THE INFLIGHT MAGAZINE
your complimentary copy
155 (7) / 2023

ON AIR BULGARIA

The Fall of Empires
ПАДАНЕТО НА ИМПЕРИИТЕ

Festivals
НАЙ-ДОБРИТЕ ФЕСТИВАЛИ НА 2023

The 200 mph Painting
ИЗКУСТВО С 320 КМ/Ч

MEDICINE OF TOMORROW

Andrija Tomovic, Novartis Bulgaria General Manager
Андрия Томовић, генерален мениджър на Novartis Bulgaria

OVER A MILLION READERS PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg


LÀCRIMA
SINCE 1959
Small moments, happy tastes!
LÀCRIMA
SINCE 1959
Българско бяло саламурено
СИРЕНЕ
от краве мляко
по БДС
БДС 15:2010
ЗРЯЛО МИНИМУМ
45 ДНИ
МАСЛЕНОСТ В СУХОТО ВЕЩЕСТВО: НЕ ПО-МАЛКО ОТ 44 %
СУХО ВЕЩЕСТВО: НЕ ПО-МАЛКО ОТ 44 %
0800 11117
Frezco
СИРЕНЕ
от краве мляко
БДС 15:2010
0800 111 17
LÀCRIMA
SINCE 1959
БЯЛО САЛАМУРЕНО СИРЕНЕ
СИРЕНЕ
ОТ КРАВЕ МЛЯКО
Екстра
ПО РЕЦЕПТА ОТ РОДОПИТЕ
МАСЛЕНОСТ В СУХОТО ВЕЩЕСТВО: НЕ ПО-МАЛКО ОТ 45 %
СУХО ВЕЩЕСТВО: НЕ ПО-МАЛКО ОТ 42 %
0800 11117
FOLLOW US
VIEW CATALOG



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.



РАЗ, ДВА, КРИТ!

Изживей своята незабравима гръцка почивка в три лесни стъпки:

- Резервираш полет с България Еър
- Качваш се на самолета
- Плажуваш на остров Крит

Пътувай в сряда и събота с удобен директен полет
до Ираклион през целия летен сезон.
Раз, два, Крит – и си там!

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

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

9 | BUSINESS ECONOMY



28 | Здравеопазването е инвестиция, а не разход
Андрия Томович, генерален мениджър на Novartis Bulgaria

32 | Health is an Investment, Not a Cost

10 | Числа и лица
Facts & Figures

12 | Бедни като европейци
18 | Poor as Europeans

16 | Карта на съкровищата
The Treasure Map

22 | Коментар: Румяна Дечева
Comment: Rumyana Decheva

26 | Кой работи най-много?
The Hardest Workers

37 | ANALYSIS POLITICS



40 | Краят на империите
Те са доминирали цялата човешка история. Но дали сега не отмират окончателно?

43 | The End of Empires

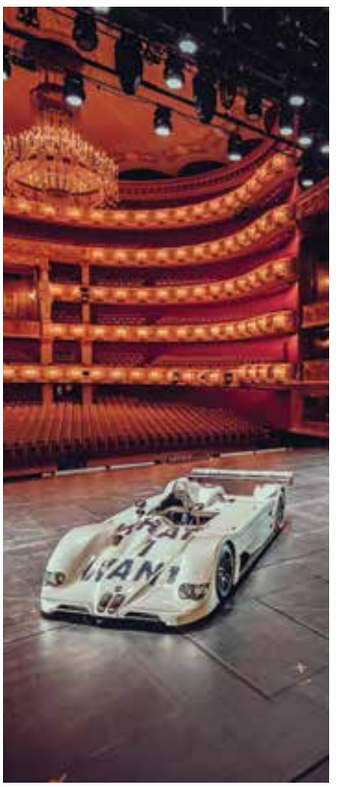
38 | България и холандското проклятие
Bulgaria and the Dutch Curse

46 | Войната, която не свършва
48 | The War That Never Ends

50 | Свят на контрасти
A World of Contrasts

54 | Най-безопасните страни
The Safest Countries

57 | SCIENCE TECHNOLOGY



66 | Изкуство с 320 км/ч
Запознайте се с най-удивителната и скъпа автомобилна колекция на планетата

70 | The 200 mph Painting

58 | Нобеловите награди вредят на прогреса
The Harm of the Nobel Prizes

60 | 90 секунди до края на света
63 | 90 Seconds to the End of the World

78 | Един от 999
80 | One of 999

81 | TRAVEL LIFESTYLE



86 | July Evening
От Монтрьо до бургаската морска гара: най-веселите музикални фестивали до края на лятото

86 | The Best Summer Festivals

82 | Афиш
Poster

90 | Южняшки чар
Southern Charm

106 | Епопея на две колела
109 | A Two-Wheel Epic

114 | В добро и в лошо
116 | In Good Times and in Bad

Фотография на корицата: ИВАЙЛО ПЕТРОВ
Cover photography by IVAYLO PETROV

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

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

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.



РУМЯНА ДЕЧЕВА е експерт по международни отношения с близо три десетилетия опит, вицепрезидент на Европейската асоциация за защита на човешките права (AEDH), председател на българската секция на организацията и, доскоро, заместник-председател на Обществения съвет към Централната избирателна комисия. Публикуваният тук коментар е направен в предаването "В развитие" по Bloomberg TV Bulgaria.

RUMYANA DECHEVA is an expert in international relations with nearly three decades of experience, vice president of the European Association for the Protection of Human Rights (AEDH), chairman of the Bulgarian section of the organization and, until recently, deputy chairman of the Public Council at the Central Election Commission of Bulgaria. The comment published here was made in the program "In Development" on Bloomberg TV Bulgaria.



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 X5 xDrive40i: Разход на гориво: 9,9 – 8,5 л/100 км; CO_2 емисии: 224 – 193 г/км.



"БЪЛГАРИЯ ЕЪР" ПРЕДСТАВИ ПЪРВИЯ СИ НОВ AIRBUS A220

BULGARIA AIR PRESENTED ITS FIRST NEW AIRBUS A220

„България Еър“ е сред първите европейски превозвачи, които обновяват флота си със седем модерни пътнически самолета Airbus A220 с модификация A220-100 и A220-300. Националният превозвач ще използва новия модел за редовните си линии още през 2023. Доставката на първия по-голям самолет Airbus A220-300 в България се състоя на 18 юни, а до края на годината се очаква да пристигнат още две машини от по-компактната модификация Airbus A220-100. Вариантът A220-300 разполага с 8 места в бизнес класа и 136 в икономична. При A220-100 местата са 8 в бизнес класа и 114 в икономична.

Седемте Airbus A220 заменят част от експлоатираните досега машини във флота на националния превозвач, потвърди изпълнителният директор на компанията Христо Тодоров. Новите самолети използват средно с 25% по-малко гориво, имат чувствително по-ниски вредни емисии и с цели 50% по-малък шумов отпечатък. A220 предлага и най-големите илюминатори спрямо конкурентите си в тесносфюзелажния клас, по-широки седалки с повече разстояние между тях.

Bulgaria Air is among the first European carriers to renew its fleet with seven modern Airbus A220 passenger aircraft with A220-100 and A220-300 modifications. The national carrier will use the new model for its regular lines as early as 2023.

The delivery of the first larger Airbus A220-300 aircraft in Bulgaria took place on June 18, and by the end of the year, two more machines of the more compact Airbus A220-100 modification are expected to arrive. The A220-300 variant has 8 seats in business class and 136 in economy class. On the A220-100, there are 8 seats in business class and 114 in economy class. The seven Airbus A220s replace some of the previously operated machines in the national carrier's fleet, confirmed the company's executive director Hristo Todorov. The new aircraft use an average of 25% less fuel, have significantly lower harmful emissions and кз шд 50% smaller noise footprint. The A220 also offers the largest portholes of its competitors in the narrowbody class, and wider seats with more space between them. ■

ДОПЪЛНИТЕЛНИ ПОЛЕТИ ДО ВАРНА

ADDITIONAL FLIGHTS TO VARNA

В периода от 2 юли до 27 август националният превозвач „България Еър“ ще предложи допълнителна честота между София и Варна. Полет FB975/6 ще се изпълнява всяка неделя за посочения период с удобно разписание: излитане от София в 19:30 и кацане във Варна в 20:20, и излитане от Варна в 21:00 с кацане в София в 21:50. За максимално удобство на пътниците, авиокомпанията предлага и още две опции за пътуване до Варна в неделя: полетите от София излитат съответно в 15:30 и в 20:30, а тези от Варна - в 17:00 и в 22:00.

In the period from July 2 to August 27, the national carrier "Bulgaria Air" will offer an additional frequency between Sofia and Varna. Flight FB975/6 will be operated every Sunday for the indicated period with a convenient schedule: departure from Sofia at 19:30 and landing in Varna at 20:20, and departure from Varna at 21:00 with landing in Sofia at 21:50. For the maximum convenience of passengers, the airline also offers two more options for travel to Varna on Sundays: flights from Sofia depart at 3:30 p.m. and at 8:30 p.m., respectively, and those from Varna at 5:00 p.m. and at 10:00 p.m. ■

ИЗЦЯЛО НОВИЯТ CX-60

M-HYBRID 48V, ДИЗЕЛ 3.3 L , 6 ЦИЛИНДЪРА
254+17 КС, 550+153Nm, 8- СТЕПЕНЕН АВТОМАТИК

ПРЕЦИЗНО ИЗРАБОТЕН В ЯПОНИЯ.



DRIVE TOGETHER

mazda



HEAR.
SEE.
FEEL.

REMASTERING THE HOME CINEMA EXPERIENCE

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

12 | БЕДНИ КАТО ЕВРОПЕЙЦИ
POOR AS EUROPEANS



28 | ИНТЕРВЮ: АНДРИЯ ТОМОВИЧ
INTERVIEW: ANDRIJA TOMOVIC



26 | КОЙ РАБОТИ НАЙ-МНОГО?
THE HARDEST WORKERS



ЧИСЛА И ЛИЦА
FIGURES & FACES

1 865 132

семейства живеят в България към септември 2021, показват обобщени данни от проведеното преброяване на населението. От тях 1.36 милиона са в градовете, а 0.503 милиона - в селата. Броят на семействата е намалял с цели 258 092 спрямо предишното преброяване през 2011 година (-12.2%). Около 767 хиляди са семействата с двама родители и деца, 688 хиляди са бездетните семейства на двама родители, 408 хиляди са семействата с един родител и деца.

EN

1,865,132 families live in Bulgaria as of September 2021, summarized data from the conducted population census shows. Of these, 1.36 million are in cities and 0.503 million - in villages. The number of families decreased by as many as 258,092 compared to the previous census in 2011 (-12.2%). About 767 thousand are families with two parents and children, 688 thousand are childless families of two parents, and 408 thousand are families with one parent and children. ■

151

километра е дължината на втория електрически интерконектор между България и Гърция, който най-после влезе в експлоатация на 30 юни тази година. Връзката между Неа Санта в гръцкия регион Родопи и централите в Марица-изток трябва да осигури по-голям обмен на електроенергия между двете страни и да гарантира стабилността на енергийните системи на полуострова.

EN

kilometres is the length of the second electrical interconnector between Bulgaria and Greece, which finally came into operation on June 30 of this year. The connection between Nea Santa in the Greek Rodopi region and the plants in Maritsa-East should ensure a greater exchange of electricity between the two countries and guarantee the stability of the peninsula's energy systems. ■



2.54%

е средната лихва по ипотечните заеми в България, показват данните на БНБ за април 2023 година. Това е вторият най-нисък показател в целия Европейски съюз. По данни на ЕЦБ, по-ниски лихви по ипотеките има само в Малта - средно 2.25%.

