you will find some if you insist. But you better go around the Gothic Quarter to taste traditional Catalan cuisine, such as that at Can Culleretes.

The place for seafood specialities such as Suquet de peix (a rich fish and potato stew) or Zarzuela (stew with all kinds of fish, shellfish and prawns) is the coastal district of Barceloneta. At least one visit to the Boqueria market is an absolute must - the place is a real feast for the eyes and for the stomach because of the many kiosks, where you can eat abundantly and much more budget-wise than in a restaurant.

As for "tapas" - small bites that are served in most Spanish bars with the ordered drink - this tradition originates from Seville and is not too popular in Barcelona. If you want this type of snack, look for the label pintxos - that is, "spikes" because they are usually served "pierced" with a toothpick. This is the equivalent of tapas in the Basque country and is popular in Barcelona, too. In the end, the bill is made based on the chopsticks piled up on the table - but don't be tempted to pocket any. The bartender perfectly knows what and how much you ate.

ПЛАЖ И НОЩЕН ЖИВОТ
BEACH AND NIGHTLIFE

Не сме забравили, че Барселона е на морето, разбира се. Някогашният рибарски квартал Барселонета е едно от най-симпатичните места, където градът среща плажа, а старото пристанище е превърнато в модерна яхтена марина. В края ѝ е впечатляващото стъклено платно на емблематичния хотел W – в бара на 26-ия му етаж можете да посрещнете с чаша в ръка един наистина незабравим залез. Според по-превзети издания коктейлите тук са сред най-добрите в целия свят. Отсрещният край на плажа е отбелязан с друга твърде видима забележителност: ослепително златната скулптура на риба от големия архитект Франк Гери.

Отвъд Барселонета и Готическия квартал се простират Ел Равал и Сант Антони. Атрактивно място тук е пазарът на Сант Антони (Mercat de Sant Antoni). Докато по-прочутата La Boqueria отдавна вече се е превърнала в класически капан за туристи, това тук е автентичен пазар с чудесни продукти и фантастична храна на цени като за местни хора. Колкото до Ел Равал, това е кварталът с най-популярните барове (но имайте предвид, че не е съвсем безопасно да ги обикаляте след полунощ). Денем обаче не трябва да пропускате старите Хали на Барселона, където местните жители и най-взискателните ресторантьори си набавят провизии, а уморените приключенци могат да опитат кулинарни творения, приготвени пред очите им от възможно най-пресните продукти. Точно на ъгъла с La Rambla и един от страничните входове на популярния пазар ще намерите и най-известния „стрида-бар“, със стопроцентова гаранция за свежест за любителите на по-екстравагантите предястия.

We haven't forgotten that Barcelona is on the sea, of course. The former fishing district of Barceloneta is one of the nicest places where the city meets the beach, and the old port has been converted into a modern marina. At its end is the impressive glass sail of the iconic W Hotel - in the bar on its 26th floor you can welcome a truly unforgettable sunset with a glass in hand. According to lifestyle publications, the cocktails here are among the best in the entire world. The opposite end of the beach is marked by another all-too-visible landmark: the dazzling gold sculpture of a fish by the great architect Frank Gehry.

Beyond Barceloneta and the Gothic Quarter stretch El Raval and Sant Antoni. An attractive place here is the market of Sant Antoni (Mercat de Sant Antoni). While the more famous La Boqueria has long since become a classic tourist trap, this one is an authentic market with great produce and fantastic food at local prices.

As for El Raval, this is the neighbourhood with the most popular bars (but note that it's not entirely safe to walk around them after midnight). By day, however, you shouldn't miss Barcelona's old Halls, where locals and the most discerning restaurateurs stock up, and weary adventurers can sample culinary creations prepared before their eyes from the freshest possible produce. Right on the corner with La Rambla and one of the side entrances of the popular market, you will also find the most famous "oyster bar", with a 100% guarantee of freshness for lovers of more extravagant appetizers.

СВЕТЪТ е БИЗНЕС
с Ивайло Лаков
Всеки делник
20:30
Bloomberg TV Bulgaria
www.bloombergtv.bg

БЪЛГАРИЯ
СУТРИН
ON AIR
Всеки делник
07:00 - 09:00
bgonair.bg

ЗАВЕЩАНИЕТО НА АРХИТЕКТА

Невъзможно е да си представим Барселона без творбите на Антони Гауди

Текст ВЕСЕЛИНА ФИЛИПОВА / Фотография АРХИВ

Малко се знае за личния живот на Антони Гауди - великия син на Барселона. Изцяло погълнат от работата си на архитект, той не се жени, няма преки наследници. На 74-годишна възраст умира, след като е блъснат от трамвай и след това оставен почти без медицински грижи, защото го помислили за просяк. Когато най-после е разпознат, е вече твърде късно. На погребението му се стича огромно множество барселонци, съзнаващи, че се прощават с най-светлия си ум. И досега милиони хора посещават града, за да се докоснат до уникалните му творения, да усетят силата на гения, да се вдъхновят.

ГАУДИ СЕ РАЖДА В РЕУС, КАТАЛУНИЯ. На 17 години напуска родното място с брат си. По-късно баща му продава част от семейните имоти, за да подпомогне образованието на синовете си. Вглъбен и разсъдлив, с ранни пристъпи на ревматизъм, Гауди е проницателен наблюдател на природата. Следва архитектура в Барселона по време, когато от начинаещите архитекти се изисква да допринесат за възраждането на каталанската идентичност. След като завършва образованието си, Гауди отваря ателие на площад „Сан Жауме“ в Барселона. Само пет години след дипломирането си вече получава значими поръчки. Първите спорове между ентусиазираните му почитатели и гневните хулители на творенията му започват след завършването на двореца „Гуел“.

Точно по това време оригиналният му принос към каталанския модернизъм достига своя връх. Това е широко разпространено в началото на XX век художествено течение, известно като ар нуво, сецесион и либърти. Гауди се отличава от колегите си по огромното значение, което отдава на форми, неизползвани досега в архитектурата, но широко разпространени в природата. Това постепенно го отвежда до самобитен органичен стил. Обикновено архитектът разработва проектите си, като прави триизмерни модели от гипс, дърво, тел и противотежести, облицовани с плат, за да уподобят повърхности. Прави и чертежи, но както признава на студентите си, замисля формите направо в пространството.

Още като младеж Гауди задълбочава знанията си по геометрия, като обръща особено внимание на „затворената“ носеща крива – дотогава срещана само за проектирането на висящи мостове. Той я използва често в творбите си, съчетавайки я с елипса и хипербола. Въпреки че сградите му придобиват все по-сложни форми, той осъществява проектите си с традиционни строителни техники и евтини материали, главно тухли и хоросан.

А декоративните му мотиви и форми представляват ново пластично изкуство, невиждано дотогава. „За да бъде интересен един орнамент, той трябва да изобразява предмети, които напомнят за поетични идеи. Мотивите се

основават на история, легенди, икони, басни за човека и неговия живот, действия и страст," казва Гауди. Във всяко нещо, до което се докосва архитектът – било таван или антропоморфна ръкохватка – личи желание да се уподоби природата, да се изрази материята, да се съчетаят културата и традициите в контекста на модернизма.

ДВОРЕЦЪТ „ГУЕЛ" е единствената негова сграда, стигнала до наши дни непокътната - благодарение и на факта, че от 1984 е паметник на ЮНЕСКО. Граф Еусеби Гуел, приятел на Гауди, има нужда от собствена резиденция, която да отговаря на общественото му положение. Дворецът става изключително скъпо творение. Самият собственик рядко се задържа там, въпреки че пренася в него художествената си колекция. Сградата предизвиква яростни спорове. Според някои е неземно красива, според други – вавилонска, за трети е храм, не жилище, за четвърти е израз на необуздан лукс. Кулминацията на това архитектурно чудо е постигнато в покривната тераса. 20-те вентилационни шахти са превърнати в изумителни пъстроцветни скулптури.

КЪЩА „БАЙО" е с внушителна по своето оформление фасада. Ритъмът на вдлъбнати и изпъкнали повърхности напомня костни структури. Украсата от глазирана керамика създава усещане за вълнообразност. Преобладават синьозелените багри. Балконите от лято желязо са оформени като малки маски. А асиметричният фронтон е с причудлива форма, чиято извивка напомня драконовски гръб с люспи от глазирана керамика.

„ЛА ПЕДРЕРА", също паметник на ЮНЕСКО, не случайно се смята за най-емблематичната работа от гражданската архитектура на Антони Гауди заради конструктивните си и функционални иновации, както и заради декоративните решения. 600-те каменни блокове от фасадата са свързани с конструкцията с метални компоненти. А изразителните решетки от ковано желязо на 32-те балкона се считат за предшественици на абстрактната скулптура на 20-ти век. В сутерена на "Каза Мила" Гауди построява гараж, първият в жилищна постройка в Барселона. „Сградите трябва да имат двоен покрив, точно както хората имат шапка и чадър" обичал да казва. Така се ражда уникално подпокривно пространство, сякаш в търбуха на кит. А на покрива стълбищни клетки, вентилационни кули и комини стърчат като войници във въображаема армия.