EN

is the average interest rate on mortgage loans in Bulgaria, according to BNB data for April 2023. This is the second lowest indicator in the entire European Union. According to ECB data, lower mortgage rates are available only in Malta - an average of 2.25%. ■

7 000 000 000

евро са загубите за германските данъкоплатци от трескавото изкупуване на природен газ през 2022 година. След спирането на доставките от Русия, Германия натовари възложи на Trading Hub Europe (THE) да изкупи 50 тераватчаса газ от други източници, за да подсигури зимния сезон. Повечето покупки обаче са направени в пика на цените, когато на холандския TTF пазар един мегаватчас се продаваше за 300 евро. Три четвърти от изкупените количества останаха непродадени, а цените в обозримо бъдеще не се очаква да надхвърлят 50 евро за мегаватчас. За да се компенсират загубите на THE, германските потребители плащат надбавка от 1.45 евро на мегаватчас от 1 юли.

EN

euros are the losses for German taxpayers from the frenzied purchase of natural gas in 2022. Following the suspension of supplies from Russia, Germany has commissioned Trading Hub Europe (THE) to buy 50 terawatt hours of gas from other sources to secure the winter season. However, most purchases were made at the peak of prices, when on the Dutch TTF market one megawatt hour was sold for 300 euros. Three-quarters of the purchased quantities remained unsold, and prices are not expected to exceed EUR 50 per megawatt hour in the foreseeable future. To offset THE's losses, German consumers have been paying a surcharge of €1.45 per megawatt hour since July 1. ■

Лек път с Visa Business

Плащай сигурно и удобно в чужбина и може да спечелиш награда ваучер за Ozone.bg с 1000 лева за твоя бизнес.



Научи повече на visabg.com

Период на промоцията: 01.07.2023 г. до 30.09.2023 г.,
разделен на три месечни подпериода (I подпериод от 01.07. до 31.07., II подпериод от 01.08. до 31.08., III подпериод от 01.09. до 30.09.2023 г.).
За участие в тегленето на награди за съответния месечен подпериод от Промоцията е необходимо с една и съща карта Visa Business в рамките на месечния период да са извършени най-малко 5 плащания извън територията на България (на ПОС терминал или онлайн в чуждестранни уебсайтове) на обща стойност минимум 100 евро. За всеки месечен подпериод се предоставят като награди по 10 броя ваучери за Ozone.bg на стойност 1000 лева всеки.
Правилата са достъпни на visabg.com

БЕДНИ КАТО ЕВРОПЕЙЦИ

Войните през XX век бяха за петрол. През XXI ще са за определени метали - а ЕС е последен на опашката за тях

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ISTOCK

Питър Франкопан го каза още преди няколко години. "В Европа сме в беда, ако гледаме дългосрочно, защото сме разделени общества без много природни ресурси", подчерта нашумелият професор по история в Оксфорд и автор на бестселъра "Пътищата на коприната" в разговор с FT. В продължение на малко повече от две столетия научната революция, конкуренцията и неприкосновеното право на собственост - все европейски приноси към модерната цивилизация - превърнаха Стария континент, едно традиционно бедно и изолирано ъгълче на картата, в център на света и съкровищница за световните богатства. Но днес нещата се променят: всички останали също вече разполагат с предимствата, запазени преди за Европа. Въпросът за просперитета в бъдеще опира във все по-голяма степен до природните богатства. А опитите на Европейския съюз да намали зависимостта си от вносни суровини като петрол и газ са на път да доведат до още по-голяма зависимост, но вече от съвсем други суровини. Става дума за т. нар. "критични метали".

ЕС УСПЯ ДА СЕ НАЛОЖИ КАТО ЛИДЕР НА "ЗЕЛЕНИЯ ПРЕХОД", чиято цел е икономика без въглероден отпечатък. Но всички технологии, на които се опира този преход, изискват суровини, които Европа няма. Кой ги има ли? Китай. "Критичните" за зеленото бъдеще суровини са общо 51. От тях само при две най-големият световен доставчик е от ЕС - съответно Франция и Испания. Две други идват преди всичко от САЩ, по една - от Чили и Бразилия, две от Демократична република Конго и Турция, една от Русия, две от Австралия, пет от Южноафриканската република. При останалите 33 критични суровини най-големият световен доставчик е Китай. При това в много от случаите Китай е не просто най-големият, но и почти единственият доставчик. ▶





"Близкият изток има нефт, Китай има редки земни елементи", каза още през 1992 тогавашният китайски лидер Дън Сяопин

"The Middle East has oil, China has rare earth elements," said the then-Chinese leader Deng Xiaoping back in 1992

▶ **ЕВРОПА ЩЕ УСЕТИ ЕФЕКТИТЕ ОТ ТОВА СЪВСЕМ СКОРО**. Китайските власти въведоха ограничения върху износа на две от тези критични метали - галий и германий. Германият се използва в най-бързите компютърни чипове, за производство на някои типове пластмаси, за оптични сензори и системи за нощно виждане. Производството на микрочипове (в което и България играе немаловажна роля благодарение на компании като Melexis например), е силно зависимо от вноса.

Галият се използва в радарните и радиокомуникациите технологии, сателитите, светодиодните фарове на автомобилите.

Ето и малко статистика, за да разберете каква тежест има спиращият китайски износ. През 2020 глобалното производство на германий е било 96 тона, от които 86 се падат на Китай, и 5 на Русия. Напук на името му, той не се добива в Германия.

При галия нещата стоят по сходен начин: 304 тона глобално производство през 2020, от които 290 тона идват от Китай. До средата на миналото десетилетие Германия добиваше към 4 тона галий годишно - достатъчно за собствените ѝ нужди и тези на съседите ѝ в ЕС. Но ниските цени на китайския внос направиха германския добив нерентабилен, и предприятието бе закрито. Оттогава световните нужди от галий се увеличиха с около 30%.

СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ ЗАПАСИ ОТ ГАЛИЙ в Европа ще стигнат за не повече от шест месеца, а нови находища не могат да се разработят толкова скоро, подчерта Алистър Нийл, директор на Critical Minerals Institute, цитиран от Reuters. А и проблемът не е само в кратките срокове: никой не е склонен да инвестира стотици милиони и да работи няколко години за разработването на нови находища, за да се обезсмислят напълно трудът и инвестициите му в момента, в който Китай отмени ограничения. Впрочем същият проблем съществува и при всички останали "критични" за зеления преход суровини: инвестициите в разработване на кобалтови, манганови, литиеви и прочие находища крият сериозен риск. Възможно е утре някоя от алтернативните технологии да се окаже успешна и нуждата от конкретната суровина да отпадне. Някои батерии вече заместват кобалта с повече никел. Някои заменят лития с натрий. Трудно е да се предвиди със сигурност на коя технология принадлежи бъдещето.

Все пак повечето анализатори са категорични, че нуждата от всички "критични" суровини ще продължи да расте - и то с рекордни темпове. Това не е добра новина за Европа, която днес е способна да задоволи между 0% и 7% от нуждите си от тези суровини. Тоест зависимостта ѝ от вноса варира между 93% и 100%. Европейската комисия, която с типично чиновническо късогледство първо наложи новите технологии, а после се замисли с какви суровини ще ги обезпечава, сега на бърза ръка The Critical Raw Materials Act (Акт за суровините от изключителна важност, CRMA). Той предвижда до 2030 тази зависимост да бъде намалена поне до 65%. Но това не е лесно изпълнима цел. А междувременно ЕК прогнозира, че потреблението на редки земни елементи ще нарасне 5.5 пъти до 2050 година, на никел - 15 пъти, на литий - 57 пъти, а на метали от групата на платината (платина, паладий, родий) - цели 970 пъти.

ОСВЕН ВСИЧКО, ВЪПРОСЪТ НЕ Е САМО в осигуряването на суровини за производство на европейски електромобили, вятърни генератори, микрочипове или соларни панели. Въпросът е как цялата тази продукция да остане конкурентна. Не е тайна например, че себестойността на батериите за влагане в електромобили е с около една трета по-ниска за китайските производители, отколкото за европейските. Това позволява на китайците да предложат по-изгодни цени, независимо от митническите и другите бариери по пътя им. Над европейската индустрия е надвиснала "китайска буря", коментира в началото на юли Жан-Доминик Сенар, председателят на борда на френския автомобилостроител



Renault. "Китай - и никой не може да ги обвини за това - слага ръка върху мини и особено върху преработката на метали, използвани за създаването на батерии. Войната на бъдещето ще бъде война за метали", добави Сенар.

НЕЩАТА МОЖЕШЕ ДА СТОЯТ ПО ДРУГ НАЧИН, ако преди години ЕС не бе избрал толкова категорично химическите батерии - начело с литиево-йонните - като основен инструмент на прехода и в областта на наземния транспорт, и на съхранението на електроенергия. Други проекти - като например производството на синтетични горива с нулев въглероден отпечатък, или пък развитието на т. нар. "зелен" водород - са възможни с далеч по-малка зависимост от вносни суровини. Но политиците твърдо наблегнаха именно на литиево-йонните батерии: технология, в която и десетте най-големи производители в света са от Далечния изток, като шест от тях са китайски. Дали това решение има връзка с рекордния контингент китайски лобисти в Брюксел, е реторичен въпрос. Едва в последните четири години има по-сериозни опити да се насърчат проекти във водородната област; и едва през 2023, под натиска на няколко от държавите-членки (сред тях - и България), ЕС започна да затопля отношението си към синтетичните горива. Но за всички е ясно, че батериите си остават предпочитаното от политиците решение, и това охлажда ентусиазма на потенциалните инвеститори, особено във водород.

С ПРИЕМАНЕТО НА CRMA, Европейският съюз се опитва поне малко да поправи нещата: заложените цели са до 2030 поне 10% от добива на критични материали да става на територията на ЕС, както и поне 40% от преработката, а също и поне 15% от използваните критични суровини да се рециклират. Само че, както трогателно обясни една представителка на германското правителство пред Der Spiegel, "не сме виновни, че някои неща просто ги няма тук". От всички свързани със зеления преход метали, ЕС произвежда в значими количества единствено с мед (Полша, Испания, България) и сребро (Полша и Швеция).
Проблемът обаче не е само в липсата на залежи. Европа все пак разполага с доказани запаси от някои ценни метали - само че не може да ги добива. От една страна, защото количествата са малки, а разходите и цената на труда - в пъти по-високи, отколкото в Китай, да речем. А и Китай години наред налагаше агресивен дъмпинг, за да изхвърли конкурентите си от пазара.
От друга страна, защото в Европа добивът на полезни изкопаеми е безмилостно ограничен от екологични съображения, които в Китай далеч не играят главната роля. Опазването на природата и здравето на хората е чудесна цел, разбира се. Но в немалко случаи "зелените" съображения просто се използват с пропагандна цел, за да се задушат потенциални конкуренти. По такъв начин, с активното участие на руските лобисти в България, дискусията за добив на шистов газ от огромните залежи в Добруджа бе блокирана, още преди да започне наистина.

ВСЕ ПАК НА ХОРИЗОНТА ИМА И ЛЪЧ СВЕТЛИНА. Макар и с почти фатално закъснение, политиците започват да осъзнават пропуските си. Доскоро апатичните минни компании вече активно търсят нови находища. В Португалия и Сърбия има обещаващи залежи. В Германия се опитват да филтрират литий от термалните извори по горен Рейн. Шведската държавна минна компания LKAB обяви , че е открила най-голямото европейско находище на редки земни елементи отвъд Полярния кръг. А буквално преди седмици Norge Mining оповести най-голямото си откритие от години: 77 млрд. тона фосфатни скали, достатъчни да задоволят за половин век напред не само световните нужди от торове, но и потребностите на производителите на литиево-желязо-фосфатни батерии за електромобили. Дори и 77 милиарда тона са само капка в морето, когато става дума за колосалните нужди на "Зеления преход". Но поне са някакво начало. ■

Карта на съкровищата
The Treasure Map

Най-големите производители на някои "критични суровини"

The largest producers of some "critical raw materials"



КОБАЛТ
COBALT

Метал с атомен номер 27, който се използва за изработването на батерии, електромотори, трансформатори, а също и като оцветител в стъкларството. 67% от световното производство и над четири пети от доказаните залежи са в Демократична република Конго. В ЕС производител е само Финландия, с около 1.2% дял.

67% of world production and over four-fifths of proven deposits are in the Democratic Republic of Congo. In the EU, only Finland is a producer, with about a 1.2% share.

МАНГАН
MANGANESE

Преходен метал с атомен номер 25, използван широко в електротехниката, и в катода на най-разпространените литиево-йонни батерии. Най-големите производители са ЮАР (31%), Габон (19%) и Австралия (17%). В Европа значимо производство има само Украйна (3.6%), но то пострада от войната. България добиваше около 12,000 тона годишно до 2016 година, но след това добивът спря.

The largest producers are South Africa (31%), Gabon (19%) and Australia (17%). In Europe, only Ukraine has significant production (3.6%), but it suffered from the war. Bulgaria mined around 12,000 tons per year until 2016, but then production stopped.

НИКЕЛ
NICKEL

Метал с атомен номер 28, използван за производство на неръждаема стомана, батерии, електромагнити, и за сечене на монети. Най-големите световни производители са Индонезия (33%), Филипините (13%) и Русия (10%), но около три четвърти от висококачествения никел, нужен за автомобилни батерии, е руски. В Европа добив има във Финландия, Албания, Косово и Гърция, но общо им се падат към 2.2% от глобалните количества.

The world's largest producers are Indonesia (33%), the Philippines (13%) and Russia (10%), but about three-quarters of the high-quality nickel needed for car batteries is Russian. In Europe, there is mining in Finland, Albania, Kosovo and Greece, but in total they amount to 2.2% of the global quantities.

ВОЛФРАМ
TUNGSTEN

Рядък метал с атомен номер 74, използван за създаване на свръхтвърди сплави, и в различни катализатори. Китай държи почти 82% от световното производство, по данни от 2020. Австрия, Португалия и Испания добиват около 2.1%, взети заедно.

China holds nearly 82% of global production, as of 2020. Austria, Portugal and Spain produce about 2.1% combined.

ВАНАДИЙ
VANADIUM

Сребрист метал с атомен номер 23, добавян към стоманата и използван за изработването на велосипедни рамки, автомобилни колянови валове, зъбни импланти. Добавя се и към катода на LFP батериите. На Китай се падат 66% от глобалния добив, на второ място е Русия с 18%. Европа няма никакво индустриално значимо производство.

China accounts for 66% of global production, followed by Russia with 18%. Europe does not have any industrially significant production.

ГАЛИЙ
GALLIUM

Сходен с алуминия метал с номер 31. Използва се основно в производството на полупроводници. Над 95% от световното производство е дошло от Китай през 2020. На второ място е Русия с 1.6%, Украйна добива 1.3%, остатъкът се разпределя между Япония и Южна Корея.

Over 95% of world production came from China in 2020. In second place is Russia with 1.6%, Ukraine produces 1.3%, and the rest is distributed between Japan and South Korea.

ГЕРМАНИЙ
GERMANIUM

Металоид с номер 32, сходен със силиция. Използва се в електрониката, за производството на оптични влакна, и като катализатор в химическата индустрия. Тук делът на Китай е 89.6%. Около 5.2% от световния добив идва от Русия, следват САЩ, Япония и Украйна.

Here China's share is 89.6%. About 5.2% of world production comes from Russia, followed by the USA, Japan and Ukraine.

ЛИТИЙ
LITHIUM

Алкален метал с атомен номер 3, който се ползва къде ли не - от стъкларството до психиатрията. През 2011 около 29% от количествата отиваха за производство на батерии. През 2020 са 71%. Почти половината от добива през 2020 е от Австралия, 27% от Чили и 15.6% от Китай. В Европа скромно производство има в Португалия (0.15%).

47.7% of the 2020 production is from Australia, 27% from Chile and 15.6% from China. In Europe, there is modest production in Portugal (0.15%).

РЕДКИ ЗЕМНИ ЕЛЕМЕНТИ
RARE EARTH ELEMENTS

Група от 17 сходни метала, с разнообразни приложения. Най-полезни в автомобилостроенето са неодим, празеодим и диспрозий, използвани при електромоторите с постоянен магнит. 62% от производството през 2020 се пада на Китай, 17% на САЩ, 9.3% - на Мианмар, и 8.6% - на Австралия.

62% of production in 2020 falls to China, 17% to the US, 9.3% to Myanmar, and 8.6% to Australia.

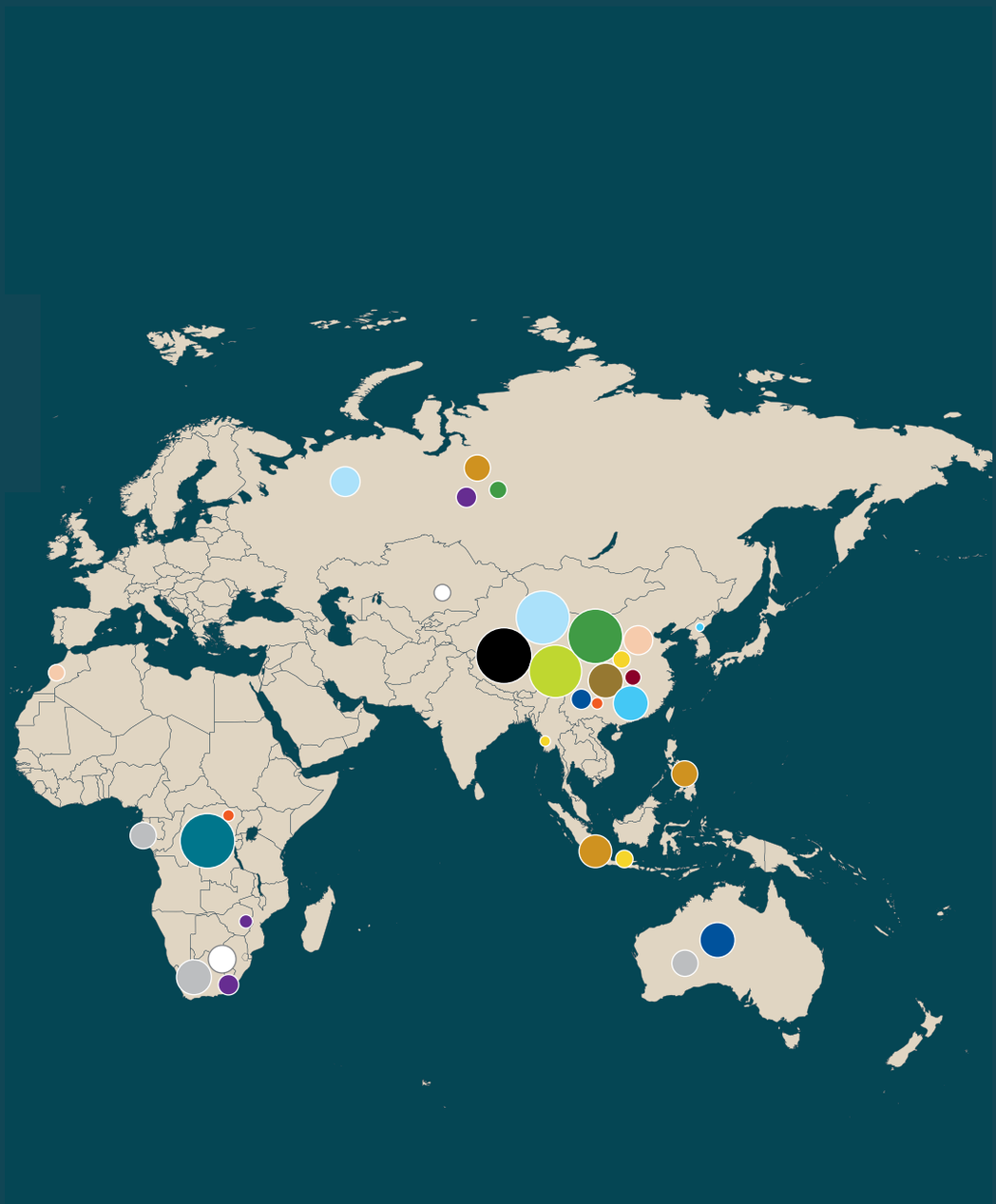
КАЛАЙ
TIN

Мек сребрист метал с номер 50, използван като припой, в консервната индустрия и, напоследък, като покритие за анода в литиево-йонните батерии. Тук доминацията на Китай не е чак толкова голяма - 34% от световното производство, при 19% за Индонезия и 12% за Мианмар. Европейският добив е в Испания и Португалия, но не достига и 0.1% от световния.

China's dominance here is not so great - 34% of world production, compared to 19% for Indonesia and 12% for Myanmar. European production is in Spain and Portugal, but it does not even reach 0.1% of the worlds total.

ПЛАТИНОИДИ
PLATINOIDS

Шест благородни метала, от които най-значими са платината, паладият и родият. Използват се в катализаторите на автомобилите, но и в батериите, за увеличаване на енергийната плътност. При паладия 41% от добива идва от Русия, 33% - от ЮАР, в Европа има само във Финландия



(0.4%) и Сърбия (0.1%). Над две трети от добива на платина е в ЮАР, следван от Русия - 13%, и Зимбабве . 9%. Малък добив има Финландия. При родия 81% от количествата идва от ЮАР, 9% - от Русия, и 7% - от Зимбабве.

For palladium, 41% of the mining comes from Russia, 33% - from South Africa, in Europe, it is only produced in Finland (0.4%) and Serbia (0.1%). Over two-thirds of platinum mining is in South Africa, followed by Russia - 13%, and Zimbabwe - 9%. For rhodium, 81% of the quantities come from South Africa, 9% from Russia, and 7% from Zimbabwe.

СРЕБРО
SILVER

Елемент с номер 47, който има най-високата електро- и топлопроводимост от всички метали. "Батериите на бъдещето" с твърд електролит ще използват все повече сребро. 28% от световното производство се пада на Мексико, с 10% за Перу и 6% за Чили. В Европа по-значителни залежи има в Полша, по-малки - в Швеция, Испания, Гърция, България и още няколко страни. Общо на континента се падат 7.6% от производството, без да броим Русия.

28% of the world's production of the sharply increased metal falls to Mexico, with 10% for Peru and 6% for Chile. In Europe, there are more significant deposits in Poland, smaller ones - in Sweden, Spain, Greece, Bulgaria and several other countries. In total, the continent accounts for 7.6% of production, excluding Russia.

МЕД
COPPER

Мек, ковък метал с номер 29, който заради отличната си електропроводимост е основен материал за кабели, електромотори, електромагнити, генератори. На Европа се падат около 4.5% от глобалното производство, като България е третият най-голям производител на континента (след Полша и Испания). В глобален мащаб най-големите запаси са в Чили, Перу, ДР Конго и Китай.

Europe accounts for about 4.5% of global production, with Bulgaria being the third largest producer on the continent (after Poland and Spain). Globally, the largest reserves are in Chile, Peru, DR Congo and China.

ХРОМ
CHROME

Твърд метал с номер 26, който заради антикорозионните си качества се използва широко и в металургията, и в автомобилната индустрия. 45% от производството е в ЮАР, другите големи играчи са Казахстан, Индия и Турция. В Европа значим добив има само във Финландия и Албания, общо под 6% от световното производство.

45% of the production is in South Africa, the other big players are Kazakhstan, India and Turkey. In Europe, only Finland and Albania have significant mining, totalling less than 6% of world production.

МОЛИБДЕН
MOLYBDENUM

Метал с номер 42, който се използва в производството на високоякостна стомана. Мнозина го смятат за добра алтернатива на никела и кобалта за производството на по-евтини батерии. Най-големият производител е Китай (34%), пред Чили (21%) и САЩ (18%). Европа няма промишлено значим добив на молибден.

The largest producer is China (34%), ahead of Chile (21%) and the USA (18%). Europe has no industrially significant mining of molybdenum.