ПАРКЪТ „ГУЕЛ", започнат като парк градина, днес е любимо място за отдих. Къщата на Гауди е музей под опеката на ЮНЕСКО. Архитектът изравнява терена, използва виадукти, прави изкуствени пещери, залесява. Двете къщички до входа са вдъхновени от операта „Хензел и Гретел" на Хъмпърдинк, а пазарът прави впечатление с 86-те си дорийски колони. Площадът на гръцкия театър е обграден от серпентиновиден парапет, от вътрешната страна - дълга пейка с керамична украса, вдъхновение по-късно за Миро и Пикасо.

През последните 40 години от живота си Гауди се посвещава на строежа на катедралата „Светото семейство" (Sagrada Familia). Води уединен и спокоен живот. Основната му задача е да подготви гипсови модели и чертежи, с помощта на които замисълът му да бъде осъществен точно. Сам предрича, че строителството ще продължи 200 години. Факт е, че не е завършена дори днес, 141 години след първата копка.

THE ARCHITECT'S LEGACY

It is impossible to imagine Barcelona without the works of Antoni Gaudi

By VESELINA FILIPOVA / Photography ISTOCK

Little is known about the personal life of Antoni Gaudi - the great son of Barcelona. Totally engrossed in his work as an architect, he did not marry and had no direct heirs. He died at the age of 74, being hit by a tram and then left with almost no medical care because he was mistaken for a beggar. When he was finally recognized, it was already too late. A huge crowd of Barcelonans flocked to his funeral, aware that they were saying goodbye to their brightest mind. Until now, millions of people visit the city to touch to his unique creations, to feel the power of the genius, to be inspired.

GAUDI WAS BORN IN REUS, CATALONIA. At the age of 17, he left his hometown with his brother. His father later sold part of the family estate to support his sons' education. Deep and thoughtful, with early bouts of rheumatism, Gaudi is a keen observer of nature. He studies architecture in Barcelona at a time when budding architects are being asked to contribute to the revival of Catalan identity. After completing his education, Gaudi opened a studio in Barcelona's Plaza San Jaume. Only five years after his graduation, he is already receiving significant orders. The first disputes between his enthusiastic admirers and angry detractors of his creations began after the completion of the Güell Palace.

IT WAS AT THIS TIME THAT HIS ORIGINAL contribution to Catalan modernism reached its peak. This was a widespread at the beginning of the 20th century art trend known as art nouveau, secession and liberty. Gaudi distinguished himself from his colleagues by the enormous importance he attached to forms hitherto unused in architecture, but widespread in nature. This gradually leads him to a distinctive organic style. Typically, the architect develops his designs by making three-dimensional models of plaster, wood, wire, and counterweights lined with fabric to resemble surfaces. He also makes drawings, but as he admits to his students, he conceives the forms directly in space.

EVEN AS A YOUTH, GAUDI DEEPENED his knowledge of geometry, paying particular attention to the "closed" supporting curve - until then only encountered in the design of suspension bridges. He used it often in his works, combining it with ellipsis and hyperbola. Although his buildings took on increasingly complex forms, he carried out his projects with traditional construction techniques and cheap materials, mainly brick and mortar.

AND HIS DECORATIVE MOTIFS AND FORMS REPRESENT a new plastic art never seen before. "For an ornament to be interesting, it must depict objects that evoke poetic ideas. The motifs are based on history, legends, icons, fables about man and his life, actions and passion," says Gaudí. In everything the architect touches - be it a ceiling or an anthropomorphic handle - there is a desire to imitate nature, to express matter, to combine culture and tradition in the context of modernism.

The Güell Palace is the only building of his that has survived to this day intact - thanks also to the fact that it has been a UNESCO monument since 1984. Count Eusebi Güell, a friend of Gaudí, needed his own residence to suit his social status. The palace becomes an extremely expensive creation. The owner himself rarely stayed there, although he moved his art collection there. The building provokes

fierce controversy. According to some, it is unearthly beautiful, according to others, Babylonian, for others, it is a temple, not a residence, for a fourth, it is an expression of unbridled luxury. The culmination of this architectural wonder is achieved in the roof terrace. The 20 ventilation shafts have been transformed into amazing colorful sculptures.

"BAYO" HOUSE has an impressive facade in terms of its layout. The rhythm of concave and convex surfaces is reminiscent of bony structures. Glazed ceramic decoration creates a sense of undulation. Blue-green colors predominate. The cast iron balconies are shaped like little masks. And the asymmetrical pediment has a whimsical shape, the curve of which resembles a draconian back with glazed ceramic scales.

L**A PEDRERA, ALSO A UNESCO** monument, is not by chance considered the most emblematic work of Antoni Gaudí's civil architecture for its constructive and functional innovations, as well as for its decorative solutions. The 600 stone blocks of the facade are connected to the structure with metal components. And the expressive wrought-iron grills of the 32 balconies are considered precursors to 20th-century abstract sculpture. In the basement of Casa Mila, Gaudí built a garage, the first in a residential building in Barcelona. "Buildings should have a double roof, just like people have a hat and an umbrella" he liked to say. This is how a unique under-roof space is born, as if in the belly of a whale And on the roof stairwells, ventilation towers and chimneys stick out like soldiers in an imaginary army.

Gaudi died at the age of 74, being hit by a tram and then left with almost no medical care because he was mistaken for a beggar. When he was finally recognized, it was already too late. A huge crowd of Barcelonans flocked to his funeral, aware that they were saying goodbye to their brightest mind

THE GÜELL PARK, started as a garden park, is today a favorite place to relax. Gaudi's house is a museum under the auspices of UNESCO. The architect leveled the terrain, used viaducts, made artificial caves, reforested. The two houses by the entrance are inspired by Humperdinck's opera Hansel and Gretel, and the market impresses with its 86 Doric columns. The square of the Greek theater is surrounded by a serpentine parapet, on the inside - a long bench with ceramic decoration, later inspiration for Miró and Picasso.
During the last 40 years of his life, Gaudí devoted himself to the construction of the Cathedral "Holy Family" (Sagrada Familia). He leads a secluded and peaceful life. His main task is to prepare plaster models and drawings, with the help of which his design can be carried out accurately. Sam predicts that construction will take 200 years. The fact is that it is not finished even today, 141 years after the first sod was broken. ■

+359 888 435 336

Culinary Journey through Asia

Sts. Constantine and Helena Resort I Varna I www.aquahousehotel.com

0700 70 799

AQUA HOUSE
HOTEL & SPA

SEA. SPA. SPIRIT.

Sts. Constantine and Helena Resort | Varna | Bulgaria

www.aquahousehotel.com

POSOKA.COM

ТИ ВЕЧЕ ПЪТЕШЕСТВАШ

ТУРИСТИЧЕСКИ УСЛУГИ ОТ POSOKA.COM

- Самолетни билети
- Екскурзии и почивки в Европа и света
- Круизи
- Rent-a-car
- Фирмени пътувания
- Оферти по индивидуално запитване

Резервирай своето вълнуващо пътуване на **www.posoka.com** или се свържи с нас на **0700 17 107**

СЪКРОВИЩЕТО ОТ ПЕЩЕРАТА

Започнала като имитация на шампанското, днес испанската кава е благородно вино със свои собствени достойнства

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

Когато говорим за символите на Каталуня, няма как да пропуснем и един от най-привлекателните: Cava. Рекламирано в миналото като "испанското шампанско" (нещо строго забранено от новите правила на ЕС за запазените географски наименования за произход), това пенливо, естествено газирано вино предлага същите наслади като продуктите на областта Шампан във Франция, но на осезаемо по-ниски цени.

ВСЪЩНОСТ ДОРИ САМОТО ИМЕ "КАВА" (от каталунската дума за пещера, изба) е относително ново, въведено през 1970 под натиска на ревнивите французи. Преди това испанските пенливи вина са се наричали смело Champana - подходящо не само с оглед на произхода им, но и на технологията. Докато италианското просеко използва съвсем различен процес, при който вторичната ферментация протича в големи стоманени съдове, при кава и шампанското тя се случва в бутилката. Всъщност технологията е директно заета от французите през 1868, когато Жозеп Равентос, директор на избата Codorníu, обикаля из Европа да пласира вината ѝ. Това е тежко време за винарската индустрия в Европа, опустошена от филоксерата. В испанския регион Пенедес, западно от Барселона, откъдето е и Codorníu, традиционно се произвеждало червено вино. Но местните сортове били на практика заличени от "американската напаст", и Равентос по принуда ги заменил с по-устойчиви бели сортове. По време на пътешествията си попаднал в Шампан и се замислил дали не може да произвежда пенливи вина и у дома, в Пенедес. През 1872 първата "кава" се появила на бял свят.