ГРАФИТ
GRAPHITE

Кристална форма на въглерода, която се използва в целия диапазон от производството на моливи до ядрената енергетика. В съвременните батерии анодът най-често е от графит. Почти 71% от глобалното производство се пада на Китай, далеч назад са Бразилия (7%) и Северна Корея (5%). В Европа добив има в Норвегия, Украйна, а също и в Турция - общо около 3.3%

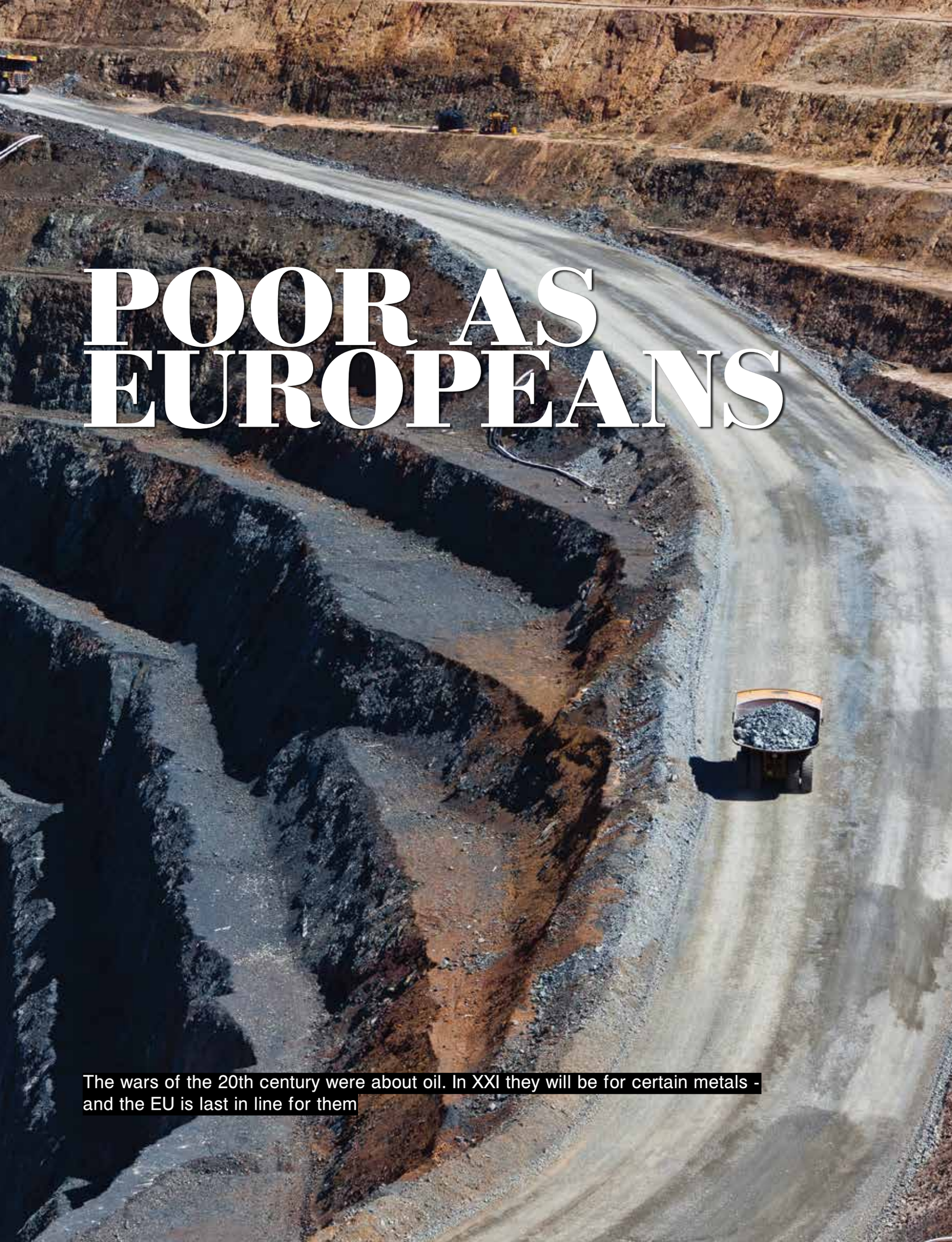
China accounts for almost 71% of global production, followed by Brazil (7%) and North Korea (5%). In Europe, there is mining in Norway, Ukraine, and also in Turkey - a total of about 3.3%

ФОСФОРИТ
PHOSPHATE ROCKS

Наричан още "фосфатна скала", той съдържа, както подсказва и името, съединения на фосфора. Основен материал е в новото поколение литиево-желязо-фосфатни батерии. Отново световен лидер е Китай, с 38% от общия добив през 2020. Мароко е на второто място със 17% и е основният доставчик за ЕС. В Европа скромни (засега) добиви има във Финландия и Турция.

Again the world leader is China, with 38% of total production in 2020. Morocco is in second place with 17% and is the main supplier to the EU. In Europe, there are modest (so far) yields in Finland and Turkey.

POOR AS EUROPEANS



The wars of the 20th century were about oil. In XXI they will be for certain metals - and the EU is last in line for them



By KONSTANTIN TOMOV / Photography ISTOCK

Peter Frankopan said it a few years ago. "In Europe, we're in trouble in the long term because we are divided societies without a lot of natural resources," the acclaimed Oxford history professor and author of the best-selling 'Silk Roads' told the FT. In just over two centuries, the scientific revolution, competition and inviolable property rights - all European contributions to modern civilization - transformed the Old Continent, a traditionally poor and isolated corner of the map, into the centre of the world and a treasure house for the world's riches. But today things are changing: everyone else now also has the advantages previously reserved for Europe. The question of prosperity in the future rests more and more on natural resources. And the European Union's attempts to reduce its dependence on imported raw materials such as oil and gas are about to lead to even greater dependence on completely different raw materials. We are talking about the so-called "critical metals".

THE EU HAS MANAGED TO ESTABLISH ITSELF as the leader of the "green transition", which aims at an economy without a carbon footprint. But all the technologies on which this transition is based require raw materials that Europe does not have. Who has them? China.
The "critical" raw materials for the green future are a total of 51. Of these, in only two the largest global supplier is from the EU - respectively France and Spain. Two others come primarily from the USA, one from Chile and Brazil, two from the Democratic Republic of the Congo and Turkey, one from Russia, two from Australia, and five from the Republic of South Africa. For the remaining 33 critical raw materials, the largest global supplier is China. Moreover, in many cases, China is not only the largest but also almost the only supplier.

EUROPE WILL FEEL THE EFFECTS OF THIS VERY SOON. Chinese authorities have imposed restrictions on the export of two of these critical metals - gallium and germanium. Germanium is used in the fastest computer chips, to make some types of plastics, for optical sensors and night vision systems. The production of microchips (in which Bulgaria also plays an important role thanks to companies such as Melexis for example) is highly dependent ▶

▸ on imports. Gallium is used in radar and radio communication technologies, satellites, and LED car headlights.

Here are some statistics to understand the weight of halting Chinese exports. In 2020, the global production of germanium was 96 tons, of which 86 were accounted for by China and 5 by Russia. Despite its name, it is not mined in Germany.

For gallium, things are similar: 304 tons of global production in 2020, of which 290 tons came from China. By the middle of the last decade, Germany was extracting about 4 tonnes of gallium a year - enough for its own needs and those of its EU neighbours. But low Chinese import prices made German mining unprofitable, and production was closed. Since then, the world's need for gallium has increased by about 30%.

EXISTING RESERVES OF GALLIUM IN EUROPE will last no more than six months, and new deposits cannot be developed so soon, Alastair Neal, director of the Critical Minerals Institute, said as quoted by Reuters. The problem is not only in the short term: no one is willing to invest hundreds of millions and work for several years to develop new deposits, only to have their labour and investment turned completely worthless the moment China lifts restrictions. After all, the same problem exists with all the other "critical" raw materials for the green transition: investments in the development of cobalt, manganese, lithium and other deposits carry a serious risk. It is possible that tomorrow one of the alternative technologies will be successful and the need for the specific raw material will disappear. Some batteries are now replacing cobalt with more nickel. Some replace lithium with sodium. It is difficult to predict with certainty which technology the future belongs to.

However, most analysts are adamant that the need for all "critical" raw materials will continue to grow - and at a record pace. This is not good news for Europe, which today is able to meet between 0% and 7% of its needs from these raw materials. That is, its dependence on imports varies between 93% and 100%. The European Commission, which with typical bureaucratic short-sightedness first imposed the new technologies and then thought about what raw materials would provide them, now hastily passed The Critical Raw Materials Act (CRMA). It foresees that by 2030 this dependence will be reduced to at least 65%. But this is not an easily achievable goal. Meanwhile, the EU predicts that the consumption of rare earth elements will grow 5.5 times by 2050, of nickel - 15 times, of lithium - 57 times, and of metals from the platinum group (platinum, palladium, rhodium) - as many as 970 times.

It is no secret, for example, that the cost price of batteries for electric cars is about a third lower for Chinese manufacturers than for European ones. This allows the Chinese to offer more favourable prices, regardless of customs and other barriers

ABOVE ALL, IT IS NOT ONLY A MATTER OF PROVIDING raw materials for the production of European electric cars, wind generators, microchips or solar panels. The question is how to keep all this production competitive. It is no secret, for example, that the cost price of batteries for electric cars is about a third lower for Chinese manufacturers than for European ones. This allows the Chinese to offer more favourable prices, regardless of customs and other barriers in their way. A "Chinese storm" is hanging over the European industry, Jean-Dominique Senard, the chairman of the board of the French carmaker Renault, commented at the beginning of July. "China - and no one can blame them for that - is putting its hand on mines and especially on the transformation of metals used to build batteries," Senard said. "The war of the future will be a war of metals," Senard added.

THINGS COULD HAVE BEEN DIFFERENT if years ago the EU had not so categorically chosen chemical batteries - led by lithium-ion - as the main instrument of the transition both in the field of land transport and electricity storage. Other projects - such as the production of synthetic fuels with a zero carbon footprint, or the development of so-called "green" hydrogen - are possible with far less dependence on imported raw materials. But it had to be lithium-ion batteries, a technology in which all ten of the world's largest producers are from the Far East (six of them Chinese). Whether this decision has anything to do with the record contingent of Chinese lobbyists in Brussels is a rhetorical question. Only in the last four years have there been more serious attempts to promote hydrogen projects; and only in 2023, under the pressure of several member states (including Bulgaria), the EU began to warm its attitude towards synthetic fuels. But it's clear to all that batteries remain the politicians' preferred solution, and that's dampening the enthusiasm of potential investors, especially in hydrogen.

WITH THE ADOPTION OF THE CRMA, the European Union is trying to fix things at least a little: the set goals are that by 2030 at least 10% of the extraction of critical materials will take place on the territory of the EU, as well as at least 40% of the processing, and also at least 15% of used critical raw materials to be recycled. However, as a representative of the German government poignantly explained to Der Spiegel, "It is not our fault that some things are simply not here". Of all the metals related to the green transition, the EU produces only copper (Poland, Spain, Bulgaria) and silver (Poland and Sweden) in significant quantities.

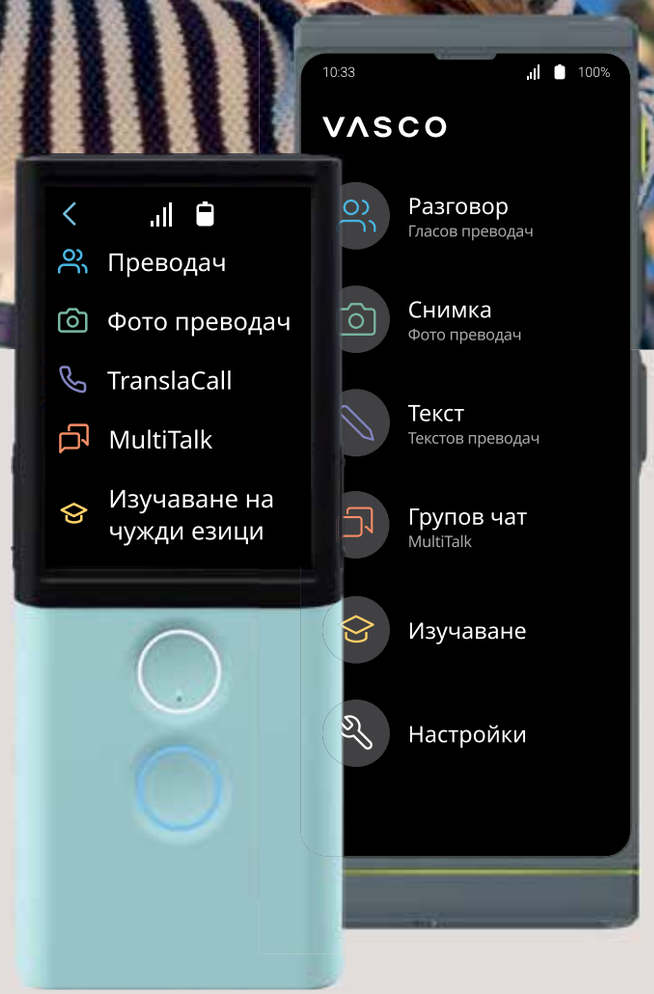
However, the problem is not only the lack of deposits. Europe does have proven reserves of some precious metals - it just can't mine them. On the one hand, because the quantities are small, and the costs and the price of labour - many times higher than in China, for example. And China for years imposed aggressive dumping to drive its competitors out of the market.

On the other hand, in Europe the extraction of minerals is mercilessly limited by environmental considerations, which in China are far from playing the main role. Protecting nature and people's health is a great goal, of course. But in quite a few cases, "green" considerations are simply used for propaganda purposes to stifle potential competitors. In this way, with the active participation of Russian lobbyists in Bulgaria, the discussion on extracting shale gas from the huge deposits in Dobrudja was blocked before it really started.

HOWEVER, THERE IS A RAY OF LIGHT on the horizon. Although almost fatally late, politicians are beginning to realize their failings. The mining companies, apathetic until recently, are now actively looking for new deposits. There are promising lithium fields in Portugal and Serbia. In Germany, they are trying to filter lithium from the thermal springs along the upper Rhine. Swedish state-owned mining company LKAB has announced that it has discovered Europe's largest deposit of rare earth elements beyond the Arctic Circle. And literally weeks ago, Norge Mining announced its biggest discovery in years: 77 billion tons of phosphate rocks, enough to satisfy for the next half century not only the world's fertilizer needs but also the needs of manufacturers of lithium-iron-phosphate batteries for electric cars. Even 77 billion tons is just a drop in the ocean when it comes to the colossal needs of the "Green Transition". But at least they are a start. ■

VASCO
Translator





Прекарайте почивката си както желаете.

Оставете езиците на нас!

10% код за отстъпка с код **VASCOBG10**

ОБСЛУЖВАНЕ НА КЛИЕНТИ

0889668740 info@vasco-electronics.bg www.vasco-electronics.bg

ЩЕ НАВАКСА ЛИ БЪЛГАРИЯ ПРОСПАНИТЕ ШАНСОВЕ В АФРИКА?

WILL BULGARIA MAKE UP FOR THE MISSED CHANCES IN AFRICA?

Текст РУМЯНА ДЕЧЕВА / By RUMYANA DECHEVA

България е имала много солидна основа, на която да стъпи в развиването на икономически отношения с Африка - най-бързо растящия регион в света. Но сме загубили голяма част от това наследство, оставили сме го да се руши. В последните години обаче забелязваме много активна българска външна политика в Африка, която се старае да компенсира някои от тези пропуснати възможности.
Цяло поколение в страните, с които имахме тесни партньорски връзки, всъщност не знае за нас. Младото поколение управленци и икономисти в Африка тепърва научава за България.
Присъствието на българския бизнес в Африка в момента в никакъв случай не е задоволително. Дълги години този континент не заемаше никакво място във външната политика на България. От многото посолства и търговски отношения, които сме имали в практика всички значими африкански икономики, не беше останало почти нищо. А дипломацията има и други функции, освен срещите с лидерите. Дипломатите ни трябва да поддържат контакти, да научават директно от потенциалните партньори в Африка за възможностите, и да свеждат тази информация в България по дипломатическите канали. Доскоро това не се случваше. Дълго време бяхме обърнати само към няколко столици, всички в Северното полукълбо.

НАДЯВАМ СЕ СЕГА НАЙ-ПОСЛЕ БЪЛГАРИЯ да има добре изработена стратегия. Вече имаме посолства и консулства на много места в Африка, което дава възможност за получаване на информация. Едно от най-активните ни представителства е в Южна Африка, но сме представени и в англоезична, и във френскоезична, и в португалоезична Африка, както и в седалището на Африканския съюз в Адис Абеба, Етиопия.
Посолството ни в ЮАР е много активно в последните години. Страната е в тежко положение заради кризата в енергетиката и ежедневните прекъсвания на тока. Но това дава възможности не само за участие в енергийния сектор, но и във всички останали сектори, които в момента са замрели в очакване на възстановяне на енергетиката. България, както бе отбелязано и по време на визитата на президента Радев, се познава добре от всички политически и икономически фактори в ЮАР като страна, която подкрепяше Африканския национален конгрес във времената, когато те не просто бяха в опозиция, а бяха в затворите. За съжаление икономическата криза в България през 90-те доведе до прекъсване на тези отношения. Но за тях се знае.

В МИНАЛОТО БЪЛГАРСКОТО УЧАСТИЕ в африканските икономики е било най-вече в енергетиката, в строителството на пътища - от ЮАР до Либия и Алжир, в здравеопазването, в напоителните системи. Български медици изградиха здравната система на Мозамбик, млади български учени създадоха Националния университет на Ангола. Възможности има и в страни като Сао Томе и Принсипе, където няма дори представителство на Европейския съюз. Но хората там ни познават. Някои от новите им лидери са учили в България. В такива страни има богати възможности не само за големите енергийни или строителни компании, а за малки фирми.

Bulgaria had a very solid foundation on which to stand in the development of economic relations with Africa - the fastest growing region in the world. But we have lost much of that heritage, let it crumble. In recent years, however, we have noticed a very active Bulgarian foreign policy in Africa, which tries to compensate for some of these missed opportunities.

A whole generation in the countries with which we had close partnerships do not really know about us. The young generation of politicians and economists in Africa is still learning about Bulgaria.

THE PRESENCE OF BULGARIAN BUSINESS in Africa is currently by no means satisfactory. For many years, this continent did not occupy any place in Bulgaria's foreign policy. Of the many embassies and trade relations we had with virtually all significant African economies, almost nothing was left. And diplomacy has other functions besides meeting with leaders. Our diplomats must maintain contacts, learn directly from potential partners in Africa about the opportunities, and convey this information to Bulgaria. Until recently, this did not happen. For a long time we were only focused at a few capitals, all in the Northern Hemisphere.
I hope that Bulgaria finally has a well-crafted strategy. We now have embassies and consulates in many places in Africa, which makes it possible to get information. One of our most active offices is in South Africa, but we are also present in English-, French- and Portuguese-speaking Africa, as well as at the African Union headquarters in Addis Ababa, Ethiopia.

OUR EMBASSY IN SOUTH AFRICA has been very active in recent years. The country is in dire straits due to the energy crisis and daily power outages. But this provides opportunities not only in the energy sector, but also in all other sectors that are currently frozen in anticipation of the restoration of energy. Bulgaria, as was noted during the visit of President Radev, is well known by all political and economic factors in South Africa as a country that supported the African National Congress during the times when they were not just in opposition, but in prisons. Unfortunately, the economic crisis in Bulgaria in the 90s led to a break in these relations. But they are known.
In the past, Bulgarian participation in African economies was mainly in energy, in the construction of roads - from South Africa to Libya and Algeria, in health care, in irrigation systems. Bulgarian doctors built the health system of Mozambique, young Bulgarian scientists created the National University of Angola. There are also opportunities in countries like Sao Tome and Principe, where there is not even a representation of the European Union. But the people there know us. Some of their new leaders studied in Bulgaria. In such countries, there are rich opportunities not only for large energy or construction companies, but also for small companies. ■

Летиш към чужбина?

Избери план Roaming Revolution



Турция, Сърбия, Северна Македония и Великобритания

500 MB/ден

∞ минути

Супер цена

4.99 лв./ден

Швейцария, Албания, Черна гора, Армения и още много други

500 MB/ден

Преференциални цени за разговори

Супер цена

9.99 лв./ден

САЩ, Египет, ОАЕ, Тайланд, Бразилия и още много други

500 MB/ден

Преференциални цени за разговори

Супер цена

19.99 лв./ден

- Активирай в Моят А1 или чрез SMS с текст ОК на 17280
- Без такса за първоначална активация

A1

За повече информация: a1.bg/rr



Виж парите в действие

не е нужно да си финансов експерт

Опитни специалисти ще ти помогнат да избереш най-подходящата за теб форма на инвестиция.

Научи повече
за инвестициите
във взаимни фондове:

БАУД
Българска асоциация на управляващите дружества

https://baud.bg

София 1301, ул. „Алабин“ № 36, ет. 3

тел.: +359 895 799 585; +359 877 502 018

БезБрой нови възможности

за бизнес с изглед към успеха



Приемай плащания с карта при преференциални условия за първата година.

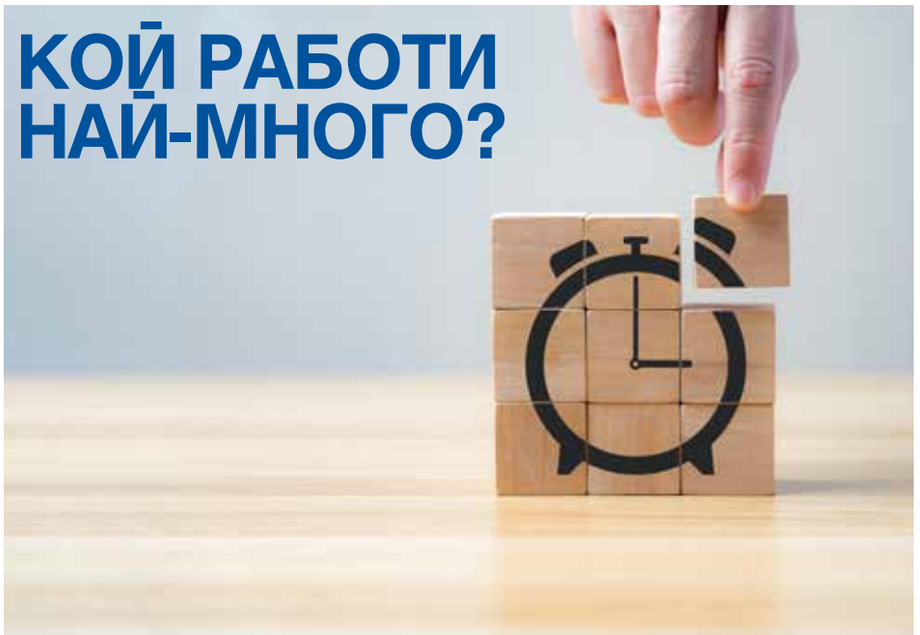
- До 1% комисиона върху плащането*
- Очаквано увеличение на оборота в дългосрочен план
- Лесно, надеждно и пести време

България БезБрой

VISA | Централна Кооперативна Банка

*Важи само за плащания, направени с карти на физически лица.
В програмата "България БезБрой" имат право да участват търговци (съгласно Търговския закон), други юридически лица или самоосигуряващи се лица, извършващи стопанска дейност, които при осъществяване на дейността си през последните 12 месеца не са приемали плащания с карта на ПОС терминал в обекта си, и които отговарят на конкретните условия и политики на банка или платежна институция, с която са избрали да сключат договор. Повече информация за програмата и за банките и платежните институции, които са партньори на Visa по програмата, е налична на visabg.com/bezbroi

КОЙ РАБОТИ НАЙ-МНОГО?



Първият и последният в тази класация на ОИСР ще ви прозвучат като виц

Кои нации са работливи и кои са отдадени повече на сиестата? Едва ли има друг въпрос, по-затънал в стереотипи - и то напълно неоснователни стереотипи, както показва актуалната статистика на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР). Ето само два факта, които да ви илюстрират мащабите на проблема. Мексиканците, на чиито мързел преди време се подиграваха Джеръми Кларксън и Ричард Хамънд от Top Gear, се оказват най-здраво работещата нация от всичките 44, обхванати от изследването. А най-малко се работи в... Германия.