МАКАР И ДА КОПИРА ШАМПАНСКОТО в процеса, кава се отличава от френския си вдъхновител по използваните сортове. Основният сорт грозде при кава е макабеу (macabeu, наричан по-често виура извън Каталуня). Използват се също парейада (parellada) и шарелу (xarello). Макабеу се отличава с лек плодов аромат, цитрусов привкус и леко горчив финал, напомнящ на зелени бадеми. Шарелу е по-дъхаво, с нотки на круша и пъпеш. Парейада се влага в купажите най-вече заради повисоката си киселинност и лимоновите нотки.

Като цяло кава е по-свежо от шампанското, но не толкова сладко като просеко.

Технологията, както споменахме, следва прословутия Methode Champenoise: изцеденият гроздов сок се оставя да ферментира в големи съдове, след това се бутилира и в бутилките се добавят дрожди и захар за вторичната ферментация. При нея се отделя въглероден диоксид, който не може да излезе от бутилката, така че се разтваря във виното и го газира. Бутилките трябва да се въртят периодично, така че остатъкът от дрождите да отиде към тапата (в наши дни това обикновено се прави от уред, наречен жиропалет). Накрая дрождите се изваждат чрез налягане.

КАВА СЕ КЛАСИФИЦИРА ПО ДВА ОСНОВНИ ПРИЗНАКА: колко захар съдържа, и колко е отлежала. Захарността варира между 3 грама на литър (най-сухото възможно, наречено Brut Nature), до цели 50 грама на литър (Semi Seco). Според времето за отлежаване имаме

Cava de Guarda (9 до 17 месеца), Cava Reserva (18 до 30 months), Cava de Gran Reserva (над 30 месеца) и Cava de Paraje Calificado (над 36 месеца). Името "кава" не е ограничено само до Каталуня - вина с това име се произвеждат и във Валенсия, Риоха, Сарагоса и Навара. Но над четири пети от цялото производство все още идват от каталунския регион Пенедес, а Codorníu и Freixenet са най-големите изби. ■

THE TREASURE FROM THE CAVE

Started as an imitation of champagne, today Spanish cava is a noble wine with its own merits

By KALIN ANGELOV / Photography ISTOCK

When we talk about the symbols of Catalonia, we cannot miss one of the most addictive: Cava. Advertised in the past as the "Spanish Champagne" (something strictly prohibited by the EU's new PDO rules), this sparkling, naturally carbonated wine shares the same heritage as the products offered in the Champagne region of France, but at significantly lower prices.

IN FACT, EVEN THE VERY NAME "CAVA" (from the Catalan word for cave, cellar) is relatively new, introduced in 1970 under pressure from the jealous French. Previously, Spanish sparkling wines were boldly called Champana - appropriate not only because of their origin, but also in terms of technology. While Italian prosecco uses a completely different process where secondary fermentation takes place in large steel vessels, cava and champagne have the second fermentation in the bottle. The technology was directly borrowed from the French in 1868, when Josep Raventos, the director of the Codorniu winery, travelled across Europe to market its wines. It was a difficult time for the wine industry in Europe, devastated by phylloxera. Red wine was traditionally produced in the Spanish region of Penedes, west of Barcelona, where Codorniu is from. But the local varieties were practically wiped out by the "American scourge", and Raventos was forced to replace them with more resistant white varieties. During his travels, he came across Champagne and thought about whether he could also produce sparkling wines at home, in Penedes. In 1872, the first "cava" appeared.

ALTHOUGH IT COPIES CHAMPAGNE in its process, cava differs from its French inspiration in the varieties used. The main grape variety for cava is macabeu (more commonly called viura outside Catalonia). Parellada and xarello are also used. Macabeu is characterized by a light fruity aroma, a citrus flavour and a slightly bitter finish reminiscent of green almonds. Xarello is more fragrant, with notes of pear and melon. Parellada is used in blends mainly because of its higher acidity and lemony notes.

Usually, cava is fresher than champagne, but not as sweet as prosecco.

The technology, as mentioned, follows the infamous Méthode Champenoise: the pressed grape juice is left to ferment in large vessels, then it is bottled and yeast and sugar are added to the bottles for secondary fermentation. This releases carbon dioxide, which cannot leave the bottle, dissolving in the wine and carbonating it. The bottles must be rotated periodically so that the rest of the yeast goes to the cork (nowadays, this is done by a device called a gyropallet). Finally, the yeast is removed by applying pressure.

CAVA IS CLASSIFIED ACCORDING to two main characteristics: how much sugar it contains, and for how long it has been aged. The sugar content varies between 3 grams per litre (the driest possible, called Brut Nature), and up to as much as 50 grams per litre (Semi Seco). According to the ageing time, we have Cava de Guarda (9 to 17 months), Cava Reserva (18 to 30 months), Cava de Gran Reserva (over 30 months) and Cava de Paraje Calificado (over 36 months). The name "cava" is not limited to Catalonia - wines with this name are also produced in Valencia, Rioja, Zaragoza and Navarre. But over four-fifths of all production still comes from Catalonia's Penedes region, with Codorniu and Freixenet the biggest wineries. ■

АПТЕКА puls.bg
ПО-ЗДРАВИ ВСЕКИ ДЕН
Доставки в цялата страна
Всеки месец атрактивни промоционални предложения
Последвай apteka.puls.bg

ТВЪРДЕ ХУБАВО, ЗА ДА Е ИСТИНА

15 от най-разпространените напоследък туристически измами

Пътешествията никога не са били толкова достъпни, колкото днес. Но за съжаление прогресът и технологиите, които толкова улесняват превъплъщението ни като туристи, улесняват в еднаква степен и мошениците, които искат да се възползват от него. Някои измами са вече толкова разпространени по цял свят, че няма как да не сте се сблъсквали с тях - например досадникът, който се опитва да пробута роза за приятелката ви в ресторанта и ще ви накара да платите десеторно, само и само да не излезете недостатъчно галантен; или пък уличният натрапник, който иска да ви изплете специална гривна "от приятелство" и щом веднъж я завърши върху китката ви, ще поиска заплащане.
Но има и далеч по-сложни схеми, характерни за определени градове, на които като нищо можете да станете жертва от прекалена доверчивост. Всяка голяма европейска столица е опасна; колкото повече туристи я посещават, толкова по-големи са рисковете. Рим и Париж са пословични в това отношение, но ако се вярва на съюза на британските туристически агенции, всъщност най-много подобни измами стават в Барселона. Ето и някои от най-популярните "хватки", подбрани от THE INFLIGHT MAGAZINE.

ПРОДАВАЧКА И ТЕЛЕФОН. Докато се опитвате да купите нещо, девойката зад касата говори по мобилния си телефон. Но докато се прави на разсеяна, тя всъщност снима с камерата на телефона номера и секретния код на кредитната ви карта. И после ще се възползва за покупки онлайн.
Къде: Барселона

ФЛИРТ С НЕПОЗНАТА. "Случайна" среща с ослепително момиче (или симпатично момче) на улицата се превръща в запознанство и покана за по питие. Но внимавайте - съблазнителката ще ви отведе в специално набелязано заведение, където здравеняци-охранители ще се погрижат накрая да платите сметката въпреки безсрамната надценка. В Будапеща даже има специализиран в тази област бар - на втория етаж и достъпен само с асансьор, така че не можете да си тръгнете, без да платите.
Къде: много европейски столици, но особено популярно в Атина.

ПЛАТЕНА ПЕТИЦИЯ. На публично място група младежи - най-често привлекателни момичета - събират подписи върху фалшива благотворителна петиция. Когато подпишете, ще ви накарат да оставите и парично дарение. А ако не пожелаете, едната ще спори с вас, докато другата незабелязано ви пребърква. Лесно ще разпознаете таквата ментета - обикновено петицията е на английски вместо на езика на страната, в която се намирате.
Къде: Флоренция, Париж

БОЖИЧКО, ИЗЦАПАХ ЛИ ВИ? В тълпата някой уж неволно оставя огромно петно върху дрехата ви - най-често с кетчуп. Привидно смутен, предлага да ви почисти, а всъщност използва случая да пребърка джобовете ви. В Рим напоследък често се прилага разновидност на това, при която жена внезапно ви подхвърля бебето си (обикновено кукла) и докато го държите, обикновено се разделяте с портфейла си.
Къде: Рио де Жанейро, Рим

СЧУПЕНИЯТ ФОТОАПАРАТ. Безобиден на вид турист ви моли да му направите снимка пред някоя забележителност. Апаратът му обаче не работи, а когато се опитате да го върнете, заради симулирана непохватност той пада на земята и се чупи, а човекът - естествено - иска да го обезщетите.
Къде: Париж, Рим

БАНКА "АНТИНАРИ". Уличните игри от типа "тук има, тук няма" станаха популярни в България с името на банката от сериала "Откопод", но бързо отшумяха. На много места обаче те са си мощна индустрия.