Данните на ОИСР обхващат както работещите на пълен, така и онези на частичен трудов ден. Според тях средният мексиканец изработва смайващите 2128 часа годишно - еквивалента на 266 осемчасови работни дни. Средният германец работи едва 1349 часа. Това е с цели 779 часа по-малко - или 97 пълни работни дни разлика.

За изумление (и вероятно искрено възмущение) на много българи се оказва, че те не са сред най-трудолюбивите обитатели на развития свят. От 44 изследвани държави (36-те членки на ОИСР и още 6 потенциални членки), българите се нареждат едва на 27-о място, със средно 1619 изработени часа годишно - или 202 стандартни работни дни. Това е само 55% от общия брой дни в годината. Обяснението е както в големия брой на частично заетите в страната, така и в необикновено големия брой празници и неработни дни.

Ако патриотичната ви гордост е засегната от тази статистика, бързаме да ви успокоим, че все пак българите работят повече от австрийци, французи, англичани, швейцарци, турци - и дори повече от японците.

За сметка на това с повече работни часове от България са страни като Испания, Кипър, Полша, Румъния. Южните ни съседи от Гърция са най-дълго работещите хора в Европа освен малтийците - 1872 часа годишно, или 31 пълни работни дни повече от българите. ■

НАЙ-РАБОТЕЩИТЕ THE LONGEST WORKING	
1. Мексико / Mexico	2,128
2. Коста Рика / Costa Rica	2,073
3. Колумбия / Colombia	1,964
4. Чили / Chile	1,916
5. Южна Корея / South Korea	1,910
7. Малта / Malta	1,882
8. Русия / Russia	1,874
9. Гърция / Greece	1,872
10. Румъния / Romania	1,838
...	
27. България / Bulgaria	1,619

WHO WORKS THE MOST?

The first and last in this OECD ranking will sound like a joke to you

Which nations are industrious and which are more devoted to the siesta? There is hardly any other issue more mired in stereotypes - completely unfounded stereotypes, as recent statistics from the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) show. Here are just two facts to illustrate the magnitude of the problem. Mexicans, whose laziness was once mocked by Top Gear's Jeremy Clarkson and Richard Hammond, turn out to be the hardest-working nation of all 44 surveyed. And the least hours of work are done in... Germany.

OECD data covers both full-time and part-time workers. According to them, the average Mexican works a staggering 2,128 hours a year - the equivalent of 266 eight-hour work days. The average German works only 1,349 hours. That's a full 779 hours less - or a difference of 97 full work days.

To the astonishment (and probably sincere indignation) of many Bulgarians, it turns out that they are not among the most hardworking inhabitants of the developed world. Out of 44 countries surveyed (the 36 OECD members and 6 more potential members), Bulgarians rank only 27th, with an average of 1,619 hours worked per year - or 202 standard working days. This is only 55% of the total number of days in the year. The explanation lies both in the large number of part-time workers in the country and in the unusually large number of holidays and non-working days.

If your patriotic pride is affected by these statistics, we hasten to reassure you that, after all, Bulgarians work more than Austrians, French, English, Swiss, and Turks - and even more than the Japanese. On the other hand, countries with more working hours than Bulgaria are Spain, Cyprus, Poland, and Romania. Our southern neighbours from Greece are the longest working people in Europe, apart from the Maltese - 1872 hours a year, or 31 full working days more than the Bulgarians. ■

SEA GARDEN
DESTINATION BURGAS

It is time
TO EMBRACE THE SUMMER

SUMMER DESTINATION A
STEP AWAY FROM THE SEA













PRIMORETZ
GRAND HOTEL & SPA
SINCE 1950

SPA / WELLNESS
WWW.HOTELPRIMORETZ.BG

info@hotelprimoretz.bg
+359 56 8 12345





DAS
Hotels & Resorts

ЗДРАВЕОПАЗВАНЕТО Е ИНВЕСТИЦИЯ, А НЕ РАЗХОД

Андрия Томович, генерален мениджър на Novartis Bulgaria, пред THE INFLIGHT MAGAZINE

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ИВАЙЛО ПЕТРОВ

Г-н Томович, можем ли да кажем, че фармацевтичният сектор и пазарът на лекарства се връща към нормалното след двете години прекъсване покрай Covid-19?

Пандемията имаше огромен ефект върху всички сектори, включително и фармацевтичния. Вероятно изразът "връщане към нормалното" е малко подвеждащ. Мисля, че занапред светът ще бъде различен. Научихме много по време на Covid-19, и бих разделил тези уроци на две групи: "твърди" бизнес уроци, и така наречените "меки", човешки уроци. Първата група се отнася най-вече до ускоряване на дигиталната трансформация. Телемедицина, наблюдение от разстояние, дигитални решения, изкуствен интелект... Всичко това ще играе ключова роля в преобразяването на индустрията.

Освен това ще се фокусираме повече върху общественото здраве, върху устойчивите вериги за доставки, върху по-интензивната изследователска и развойна дейност, и върху еволюцията на регулаторните рамки, която ще позволи по-бързи и гъвкави процеси на одобряване. По време на пандемията научихме също колко опасно е да допускаме забавяне в диагностиката. То веднага доведе до ускоряване и по-висока смъртност при определени заболявания. Тъкмо затова фармацевтичните компании ще продължат да преосмислят традиционните бизнес модели, да стават по-фокусирани върху пациента. С помощта на новите технологии ще дадем приоритет на превенцията, на ранното откриване и на персонализираната терапия.

А какви са "меките" уроци?

През пандемията осъзнахме напълно колко крехък е човешкият живот. И също така научихме колко полезно е да работим заедно. Нали знаете прочутия цитат: нищо не сближава хората повече от общото нещастие, преодоляно успешно. Вярвам, че ключовата дума за нашата индустрия занапред ще е "партньорство". Ще работим потясно с всички замесени страни. Има още един аспект, който ще е изключително важен за цялата индустрия, и това е емпатията. Ще покажем, че повече ни е грижа един за друг. Това ще е "новото нормално" след Covid.

Психолозите напоследък често говорят за "разочарование от прогреса" сред хората. Питаме се какво стана с ваканциите на Луната, летящите коли и хапчето, което лекува всичко... Но всъщност напредъкът в медицината в последния четвърт век е изумителен. Болести като СПИН вече не са смъртна присъда, за много видове рак прогнозата е оптимистична... Откъде ще дойде следващият голям пробив?

Подобно наблюдение не е изненада. Обикновено, когато сме изправени пред големи открития, те не се усещат и осъзнават напълно в настоящето. Ефектът им става по-видим, когато вече са в миналото.

Все пак в близко бъдеще ще видим ефекта от множество научни пробиви. Първият, който бих споменал, е прецизната медицина: интеграцията на геномика, протеомика и други -омики в създаването на персонализирани, фокусирани лечения, базирани върху уникалните характеристики на всеки индивид. Този подход ще ни помогне да увеличим ефикасността, да намалим до минимум страничните ефекти, и да повишим качеството на живот. Крайната цел на лечението ще е не само да добави повече години към живота, но и да добави повече живот към годините.

Вторият много значим пробив е радиолигандната терапия. Този прецизен клетъчен подход открива и лекува рак в напреднал стадий, като доставя лъчението директно към туморните клетки, докато снижава до минимум ▶



▸ увреждането на здравите клетки.
После имаме имунотерапиите, някои от които вече са достъпни на пазара, като например т. нар CAR T-клетъчна терапия и имунните чекпойнт инхибитори. В ход са проучвания за разширяване на приложението им върху различни видове рак и дори върху заболявания, като автоимунните например. Има ги, разбира се, и генните и клетъчни терапии. Генната терапия модифицира гените на пациента, за да лекува заболявания. Клетъчните терапии включват възстановяване и промяна на специфични клетки, или използване на клетките за доставяне на други терапии вътре в организма. После идват хРНК терапиите: използване на РНК за блокиране на свързаните с определени заболявания протеини, което дава огромни надежди за лекуването на най-различни болести. Накрая, както вече споменах, дигиталното здравеопазване и дистанционните грижи ще преобразят здравната индустрия. И се гордея, че в Novartis активно преследваме и осъществяваме много от тези пробиви.



Преобладаващото мнение на учените е, че пандемии като Covid-19 ще са неизбежни и дори по-чести в бъдеще. По-добре подготвени ли сме вече за тях?
Има такава приказка: щом се е случило веднъж, може да се случи и втори път. Всъщност вече се е случило, защото Covid-19, разбира се, съвсем не беше първата вирусна пандемия в историята. Но мисля, че научихме много и сега сме по-добре въоръжени срещу следващите. Доказахме колко бързо можем да разработим ваксини, колко бързо можем да ги одобрим и разпространим - веригите за доставки също работиха много добре. Всички тези познания и умения вече са с нас, така че ще бъдем по-добре подготвени в бъдеще.

Novartis е сред пионерите в областта на генната терапия. На какъв етап се намира този сектор? За немалко хора тези думи все още звучат стряскащо…
Генната терапия е удивително динамична област, която вече преобразява бъдещето на медицината. Простата дефиниция е, че при нея изменяме определени гени, за да лекуваме заболявания. Горд съм, че в Novartis сме на гребена на този революционен подход. Вече има няколко готови решения на пазара. Novartis осигури лечение за деца с спинална мускулна атрофия - унищожително и потенциално фатално генетично заболяване. Друго решение е новаторската генна терапия за пациенти с рядка форма на наследена загуба на зрение. Тези еднократни терапии вече доказаха изключителната си ефикасност.
Разбира се, като всяка иновация, и тази предизвиква спорове. Затова трябва да говорим за нея напълно прозрачно, да повишим познанията на хората по тези теми. Накрая ще видим, че науката ще надделее. Между другото, в 99% от случаите конспиративните теории и недоразуменията идват от хора без особени познания по въпроса.

Наскоро гледах една стара лекция на Карл Сейгън от 70-те години, в която той предупреждава, че интересът на обществото към науката се топи. Днес изглежда, сякаш е почти изчезнал. Някога се вълнувахме от новите открития, те бяха по първите страници на вестниците. Днес основно се интересуваме от котки, знаменитости и готварски уроци. Какво се случи с онзи дух на любознателност?
Вярвам, че все още е тук. Просто сме затрупани от количествата информация, които обществото ни произвежда в днешно време. Социалните медии в частност донесоха нови големи количества информация, с които се сблъскваме всеки ден. Заради това новините за откритията някак се размиват. Има твърде много фалшива, или просто незначителна информация. Научните открития все още са тук, може би дори повече, отколкото преди, но е трудно да се забележат. Заради това понякога изпитваме това усещане за упадък. Това е просто проблем на възприемането. Ако човек може да отстрани някак ненужната информация, ще види значителен напредък. Здравният сектор изправя кривата на живота. Живеем по-дълго от всякога. И с повече здрави, пълноценни години отвсякога.

Novartis е в процес на голяма трансформация, при която поделението за генерични лекарства Sandoz ще се обособи в отделна компания. Така Novartis ще остане най-голямата световна компания в областта на иновативните лекарства, а Sandoz ще е лидер при генеричните. Как тази промяна ще се отрази на бизнеса ви в България?
Разделянето ще създаде две самостоятелни компании, които могат да се съсредоточат върху съответните си стратегии и да имат успех всяка в своя бизнес сегмент. Това няма да се отрази на пациентите, нито на нашите партньори в България. Те ще получават услуги на същото равнище и със същото качество, както досега.
Sandoz, както споменахте, е утвърден европейски шампион и глобален лидер при генеричните и биоподобните медикаменти, с впечатляващо научно наследство и един от най-силните брандове в индустрията. Novartis, от друга страна, се насочва изцяло към иновативните лекарства. Ще се фокусираме върху пет терапевтични области: сърдечносъдови, имунология, неврология, твърди тумори и хематология. Имаме значителни активи - и вече наложени на пазара, и в процес на разработка - в тези области. В добавка към вече установените технологични платформи - химия и биотерапевтика - ще работим също върху генната и клетъчната терапия, радиолигандната терапия и хРНК платформите.