Играчът винаги е заобиколен от съучастници, маскирани като туристи - от една страна, така привличат и вас, а от друга, могат да ви оберат, докато вниманието ви е ангажирано.
Къде: Лондон

НАМЕРЕНИЯТ ПРЪСТЕН. Докато се разхождате, до вас някой внезапно вдига пръстен от паважа и пита вие ли сте го изпуснал. Щом отречете, човекът ще се престори, че го оглежда внимателно, ще ви покаже печата, който уж удостоверява, че е чисто злато, и после ще предложи да ви го продаде на привидно изгодна цена. Привидно, защото пръстенът е фалшив и човекът сам го е изпуснал.
Къде: по цял свят, особено разпространено в Париж.

ХРАНА ЗА ВКЪЩИ. Много популярна в Америка напоследък, тази измама включва фалшиви листовки за доставка на храна, пъхнати под хотелската ви врата. Цените са много изгодни, но храната никога няма да пристигне - целта на мошениците е просто да вземат номера на кредитната ви карта.
Къде: САЩ

ХОТЕЛСКИ ИНСПЕКТОРИ. На вратата на стаята ви се чука. Двама мъже се представят като инспектори от хотела, които искат да погледнат нещо по стаята. Докато единият ви заговаря, другият ще прибере всички ценности, които види. Алтернативата е обаждане по телефона, обикновено много рано сутрин, с което от "рецепцията" искат да потвърдите номера на кредитната си карта.
Къде: Барселона

ВАКСАДЖИЯТА. Човекът предлага да ви лъсне обувките безплатно. Но всъщност накрая ще ви поиска двойно. Или пък ще обяви учудващо ниска цена, но накрая ще се окаже, че това е било само за едната обувка. Особено наглите мошеници може да задържат едната ви обувка, докато не им платите.
Къде: Истанбул

БИЛЕТ ЗА ЛУВЪРА. Докато чакате на фантастично голяма опашка пред някоя забележителност, се приближава местен и предлага да ви продаде своя билет с умерена надценка. В девет от десет случая билетът е фалшив, но ще го разберете чак на входа, когато е твърде късно.
Къде: Париж

БОСИЛЕК ЗА ЗДРАВЕ. На много места в Мадрид, особено около парка Ретиро, дебнат старици, които искат да ви "подарят" стръкче босилек или розмарин за здраве. Щом ви го подарят, очакват някоя монета в замяна, и ви заплашват да ви прокълнат, ако не дадете.
Къде: Мадрид

БАВЕН КАСИЕР. Не е точно измама, но на много популярни сред туристите места продавачите имат навика да броят досадно дълго рестото ви, правейки неочаквани паузи, за да ви подлъжат да не дочакате цялата сума. В непозната среда туристите рядко се сещат да преброят рестото си.
Къде: Навсякъде.

НЕСРЪЧЕН ДИЛЪР. Таксиметровият шофьор услужливо предлага да ви снабди с лек наркотик на много добра цена. В момента на доставката внезапно се появява мним полицай и се налага да платите доста голям подкуп, за да не ви "арестува".
Къде: Тайланд

ФАЛШИВА БЕЛЕЖКА. В Индия все по-често туристите стават жертва на мними (а понякога и на истински) лекари, които им искат умерен подкуп, за да им издадат фалшива фактура за лечение, по която после да получат много пари от здравната си застраховка. Застрахователите обаче са наясно със схемата и обикновено отказват да платят.
Къде: Делхи

TOO GOOD TO BE TRUE

15 of the most common tourist scams lately

Travelling has never been as accessible as it is today. Unfortunately, progress and technology, which so much facilitate us as tourists, equally help scam artists who want to take advantage. Some scams are now so common around the world that you have certainly come across them – for instance, the nagger trying to sell a rose for your girlfriend at the restaurant and make you pay ten times more with the only purpose to make you look gallant enough; or the street pest who wants to make you a special “friendship” bracelet and once they’ve finished it on your wrist, they’ll ask for payment. However, there are far more complex schemes, typical of certain cities, you could well become a victim of if you’re too trusting. Every major European capital is dangerous; the more tourists visit it, the greater the risks are. Rome and Paris are notorious in this regard but if we trust the Association of British Travel Agents, the most scams are in fact in Barcelona. Here are some of the most popular "tricks", selected by Bulgaria ON AIR.

CASHIER ON THE PHONE. While you’re trying to buy something, the girl behind the cash register is on her mobile. Nevertheless, while acting distracted, she’s actually taking a photo of your credit card details. Later on they’ll be used for online shopping.
Where: Barcelona

FLIRTING WITH A STRANGER. An “accidental” approach by a gorgeous girl (or a good-looking guy) in the street turns into a meeting and an invitation for a drink. But watch out – the seducer will take you to a specially chosen bar where blokes-bouncers will make sure you pay the bill despite the extortionate price. In Budapest there’s even a specialized bar – on the second floor, accessible only by lift, so you can’t leave without paying.
Where: many European capitals, especially common in Athens.

PAID PETITION. In a public place a group of young people – usually attractive girls – collect signatures for a fake charity petition. When you sign, they’ll make you leave a donation. If you refuse to do it, one of them will argue with you while another one will rummage through your pockets. You’ll easily recognize such fakes – the petition is usually in English instead of the language of the country you are in.
Where: Florence, Paris

OOPS! Someone in the crowd “accidentally” leaves a huge stain on your jacket – usally with ketchup. Seemingly embarrassed, they offer to help you clean it, but actually use the opportunity to pickpocket you. Lately, in Rome there has been another variation with a woman suddenly throwing her baby (usually a doll) into your arms, and while you’re holding it, someone steals your wallet.
Where: Rio de Janeiro, Rome

THE BROKEN CAMERA. A harmless-looking tourist asks you to take a photo of them in front of a famous sight. But their camera won’t work and when you try to hand it back, they’ll simulate clumsiness, drop it and cause it to smash; naturally, the person will demand money for repairs.
Where: Paris, Rome

“ANTINARI” BANK. Street games like shell-games - guessing which cup a ball is in - became known in Bulgaria by the name of the bank from “The Octopus” series, but soon after they faded away. In many places, however, they’re still a powerful industry. The player is always surrounded by accomplices disguised as tourists – on the

one hand, it makes you curious, and on the other, they can pickpocket you while you're distracted.
Where: London

THE FOUND RING. As you're taking a walk, someone near you suddenly picks up a ring from the pavement and asks you if you've dropped it. When you say no, the person will pretend to inspect it, show you the stamp "certifying" it's pure gold, and they will then offer to sell it to you at a seemingly fair price. Seemingly, because the ring is fake and the same person has dropped it.
Where: all over the world, especially common in Paris.

TAKEAWAY FOOD. Lately, very popular in the US, this scam involves fake takeaway menus, slid under your hotel door. Prices are very reasonable, but the food will never be delivered – the scam artists' purpose is simply to get your credit card details.
Where: the USA

HOTEL INSPECTORS. Someone knocks on your door. Two men introduce themselves as hotel inspectors who want to make a room inspection. While one of them distracts you with conversation, the other one steals all the valuables he sees. The alternative is a phone call from the "reception desk", usually very early in the morning, asking you to confirm your credit card.
Where: Barcelona

THE SHOE SHINER. The man offers to polish your shoes for free. In fact, he'll ultimately double charge you. Or he'll demand a surprisingly low price, but in the end it'll turn out it was only for one of the shoes. Particularly cheeky crooks may keep one of your shoes until you pay them.
Where: Istanbul

A TICKET FOR THE LOUVRE. While you're queuing for the ticket office, a local approaches you and offers to sell you their ticket at a moderate cost. In nine out of ten cases the ticket is fake, but you'll find out at the entrance when it's too late.
Where: Paris

BASIL FOR GOOD HEALTH. In many places in Madrid, especially around the Retiro Park, there are old ladies offering you a sprig of basil or rosemary, wishing you good health. Once they "give" it to you, they expect a coin in return and threaten to curse you if you don't give it.
Where: Madrid

A SLOW CASHIER. Not exactly a scam, but shop clerks at very popular tourist places tend to count your change painfully slowly, taking unexpected pauses in the hope that you'll lose patience and not wait for the whole amount. In an unfamiliar environment tourists hardly ever remember to count their change.
Where: Everywhere.

A LOUSY DEALER. A taxi driver helpfully offers to supply you with soft drugs at a very good price. At the time of the delivery a fake policeman suddenly walks past and you have to pay a large bribe to avoid being "arrested".
Where: Thailand

A FAKE SICK NOTE. More and more often tourists in India are becoming victims of fake (sometimes real) doctors who demand a modest bribe to issue a fake medical certificate in order to receive a lot of money from the medical insurance. Insurers, however, are aware of the scheme and usually refuse to pay.
Where: Delhi

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.