Каква е ролята на България в бизнес модела на Novartis? Може ли тя да бъде не само пазар, но и дестинация за научна и развойна дейност?
България, въпреки относително малките си размери в сравнение с големите пазари, играе важна роля в бизнес модела на Novartis. Относително по-малкият мащаб ни дава възможности за повече експериментиране, и улеснява нещата логистично.
Освен това тук имаме една много високотехнологична среда. Когато дойдох в България, бях впечатлен от броя на технологичните компании и от високите нива на техническа грамотност. Удивих се колко креативни и иновативни са университетите и лекарите в болниците, макар понякога да разполагат с по-ограничена инфраструктура в сравнение със Западна Европа.
Конкурентните данъчни ставки също създават благоприятен бизнес климат за допълнителни инвестиции. И накрая, не по-малко важни са хората в България, с техния оптимизъм, страст и творчество. Тук има много талантливи хора. От тях Novartis оформя бъдещите лидери в здравеопазването - и за

България, и в международен план.
Трябва да добавя, че това е също страна, където клиничните изследвания са много добре организирани, с отлични лекари. Има голям потенциал за растеж в тази област.

В последното десетилетие виждаме все по-нарастващи изисквания на финансовите инвеститори към корпоративните резултати. В сектори като телекомуникациите или автомобилите, много компании бяха принудени да изоставят сегментите с по-нисък марж и да се фокусират само върху най-доходните. Има ли такъв риск и във фармацевтичния сектор? Не е тайна, че основните печалби в него идват от медикаментите за масови заболявания, като сърдечносъдовите и рака. Има ли опасност хората с по-редки заболявания да бъдат пренебрегнати?
Това е много сложен въпрос. В модерния капитализъм, дълги години имахме т. нар. акционероцентризъм. Главната цел бе да се увеличи до максимум печалбата за акционерите чрез ръст в приходите, увеличаване на маржовете и оптимизиране на капиталовите разходи. Но маржът на печалба не е подходящ индикатор за сравняване на компании от различни индустрии. В науко-интензивните сектори като фармацевтичния, ние разчитаме на по-високите маржове, за да финансираме разходите за изследвания и развойна дейност. Инвестираме голяма част от приходите си директно обратно в създаване на нови лечения. Разработването на лекарства е бизнес с много висок риск: от 5-10 хиляди решения, само едно може накрая да стигне до пазара. За да се намерят инвеститори, склонни да финансират такъв високорисков бизнес, перспективите за атрактивна печалба са задължителни.
От друга страна, според мен сега сме изправени пред преход: от акционерен капитализъм към капитализъм на всички заинтересовани страни - т. нар. stakeholders. Създаването на стойност за акционерите си остава важно, но трябва също да създаваме стойност и за другите замесени страни - пациенти, клиенти, служители, партньори, неправителствени организации, общества и общности като цяло. Ще видите, че когато правим тримесечните или годишните си отчети, вече не става дума само за маржове и ключови показатели за ефективност. Отчитаме и индикаторите на т. нар. ESG - екологично, социално и корпоративно управление.

Питате дали вече не се фокусираме само върху болести, които осигуряват високи маржове. Отговорът е "не". Не пренебрегваме редките заболявания. Впрочем ракът днес се определя не като едно голямо заболяване, а като стотици редки заболявания. В същото време имаме технологични възможности, които са приложими и върху редките болести. Благодарение на капацитета и опита си, можем да го правим, без това да води до допълнителни разходи.

Novartis инвестира средно около 10 млрд. долара годишно в развойна дейност - един от най-високите показатели не само в този сектор, но и изобщо в глобалния бизнес. Както споменахте, доста под 1 процент от разработваните лекарства са пазарно успешни. В същото време обаче регулаторите в ЕС и САЩ оказват все повече натиск върху сектора заради високите му цени. Как очаквате да се промени в бъдеще бизнес моделът във фармацевтиката?
Разходите за здравеопазване растат по-бързо от БВП. Трябва да отчетем тази реалност. Правителствата и здравните системи са изправени пред сериозни изпитания. Вярвам, че всички трябва да допринесем и да работим заедно, за да намерим общо решение. Не е проблем само на една от замесените страни. Но също така смятам, че инвестициите в здравния сектор не бива да се пренебрегват. Обикновено - и погрешно - те са възприемани като разходи. Но всъщност те са инвестиции.

Като стана дума за това, България има най-ниската средна продължителност на живота в ЕС. Къде виждате основните проблеми в здравната ни система?
Това е много сложен въпрос, свързан с, за да се увеличи продължителността на живота. За целта трябва да повишим здравната образованост, да правим повече изследвания, повече рутинни прегледи... Накрая, мисля, че са нужни и по-високи инвестиции в здравеопазване. В България те остават доста под средното за ЕС, и все още се приемат като разход. Но не са, те са инвестиция. Едно скорошно проучване във Великобритания достъпа до здравно финансиране, социално-икономически фактори и много, много други. Ще спомена само няколко. Късното откриване на заболяванията е голямо предизвикателство тук. После, превенцията: тя е от изключително значение показа, че всяка лира, вложена в здравния сектор, дава в отговор четири лири за икономиката благодарение на повишената производителност.

Имате докторска степен по биоинформатика. Какъв ефект ще има според вас напредъкът на изкуствения интелект върху фармацевтиватиката?
Вярвам, че изкуственият интелект ще ни отведе в свят, където пътешествието за пациента започва с превенцията, а не с диагнозата. ИИ ще ни позволи да правим клинични проучвания с т. нар. дигитални близнаци, които ще заменят животните в предклиничния стадий и хората в клиничния. Ще ни помогне по-рано да откриваме болестите, да поставяме по-рано диагноза и да планираме лечение - особено що се отнася до анализирането на образна диагностика като рентгенови снимки, ядрено-магнитен резонанс или компютърна томография.
После стигаме до ролята на ИИ в наблюдението на пациентите и дистанционното здравеопазване. ИИ алгоритми ще бъдат вградени в преносимите ни устройства и така ще имаме дистанционна система за наблюдение с анализ на жизнените признаци в реално време и ранно засичане на аномалии. После идва напредъкът в прецизната медицина. Като анализира огромни масиви от геномни данни, ИИ може да разпознае схеми и генетични маркери, свързвани с конкретни лечения, и предварително да посочи най-подходящите пациенти за дадена терапия. Накрая, очаквам да разполагаме с чатботове, които ще ни дават здравни съвети в реално време за превенция, откриване на рискове и персонализирано лечение. Благодарение на ИИ, хората на различни терапии ще имат по-високо качество на живот. От това ще спечели и икономиката.

"Благодарение на ИИ, хората на различни терапии ще имат по-високо качество на живот. От това ще спечели и икономиката"

Европа започва много амбициозен път към въглеродно неутрална икономика. Как ще се отрази това на вашия бизнес?
Споменатите ESG индикатори стават част от нашия бизнес. Натискът за въглеродно-неутрална икономика е задължителен за целия свят. Нашият ангажимент е да постигнем въглеродна неутралност на операциите си през 2025, и в целите си вериги за доставки до 2030. Инвестираме много във възобновяема енергия. Това е част от стратегическия ни бизнес модел, и част от редовното ни отчитане. Младите поколения, които искат да работят за фармацевтичната индустрия, също изискват това. Те искат да работят за компании, които имат ясно поставени цели, и са загрижени за хората и околната среда. Вярвам, че все повече отиваме в тази посока като индустрия. За Novartis мога да го потвърдя със сигурност - и съм много, много горд с това. ■



HEALTH IS AN INVESTMENT, NOT A COST

Andrija Tomovic, Novartis Bulgaria General Manager, talks to THE INFLIGHT MAGAZINE

By KONSTANTIN TOMOV / Photography IVAYLO PETROV

Mr Tomovic, can we say that the pharmaceutical sector and the drug market are back to normal after over two years of disruption by Covid-19?

I think the pandemic had an enormous impact on all sectors - including pharmaceutical. Perhaps the term 'back to normal' is somewhat misleading. I think the world is going to be different. We learned a lot during the pandemic, and I would classify those lessons into two groups: hard business learnings, and human, so-called 'soft' business topics.

The first group is mostly about accelerating digital transformation. Telehealth, remote monitoring, digital solutions, artificial intelligence, real-world evidence… All this will play a crucial role in reshaping the industry.

We will be also focusing more on public health, resilient supply chains, intensified research and development, and evolving regulatory frameworks, that will enable faster and more flexible approval processes. During the Covid, we have also learned how dangerous it is to have a decline in the speed of diagnosis. We got acceleration and higher mortality rates in certain diseases due to that. And that's why pharmaceutical companies will continue reimagining traditional business models, becoming more patient-centric. With the help of new technologies, we will be prioritizing prevention, early detection and personalized therapy.

What about soft learning?

During the pandemic, we fully realised how fragile human life is. And we also learned how helpful is to work together. You know the famous quote: "Nothing brings people closer together than a common misfortune happily overcome." I believe this is a keyword now for the pharma industry: partnership. We will be working closely with many relevant stakeholders. There is also another aspect that will be very important for the whole industry, and that is empathy. We are going to show that we care more for each other. That people-centricity will be the core of our business model in the short-term, mid-term and long term. This will be the new normal we are facing after Covid.

Psychologists often talk about a mass "disappointment with progress" among people. We keep asking where are our Moon vacations, flying cars, cure-all pills… But in fact, the progress in medicine in the last



quarter of a century has been astonishing. Diseases like AIDS are no longer a death sentence, the prognosis for many types of cancer is now rather optimistic… Where will the next big breakthrough come from?
Such observation is not so surprising. Usually when we are facing new discoveries, they are not fully felt and understood in the present time. Their impact is becoming clearer as they are already in the past.
But for sure in the short term, we are going to face the impact of many, many breakthroughs. The first one that I would mention here is precision medicine: integrating genomics, proteomics and other -omics technologies for personalized and targeted treatments based on every individual's unique characteristics. This approach will help us increase the efficacy, minimize side effects, and enhance the quality of life. The ultimate goal of the treatment will be not only to give more years to life but to give more life to years.
The second breakthrough that is quite prominent is radioligand therapy. This precision nuclear medicine approach detects and treats advanced cancer by delivering radiation directly to tumour cells while minimizing damage to healthy cells.
Then we have immunotherapies - and some are already available on the market, like CAR T-cell therapy and immune checkpoint inhibitors. And there is ongoing research to expand their applications to different types of cancer and also other diseases such as autoimmune disorders. Then, of course, there are gene therapies and cell therapies. Gene therapy modifies a patient's genes to target diseases. Cell therapies involve restoring and altering specific cells, or using cells to deliver therapies within the body. Then we have xRNA therapies: targeting RNA to block the production of disease-related proteins, which shows enormous promise in different disease sectors. And then, as I said in the previous question, digital health and remote care. The integration of digital technologies, telemedicine, wearable devices, and remote monitoring is transforming healthcare delivery. And I'm proud to say that at Novartis, we have been actively pursuing and delivering on many of those breakthroughs.

The prevailing post-Covid view is that such viral outbreaks will be inevitable in the future. Are we better prepared for them now?
There is also a saying that if it happened once, it can happen again. Actually, it already ▶

did because Covid-19 was not the first viral pandemic in history, of course. But I think that we have learned a lot and now we are better equipped to face the next ones. We demonstrated how quickly we can develop vaccines, and how fast they can be authorised and distributed - the supply chain was also working very well. All that knowledge and skills are now with us, meaning we will be better prepared in the future.

Novartis is among the pioneers in the field of gene therapy. At what stage is this sector at the moment? A lot of people are still slightly scared by that term…

Gene therapy is an incredibly dynamic and groundbreaking field that is reshaping the future of medicine already. As I said, gene therapy modifies a patient's genes to treat diseases. That is the simple definition, and I'm very proud to say that at Novartis, we have been at the front of this revolutionary approach. There are already a couple of solutions on the market. Novartis has brought forward treatment for pediatric patients with spinal muscular atrophy - a devastating and potentially fatal genetic disease. Another solution is a novel gene therapy to treat patients with a rare form of inherited vision loss. These one-time treatments have demonstrated exceptional efficacy.