ПРЕВОЗ НА БЕЗПЛАТЕН БАГАЖ В ПОЛЕТИТЕ НА БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Всички пътници на България Ер имат право на превоз на безплатен ръчен багаж в салона и регистриран багаж /в багажника на самолета/, в зависимост от избраната тарифа. Безплатните норми за брой и тегло на багажа могат да бъдат различни, в зависимост от класата на пътуване /бизнес или икономична/, както и от тарифата, по която е издаден билета. Превозът на багаж по редовните линии е съобразен и с някои общи правила и политиката на България Ер, които трябва да имате предвид.

ПОЛИТИКА ЗА ПРЕВОЗ НА БАГАЖ ПО ПОЛЕТИ, ИЗПЪЛНЯВАНИ ОТ БЪЛГАРИЯ ЕЪР

Авиокомпания България Ер въвежда по линиите си правила за превоз на багаж за билети, издадени след 2 май 2011г. Системата PIECE CONCEPT е базирана на броя, теглото и размерите на чекирания багаж.

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:
Класа на обслужване – икономична класа
Набор на безплатен багаж - 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина до 118 см)* и 1 дамска чанта/лаптоп.

**Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l+h+w/. При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Ираклион) 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.*

ТАКСИ ЗА БАГАЖ

Първи брой регистриран багаж до 23 кг и до 158 см*:
Такса 30 EUR – Тел Авив (30 USD), Лондон (30 GBP), Мадрид, Малага, Палма де Майорка, Барселона, Лисабон, Амстердам, Брюксел, Париж (Шарл дьо Гол), Москва (Шерметиево)
Такса 20 EUR – Франкфурт, Берлин, Цюрих (20 CHF), Прага, Виена, Рим-Фиумичино , Милано, Ларнака, Родос, Ираклион, Корфу, Атина
Такса 15 EUR – Варна, Бургас
> 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.
> Сумата, доплатена за регистриран багаж за билети, издадени по тарифа без регистриран багаж, не подлежи на възстановяване.
> 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/.*
При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Ираклион) 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 багажниците на самолета безплатен багаж, както следва:

ПО МЕЖДУНАРОДНИ И ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – БИЗНЕС КЛАСА
Норма на безплатен багаж - 2 броя ръчен багаж с общо тегло до 15 кг. (размери 55x40x23см всеки) и 1 дамска чанта/лаптоп, 2 броя регистриран багаж, до 32кг и до 158 см* всеки

BAGGAGE ALLOWANCE ON BULGARIA AIR FLIGHTS

All passengers of Bulgaria Air are entitled to free carriage of cabin baggage and checked baggage (in the luggage compartment of the airplane) depending on the chosen fare. Free allowances for pieces and weight of baggage may vary depending on the travel class (business or economy) and the fare on which the ticket has been issued. Baggage transportation on regular lines also conforms to some general rules and the policy of Bulgaria Air, which you should consider.

BAGGAGE POLICY ON FLIGHTS OPERATED BY BULGARIA AIR

Bulgaria Air introduces rules for baggage carriage on its destinations for all tickets, issued after May 2, 2011. The PIECE CONCEPT system is based on the quantity, weight and dimensions of the checked-in baggage.

FARES WITHOUT CHECKED BAGGAGE

Each passenger who bought a ticket in a fare that includes only a hand baggage carriage, is allowed to transport in the cabin free baggage allowance as follows:
Class of service – Economy class
Allowance for free of charge baggage - 1 piece hand baggage up to 10 kg and dimensions 55x40x23cm (total length up to 118 cm)* and 1 personal item/laptop bag.
Fees for checked baggage carriage:
First piece of checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm *:
Fee 30 EUR - Tel Aviv (30 USD), London (30 GBP), Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Barcelona, Lisbon, Amsterdam, Brussels, Paris (Charles de Gaulle), Moscow (Shermetievo)
Fee 20 EUR - Frankfurt, Berlin, Zurich (20 CHF), Prague, Vienna, Rome-Fiumicino , Milan, Larnaca, Rhodes, Heraklion, Corfu, Athens
Fee 15 EUR - Varna, Burgas
> 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.
> The amount paid for checked baggage for tickets issued at a fare without checked baggage is non-refundable.
> 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/.*
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.

FARES WITH CHECKED-IN BAGGAGE

Each passenger who bought a ticket in a fares that includes checked baggage, is allowed to transport in the luggage compartment of the airplane free baggage allowance as follows:

INTERNATIONAL AND DOMESTIC FLIGHTS

CLASS OF SERVICE - 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 checked baggage, up to 32kg and 158 cm* each.

CLASS OF SERVICE - ECONOMY CLASS
1 piece hand baggage up to 10 kg and dimensions 55x40x23 cm (total length up to 118 cm)* and 1 personal item/laptop bag, 1 piece checked baggage up to 23 kg and up to 158 cm*.

*****The maximum allowed volume is the sum of the external length, height and width of the*

КЛАСА НА ОБСЛУЖВАНЕ – ИКОНОМИЧНА КЛАСА

Норма на безплатен багаж - 1 брой ръчен багаж до 10 кг и размери 55x40x23 см (сумарна дължина до 118 см)* и 1 дамска чанта/лаптоп, 1 брой регистриран до 23 кг и до 158 см*

ИЗКЛЮЧЕНИЯ

Златна карта FLY MORE - 2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**
За билети заплатени с карта VISA Platinum от ЦКБ - 2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**
За билети заплатени с кобрандирана карта България Еър и ЦКБ - 2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**
За членове на програмата „CCB Club" - 2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки**
Моряци - 2 броя по 23 кг и до 158 см* всеки***
Бебета от 0-2 години - В случай, че тарифата, по която е издаден билета на възрастният, придружаващ бебето, позволява 1 брой чекиран багаж до 23 кг, то бебето има право на 1 брой чекиран багаж до 10 кг. Превозът на бебешки колички се извършва безплатно, но те следва задължително да се предават и получават непосредствено при качване/слизане на/от самолета. Авиокомпанията не носи отговорност за щети в резултат на транспортиране по багажните ленти в случай, че количката не е предадена/получена на/от самолета.

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

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

******* *За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци е необходимо билета 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 е-мейл callfb@air.bg, бюрата на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.*

Притежанието на карти CCB Club, Visa Platinum от ЦКБ, кобрандирана карта от ЦКБ и България Еър, както и златна карта FLY MORE не дава право на безплатен допълнителен чекиран багаж по тарифа без багаж.
Правото на два броя багаж за притежатели на златна карта FLY MORE и CCB Club и за билети, заплатени с кобрандирана карта България Еър и ЦКБ, както и карта Visa Platinum от ЦКБ, е само за полети, при които оперираш превозвач е авиокомпания България Еър.

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг – цена 50 EUR
За следните дестинации: Лисабон, Мадрид, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 60 EUR.
За големина на багажа между 158 см* и 203 см* - цена 70 EUR
За следните дестинации: Лисабон, Мадрид, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 80 EUR.
За големина на багажа между 203 см* и 280 см* - цена 100 EUR
За следните дестинации: Лисабон, Мадрид, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 120 EUR.
Допълнителна бройка - втори багаж до 23 кг до 158 см* - цена 50 EUR
За следните дестинации: Лисабон, Мадрид, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 60 EUR
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до 158 см* - цена 100 EUR
За следните дестинации: Лисабон, Мадрид, Малага, Палма де Майорка, Тел Авив*, Москва, Санкт Петербург, Амстердам, Париж, Лондон* и Барселона таксата е в размер на 120 EUR.

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

ТАКСИ ЗА СВРЪХБАГАЖ - ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 кг и 32 кг – 15 EUR.
За големина на багажа между 158 см* и 203 см* - 40 EUR.
За големина на багажа между 203 см* и 280 см* - 60 EUR.
Допълнителна бройка - втори багаж до 23 кг до 158 см* - 30 EUR.
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 кг до 158 см* - 60 EUR.
Багаж с тегло над 32 кг може да се превозва само като карго.
В случай, че билетът дава право на безплатен превоз на два броя регистриран багаж, а пътникът превозва три броя регистриран багаж – третият багаж е в категория „Допълнителна бройка- трети багаж до 23кг до 158 см".

За повече информация относно всички видове специален багаж, моля посетете интернет страницата на България Еър www.air.bg.

baggage/l+h+w/.
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.

EXCEPTIONS

Gold card FLY MORE - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**
For tickets paid with VISA Platinum card by CCBank - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**
For tickets paid with co-branded card Bulgaria Air / CCBank - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each**
For members of the 'CCB Club' programme- free checked-in baggage - 2 pieces of 23 kg. Third piece is charged as third excess baggage**
Seamen - 2 pieces of 23 kg and up to 158 cm each***
Infants 0-2 years of age - If the fare of theticket of the adult who is accompanying the baby allows 1 piecechecked 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.*

******* *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.*
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.
The right to two pieces of luggage for holders of Gold Card FLY MORE and CCB Club and tickets paid with co-branded card CCB and Bulgaria Air and Visa Platinum card from CCB is only on flights where the operating carrier is Bulgaria Air.

EXCESS BAGGAGE FEES – INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 50 EUR
For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 60.
For luggage sizes between 158** cm and 203 cm** - 70 EUR
For the following destinations: Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 80
For baggage size between 203 **cm and 280 cm** - 100 EUR
For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 120
Extra piece – second bag up to 23 kg x 158 cm** - 50 EUR
For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 60
Extra piece – third bag up to 23 kg x 158 cm** - 100 EUR
For the following destinations Lisbon, Madrid, Malaga, Palma de Mallorca, Tel Aviv*, Moscow, St. Petersburg, Amsterdam, Paris, London* and Barcelona the fee is EUR 120

***** For travel from London these fares *are respectively in GBP and from Tel Aviv in USD.*

*******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.

EXCESS BAGGAGE FEES – DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg – 15 euros
Baggage dimensions between 158 cm* and 203 cm* – 40 euros
Baggage dimensions between 203 cm* and 280 cm* – 60 euros
Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm* – 30 euros
Extra piece – third bag up to 23 kg up to 158 cm* – 60 euros
Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.
In case the ticket entitles a free carriage of 2 pieces of checked baggage and the passenger carries 3 pieces of checked baggage - the third luggage is in the category " Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm*".

*****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.*

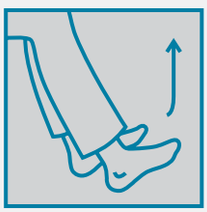
For more information please check Bulgaria Air's website www.air.bg.

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.

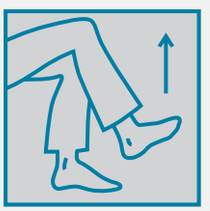
FIT TO FLY

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.

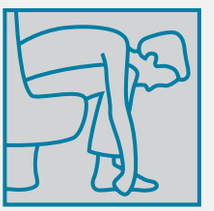
ГЛЕЗЕНИ
15 пъти
Правете кръгови движения първо с единия крак, а после с другия.



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 турболенция.

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

RELAX!

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

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

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 храни в подходящи за новата часова зона отрязъци от денонощието.

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

REDUCING JETLAG

Begin adjusting your body clock to the time zone of your destination the night before departure by going to bed earlier or later.

Don’t consume too much food the night before you leave, or drink too much coffee or alcohol. Eat protein-rich meals at times that are normal for your new time zone.

At your destination, take light exercise – such as a walk. Spend at least 30 minutes in daylight.

УДОБСТВО И БЕЗОПАСНОСТ ВЪВ ВЪЗДУХА

„България Ер“ Ви желае безопасен и удобен полет. Висококвалифицираните ни 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 кресло уморен и задъхан, означава да започнеш пътуването си зле. В ръчния багаж носете само основното, което ще Ви трябва по време на полета.

СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО
Опитайте се да пристигнете на летището рано. Оставете си достатъчно време за формалности, пазаруване и отвеждане към самолета. Времето за регистриране на пътниците е различно на различните летища и може да варира според дестинацията. Добре е да се информирате предварително за часа, в който трябва да сте на летището.

ВАШАТА СИГУРНОСТ
Запознайте се с изискванията за сигурност и ги спазвайте. Не се съгласявайте да пренасяте чужд багаж. Не оставяйте багажа си без надзор.Слагайте ножове, ножици и остри предмети в куфара, който предавате за транспортиране в багажника на самолета. Ако са в ръчния Ви багаж, летищните служби за сигурност ще Ви забранят да ги качите в самолета.

ВАШИЯТ РЪЧЕН БАГАЖ
Сложете тежките предмети под седалката пред Вас, а леките – в багажните отделения над седалките. Не блокирайте с багаж пътя към аварийните изходи и пътеките между креслата. Отваряйте багажниците над седалките внимателно – ако съдържанието им е разместено по време на полета, при отваряне от тях може да паднат предмети.

ПУШЕНЕТО
Пушенето в самолета е опасно. Забранено е на всички полети на „България 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 багажните 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, гримове, кремове, лосиони, гелове, парфюми, дезодоранти, спрейове, паста за зъби, пяна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, 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 / брадви, секири, сатъри, томахавки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кънки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щеки и тояги / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, сълзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

From November 6, 2006 the European Union adopted new security rules that restrict the amount of liquids you can take through security checkpoints, in addition to other prohibited articles. These liquids must be in individual containers with a maximum capacity of 100 ml each, packed in one transparent, resealable plastic bag (with a capacity of no more than one litre). The restrictions apply to liquids such as water, drinks, soups, syrups, make-up, creams, lotions, gels, perfumes, deodorants, sprays, tooth paste and shaving foam. Liquid foods for babies and any medication a passenger may need during a flight are exempt from the above restrictions but must be presented at security checkpoints.
This is not an exhaustive list. If in doubt, please, consult the airport staff who will be happy to provide you with more detailed information.

Dear passengers,
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, hatc ets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ
FLYING WITH PETS

Защото знаем, че те са част от Вашето семейство – възползвайте се от услугата ни за превоз на домашни любимци!

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг, а размерите на клетката 48 x 35 x 22 см. 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 см. 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 acceptedfor transport.
Animal transportation to and from Great Britain is not allowed.

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo.

Passengers willing to travel with a pet (dog or a cat), should get acquainted in advance with the airline's instructions for traveling with pets on www.air.bg as well as to observe and follow all the conditions of Regulation 576/2013. The regulation is mandatory for all 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
UPGADE ДО БИЗНЕС КЛАСА

Upgrade до бизнес класа, за да е перфектно

„България Еър" Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade до бизнес класа.

Upgrade може да бъде закупен от 24 часа до 40 минути преди излитане, при наличие на свободни места. Освен удобство и комфорт, услугата Ви носи още редица предимства като приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на програма FLY MORE, печелите и повече точки.

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спази разрешението за превоз на багаж и на другия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от всичките предимства.
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 клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър", чрез издателя на билета или на летището преди полет.

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

Bulgaria Air gives you the opportunity to increase the comfort of your trip with the Upgrade to the business class service.

The Upgrade may be purchased from 24 hours to 40 minutes before scheduled departure in case of availability.

By choosing it you get not only comfort and convenience, but also priority check-in and boarding in the airplane, additional baggage, access to airport business lounges and business class catering. If you are a member of our frequent flyer program FLY MORE, you earn more points as well.

Please note that in case of a connecting flight, the luggage permit of the other carrier must be checked and observed with.

We also advise you to request UPGRADE at least 2 hours before the departure from Sofia in order to enjoy catering as part of all the benefits of the service.
The Upgrade fee is EUR 50 in direction for domestic flights and EUR 100 in direction for all international flights.

Upgrade can be purchased at our Customer Service Center: +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callFB@air.bg, and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.

ПОВЕЧЕ КОМФОРТ
MORE COMFORT

Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Седалките с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и авариен изход, а тези на 4 ред можете да резервирате като предпочитани, поради близостта им до изхода и възможността бързо да се отправите към крайната точка или трансферния си пункт.
Можете да заявите и заплатите своето място чрез Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър", чрез издателя на билета и на летището преди полета. Съветваме Ви да заявите услугата предварително, за да си гарантирате налично място и да спестите време на летището. Следва да се има предвид, че има пътници, които не могат да бъдат настанявани на аварийни изходи, например хора с физически, психически и слухови увреждания, възрастни хора, деца и бебета (със или без придружител) и пътници с наднормено тегло.

За Тел Авив таксата е в щатски долара, за Лондон в паунда, за Цюрих в швейцарски франка.

Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort!
How? Just book your seat with extra space and more comfort for 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit f for 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by Bulgaria Air. Seats with extra space are located on the 3rd row and emergency exit, while those at 4th row can be booked as a preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point.
You can request and prepay your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat for you and to save time at the airport.
It should be considered that here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

For Tel Aviv the fee is in USD, for London in GBP, for Zurich in CHF

ПРЕВОЗ НА НЕПРЕДРУЖЕНО ДЕТЕ
UNACCOMPANIED MINOR

Пътуване на деца без придружител

Доверете се на услугата на „България Еър" за превоз на непридружени деца и бъдете спокойни за своето дете по време на полет!

• За деца на възраст между 3 и 5 г. осигуряваме ескорт – стюард, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, да го придружи по време на всички летищни процедури до качване в самолета, да се погрижи лично за спокойното му пътуване и да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс 50% от еднопосочната тарифа в М класа и двупосочни летищни такси за стюарда-придружител.

• За деца между 5 и 11 г. се осигурява служител, който да посрещне детето от изпращача на отправното летище, както и такъв, който да го предаде на посрещача при пристигане. За детето се заплаща пълната тарифа без детско намаление, плюс UM такса в размер на 50 евро на отсечка за международни полети и 30 евро за вътрешни полети. За София – Лондон таксата е 60 евро, а за Лондон – София е 60 паунда.

• По желание на родителите, деца от 12 до 18 г. могат също да се възползват от услугата срещу заплащане на UM таксата. На тях се предоставя същата услуга като за деца между 5 и 11 г. За да се възползвате от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на callfb@air.bg.

Детето Ви задължително трябва да носи със себе си валиден паспорт.

Една стюардеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една UM такса.

Unaccompanied minors flying

Trust the Bulgaria Air service for unaccompanied minors and let them flying without any worries!

• For children between 3 and 5 years old we provide an escort – flight attendant who will pick up the child from the person who is escorting him/her at the departure airport, will be next to the child during all airport procedures until boarding the plane, personally take care of the child's safe journey during the flight and will hand him/her over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus 50% of the one-way fare in the M class and two-way airport taxes for the escort flight attendant.

• For children between 5 and 11 years old a staff member is provided to welcome the child from the escorting person at the departure airport, as well as a person to hand him over to the welcoming person at the arrival airport. The full ticket fare is payable for the child (without a child's discount), plus a UM fee of EUR 50 in direction for international flights and EUR 30 in direction for domestic flights. For Sofia – London the fee is EUR 60 and for London – Sofia is GBP 60.

• Per parents request, children between 12 and 18 years old could also take advantage of the service, against payment of the UM fee. They are provided the same service as for children between 5 and 11 years of age.

In order to take advantage of the service, you should make your inquiry at least two weeks prior the flight at callfb@air.bg

Your child must carry a valid passport with him/her. One flight attendant can accompany two children from the same family – brothers and sisters who travel together. For them is paid a single UM fee.

THE FACE OF

Bulgaria Air

National Carrier www.air.bg

Airbus A320-214

Airbus 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 it`s customers more frequencies to a particular destination as well as to widen its destinations list at facilitated booking procedure.

АЭРОФЛОТ Российские авиалинии

SOFIA – MOSCOW
VARNA / BURGAS – MOSCOW

AIRFRANCE

SOFIA – PARIS / VARNA
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX

ITA AIRWAYS

SOFIA – ROME / MILAN / VARNA / BURGAS
ROME – MILAN / TURIN / FLORENCE / GENOA / NAPLES / PIZA / VENICE / BOLOGNA / TRIEST / VERONA / CATANIA / BARI / PALERMO / LAMECIA TERME / BRINDIZI / REGGIO CALABRIA / MADRID / BARCELONA / AMSTERDAM / LONDON / PARIS / BRUSSELS / PRAGUE / GENEVA / MALTA

IBERIA

SOFIA – MADRID
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE

KLM

SOFIA – AMSTERDAM

AEGEAN
A STAR ALLIANCE MEMBER

SOFIA – ATHENS / LARNACA / VARNA / BURGAS
ATHENS – BEYRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI
LARNACA – TEL AVIV

AirSERBIA

SOFIA – BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARNA
BELGRADE - GENEVA

TAROM
ROMANIAN AIR TRANSPORT

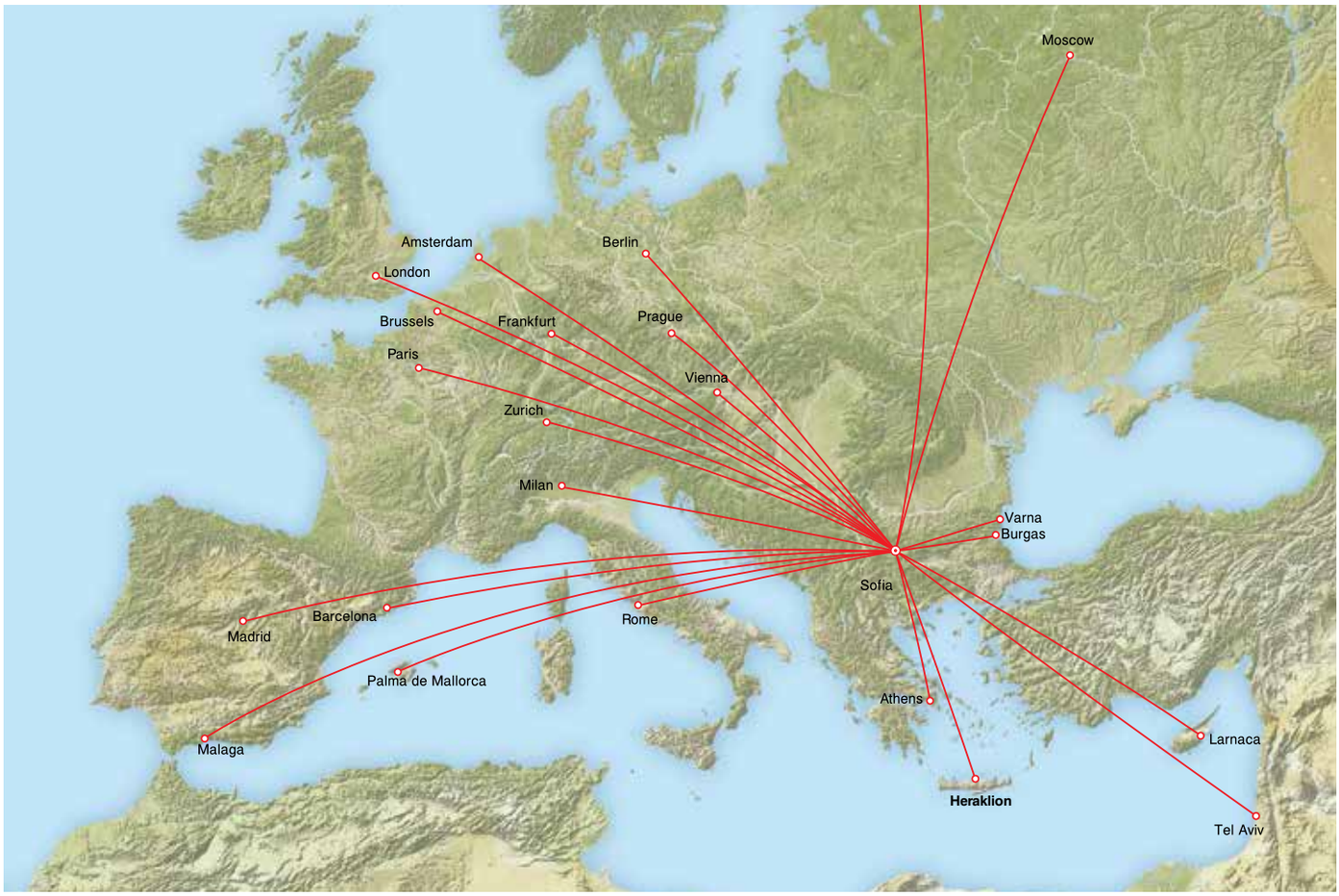
VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST

QATAR AIRWAYS القطرية

Sofia – Doha / Bucharest / Varna / Burgas

Дестинации
Destinations

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



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 авиокомпании изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговорят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.

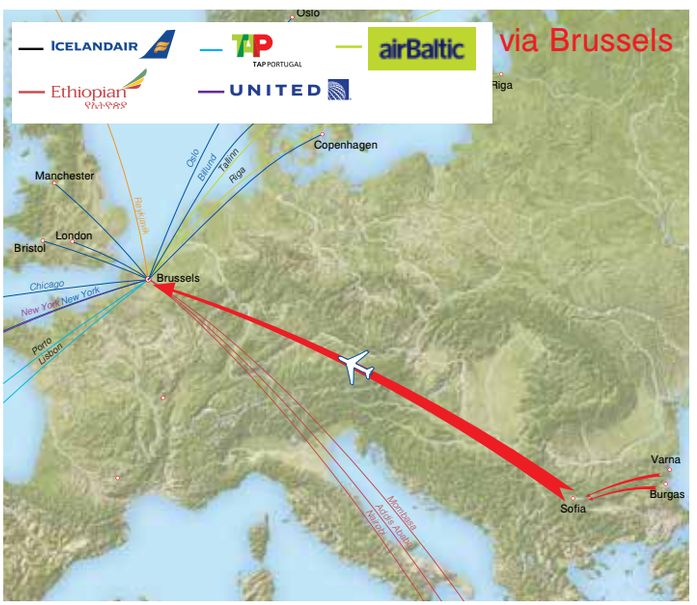
INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпании да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

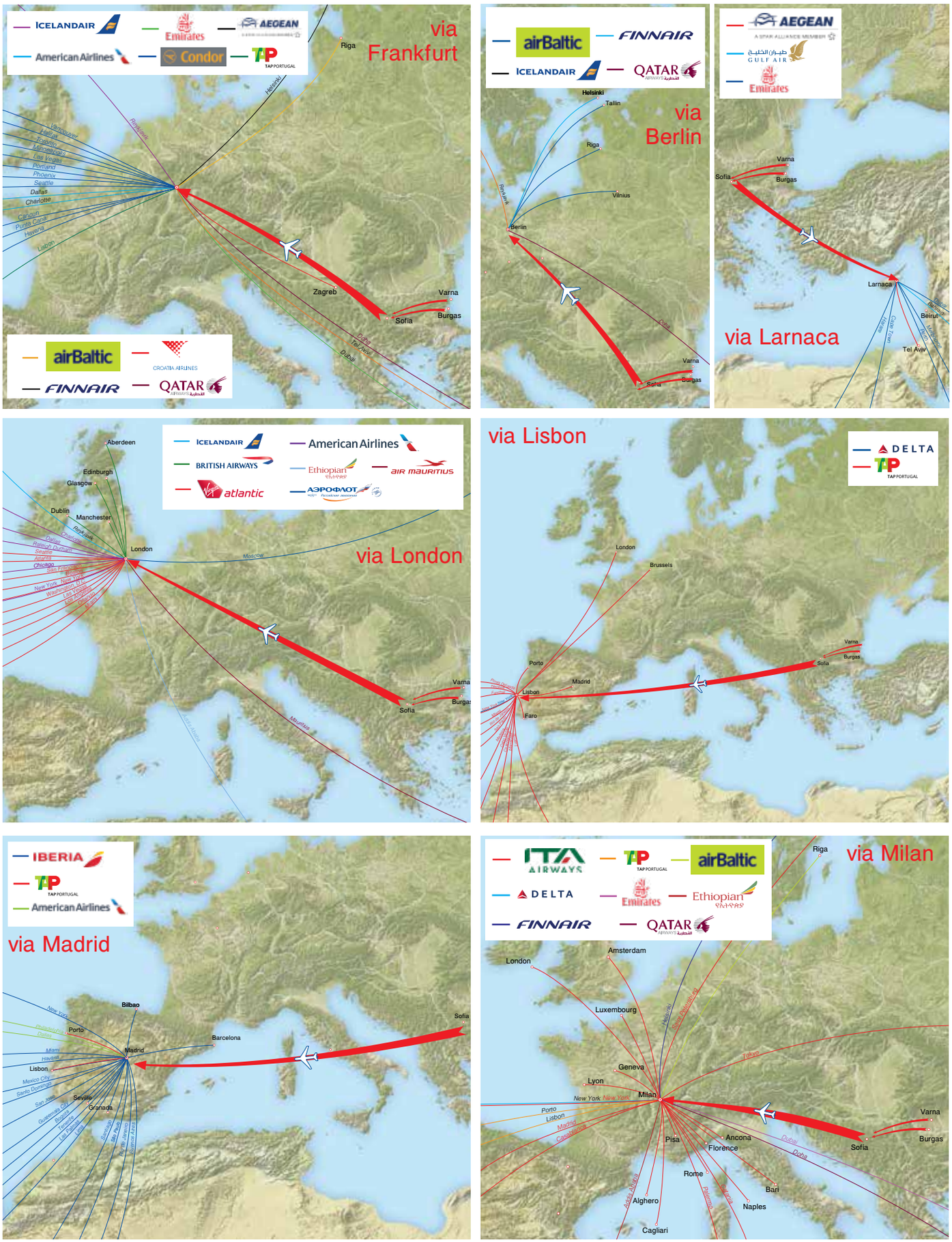
The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg

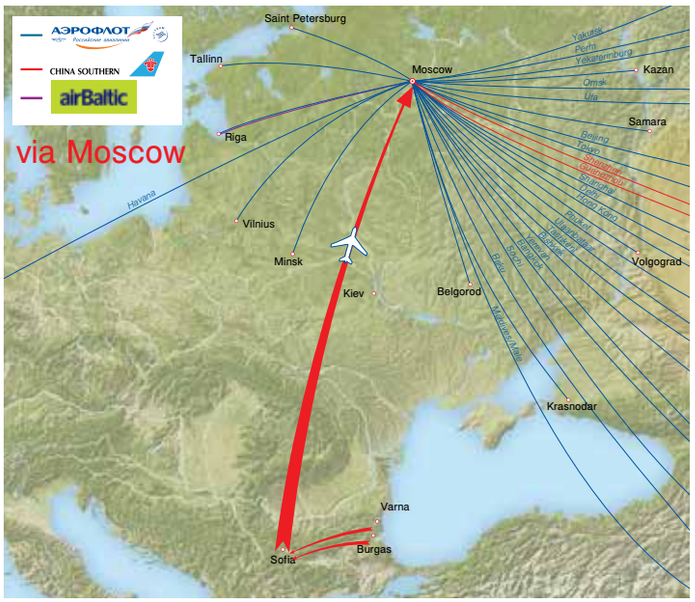
Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.

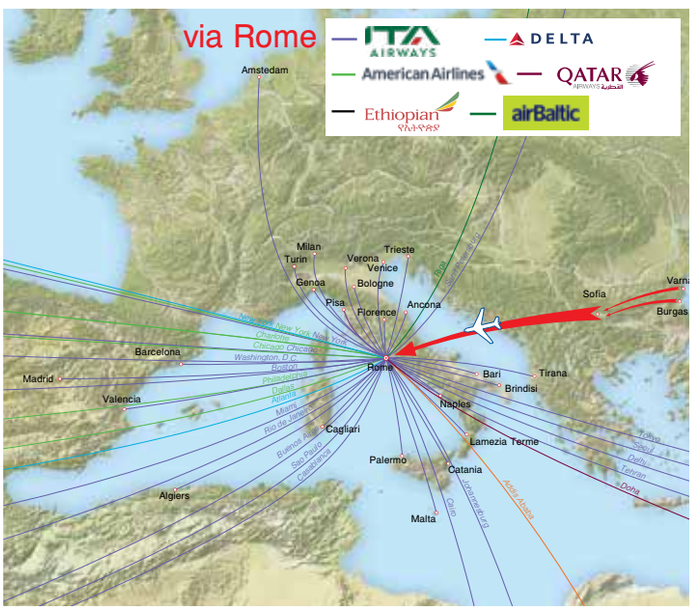


Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.



Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.





БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?
BULGARIA AIR: Where to find us?

SOF BOJ VAR 	**Customer Service Center** 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 *Working Hours:* *Every day 08:00-20:00 Local Time*	phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg
	Head office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 *Working Hours:* *Monday - Friday* *09:00-17:30 Local Time*	fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg
	Sofia City Office 2 Ivan Vazov Street *Working hours:* *Monday – Friday* *09:00 – 17:30 Local time*	phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg
	FLY MORE Office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540	phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg
	Varna Airport Office Varna Airport Terminal 2, Departures *Working hours Opens 2 hours prior to scheduled departure*	phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg
	Varna City Office 55, 8-mi primorski polk blvd *Working Hours:* *Monday - Friday:* *09:00 - 17:00 Local time* *Saturdays customers are served by email and phone from 10:00 to 16:00 Local time.*	phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg
	Shumen City office *Shumen, Patleyna 10 str.* *Monday-Friday: 09:00-17:00*	phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg
BRU 	**Belgium, Brussels** *Working hours:* *Monday - Friday* *10:00–19:00 Local Time*	phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg

BER 	**Germany, Berlin** Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany *Working hours:* *Monday - Friday* *09:00-18:00 Local Time*	phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg
LON 	**United Kingdom, London** Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB *Working hours:* *Monday - Friday* 09:30 - 17:30 *Local Time*	phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg
MOW 	**Russia, Moscow** **City Office** 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia *Working hours:* *Monday - Friday:* *09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time* *Saturday: 10:00-14:00* *(between June and September)*	phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg
	Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 *Working hours:* *Opens 2 hours before flight*	e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg
TLV 	**Israel - Tel Aviv** Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv *Working hours:* *Sunday - Thursday:* *09:00-17:00 Local Time*	phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg
USA 	Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 *Working Hours:* *Monday - Friday 9am - 5pm,* *Saturday - Sunday 9am -1pm (EST)*	phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg
VIE 	**Austria, Vienna** Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria *Working Hours:* *Monday - Thursday* *09:00-17:30 Local Time* *Friday* *09:00-17:00 Local Time*	phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg

Mobile

НАВСЯКЪДЕ С *ТЕБ*

GET IT ON Google Play

Download on the App Store

EXPLORE IT ON AppGallery

Централна Кооперативна Банка

Важният си ти.

Frezcoliad

Фрезколиада е създадена с взаимната подкрепа на Lacrima, Frezco, община Пазарджик и мадежки спортен клуб „Пазарджик спортува“ по подобие на олимпийските игри.

Заповядайте на 18.05.2023 от 19:00 ч.
зала Васил Левски, гр. Пазарджик
ВХОД СВОБОДЕН!

VISIT FREZCOLIAD