Of course, like any other innovation, it brings some controversy as well. That is why we need to transparently talk about that, to raise education and awareness on those topics. And at the end of the day, we will see that science will prevail. By the way, in 99% of the cases, conspiracy theories and misunderstandings come from people with no particular knowledge on the matter.

I recently watched Carl Sagan's old lecture from the 1970s, in which he warns that society's interest in science is fading. It seems that it has already faded now. We used to be excited about discoveries, we used to put scientific achievements on the front pages of newspapers, and now we are mostly interested in cats, celebrities and cooking classes. What has happened to that spirit of curiosity?

I believe it's still there. We are just overwhelmed with the amount of information that our society produces nowadays. Social media in particular have brought a lot of information that we are facing daily. And because of that, news on innovation is somehow diluted. There's too much false, or irrelevant information. Scientific discovery is still there, probably even more than before, but it's harder to see and because of that sometimes we have this feeling of decline. It is simply a problem of perception. If you put away all the unnecessary bits you will see significant advancement. The health sector has been bending the curve of life. We are living longer than ever. And our healthy, meaningful years are more than ever.



Novartis is in the process of a massive transformation, which will see the generics division of Sandoz spun off into a standalone company. Thus, Novartis will remain the largest company in the world for innovative medicines, and Sandoz will be the largest company for generics. How will this transformation affect your business in Bulgaria?

The separation will create standalone companies which can focus on their respective strategies and succeed in their business segments. This spinoff will not affect patients, nor our partners and stakeholders in Bulgaria. They are going to receive the same level of service and quality as they are receiving today.

Sandoz, as you said, is an established European champion and global leader in generics and biosimilars with an impressive scientific heritage and one of the strongest brands in the industry. Novartis, on the other side, is transforming into a pure-play innovative medicine business. We are going to focus on five therapeutic areas: cardiovascular, immunology, neuroscience, solid tumours and haematology. We have significant market and pipeline assets in each of these areas. Then, in addition to the two established technology platforms - chemistry and biotherapeutics - Novartis will also be pursuing gene and cell therapy, radioligand therapy and xRNA emerging platforms.

What is the role of Bulgaria in the business model of Novartis? Could it be an R&D destination as well as a market?

Bulgaria, despite its' relatively small size in comparison to the larger markets, plays a pivotal role in the Novartis business model. This relatively smaller scale is giving opportunity for more experimentation, and it is easier logistically.

Also, in Bulgaria, we have a very high-tech environment. When I arrived, I was impressed by the number of tech companies here and the high levels of tech literacy. And I was amazed at how creative and innovative universities and physicians at hospitals are, despite sometimes having limited infrastructure in comparison to Western Europe.

Bulgaria's competitive tax rates are also creating a favourable business climate for additional investment. Finally, no less important are Bulgarian people, with their optimism, passion, and creativity. There are a lot of talents in Bulgaria. Novartis is developing future

healthcare leaders for Bulgaria but also internationally.
I should add this is also a country where clinical research is very well set up, with excellent physicians. There is a lot of growth potential in this area for the near future.

Over the past decade, we have seen increasingly high demands from investors for corporate performance. In sectors such as automotive or communications technology, many companies have been forced to abandon lower-margin segments and focus only on the most profitable ones. Is there also a danger of such a trend in the pharmaceutical sector? It's no secret that the main profits come from drugs for mass diseases, such as cardiovascular and cancer. But is there a risk that people with rarer conditions will be overlooked?
It's a very complex question. In modern capitalism, we have been facing so-called shareholder centricity for a long time. The ultimate goal was to maximize the profit for shareholders through revenue growth, operating margins increase and optimising capital efficiency. However, the profit margin is not a suitable indicator for comparing companies from different Industries. In research-intensive industries such as pharmaceuticals, we depend on the margins to fund high expenditures in research and development. We invest a large portion of our sales directly back into the R&D of new treatments. Drug development is a very high-risk business: out of five to ten thousand initial solutions, only one may reach the market in the end. To find investors willing to finance such a high-risk business, attractive profit prospects are imperative.
On the other hand, I believe now we are facing the transition from shareholder capitalism to so-called stakeholder capitalism. Creating value for shareholders remains important, but we need also to create value for the other relevant stakeholders in our business - patients, customers, employees, partners, non-profit organisations, society and communities in general. You will see that when we do financial reporting on a quarterly or yearly basis, it's not only about margins and financial key performance indicators anymore. We are reporting on the so-called ESG - environmental, social and corporate governance - indicators.

You ask if we are now focusing only on diseases that enable higher margins. The answer is no. We are not neglecting rare diseases. Cancer nowadays is not defined as one large disease area, it's actually a set of hundreds of rare diseases. At the same time, we have technology capabilities that are applicable to rare diseases as well. And due to our footprint and capacity, we can do it without high costs.

Annually, Novartis invests about 10 billion dollars in research and development - one of the highest indicators not only in the pharmaceutical sector but also in global business in general. But in fact, less than 1 per cent of the drugs developed are successful and reach the market. And at the same time, regulators in the US and Europe are putting more and more pressure on the pharmaceutical sector because of its high prices. How should the business model in the sector change in the future?

"In Bulgaria, we have a very high-tech environment. When I arrived, I was impressed by the number of tech companies here and the high levels of tech literacy. And I was amazed at how creative universities and physicians at hospitals are"

Healthcare spending is growing faster than GDP. We need to acknowledge that reality. The governments and healthcare systems do face significant challenges. And I believe that we all need to contribute and work together towards a joint solution. It is not just a problem for one group of stakeholders.
I also think, however, that investment in the healthcare sector should not be neglected. Usually, it's wrongly perceived as a cost. But it is truly an investment...

Speaking of that, Bulgarians are the nation with the lowest life expectancy in the EU. Where do you see the main problems in Bulgarian healthcare?
It is very complex, related both to the access to healthcare funding, socioeconomic factors, lifecycle consideration and many, many others. I will only mention a few. Late detection of diseases is a huge challenge here. Then, prevention: it is extremely important in order to increase life expectancy. To do that, we need to increase overall health education, do more screenings, routine checkups... And finally, I think an increase in investment is needed as well. Healthcare investment here remains well below the European average, and it is still widely perceived as a cost. But it is not, it's an investment. A recent survey in the UK has shown that for every pound invested in the healthcare sector, there is a return of four pounds for the economy through increased productivity.

You hold a - PhD in bioinformatics. What effect could the advances in artificial intelligence have on pharmaceuticals?
I believe that artificial intelligence will lead us to a world in which a patient's journey starts with prevention and not with diagnosis. In the pharmaceutical sector, AI will enable us to do clinical testing on so-called digital twins, instead of animals in the preclinical stage or human beings in the clinical stage. It will help us to do earlier detection, faster diagnosis and treatment planning - particularly in the short term when it comes to analyzing medical images such as X-rays, MRIs, and CT scans.
Then we will see also the role of artificial intelligence in patient monitoring and remote health. AI algorithms will be integrated into so-called wearable devices and we will have a remote monitoring system enabling real-time analysis of vital signs and early detection of anomalies. Then comes the advancement of precision medicine. By analyzing large-scale genomic and patient data, AI will be able to identify patterns and genetic markers associated with specific treatments and to identify upfront the most suitable patients for a given treatment. And finally, I think we will have chatbots or some kind of round-the-clock devices that will advise us on our health in real time for prevention, risk identification and also for personalizing treatment. Thanks to Ai, people on treatment will have a much better quality of life. And the economy will gain from that, too.

Europe is taking a very ambitious course towards a carbon-neutral economy. How does this affect your business? What role can the pharmaceutical sector play in the green transition?
All those so-called ESG key performance indicators are becoming now part of our business. The push towards a carbon-neutral economy is a global imperative. Our commitment is to become carbon neutral in our operation by 2025, and in our supply chains by 2030. We are investing a lot in renewable energy, improving our operational efficiency. This is a part of our strategic business model and a part of our regular reporting. This is also what new generations of people willing to work for the pharma industry want - they want to work for a purpose-driven, people-oriented company that cares for people and the environment. I believe we are going in that direction more and more as an industry. For Novartis, I can confirm it for sure, and I'm very, very proud of that. ■

ОТДАЙ СЕ НА ЛЯТНО СПОКОЙСТВИЕ

Застраховка „Защитен дом“ с -45% отстъпка.



Армеец

Винаги с вас!

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

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

Застраховка „Защитен дом” е на промоционална лятна цена с 45 % допълнителна отстъпка от 1 юни до 30 септември 2023 г. За повече информация посетете интернет страницата на дружеството www.armeec.bg или се обадете на националния ни номер 0700 1 39 39.

БЪЛГАРИЯ И ХОЛАНДСКОТО ПРОКЛЯТИЕ

За пореден път влизането на страната в Шенген може да бъде блокирано от вътрешните проблеми на Нидерландия



Думата "Шенген" има почти магическо звучене за стотици хиляди българи, които всяко лято прекарват по няколко часа от живота си в опашките по границата с Гърция. И вероятно звучи още по-примамливо за хиляди бизнеси не само в България, но и в Гърция, които биха имали неимоверно по-лесен достъп до общия европейски пазар, ако страната беше част от Шенген. България и Румъния, които са членки на Европейския съюз от 2007 година, вече почти две десетилетия напразно се надяват да бъдат допуснати и в Шенгенското пространство. Тази зона, свободна от граничен контрол, обхваща всички останали членки на ЕС без Кипър и Ейре, както и Швейцария, Норвегия и Исландия.

Куриозното е, че България и Румъния са задължени да влязат в Шенген по силата на присъединителните си договори към ЕС. Но вече 16 години отделни други държави блокират приемането им - напук на специалните резолюции на европарламента и на изявленията на Европейската комисия, че двете страни са напълно готови за зоната. ▶

40 | КРАЯТ НА ИМПЕРИИТЕ
THE END OF EMPIRES



46 | ВОЙНАТА, КОЯТО НЕ СВЪРШВА
THE WAR THAT NEVER ENDS





Участници в Прайд парада в Амстердам, маскирани като Марк Рюте и крал Вилем-Александър
Amsterdam Pride parade participants masked as Mark Rutte and king Willem-Alexander

BULGARIA AND THE DUTCH CURSE

Once again, the country's entry into Schengen could be blocked by the Netherlands' internal problems

The word "Schengen" has an almost magical sound for hundreds of thousands of Bulgarians, who every summer spend several hours of their lives in queues along the border with Greece. And it probably sounds even more enticing for thousands of businesses not only in Bulgaria, but also in Greece, which would have incredibly easier access to the common European market if the country were part of Schengen. Bulgaria and Romania, which have been members of the European Union since 2007, have been hoping in vain for almost two decades to be admitted to the Schengen area. This zone, free of border controls, covers all other EU members except Cyprus and Eire, as well as Switzerland, Norway and Iceland.

The curious thing is that Bulgaria and Romania are obliged to enter Schengen by virtue of their accession treaties to the EU. But for 16 years now, other countries have blocked their adoption - despite the special resolutions of the European Parliament and the statements of the European Commission that both countries are fully ready for the area.

2023 was finally giving hope that this harassment would end. The European Parliament adopted another resolution calling on the member states to accept Bulgaria and Romania (with 526 votes "for" and only 57 "against"). And this time, the MEPs added the warning that any new blocking and delay will only serve Russian policy in Europe. It seemed that even the Netherlands, which has consistently blocked Bulgaria's bid since 2011, would back down this time.

Now, however, the Hague seems simply unable to do so. On July 7, Prime Minister Mark Rutte interrupted King Willem-Alexander's vacation to hand him the resignation of his government after the four-party coalition collapsed over disputes over immigration policy. Rutte himself, who has ruled the country since 2010, has said that this time he will leave politics and will not take part in future snap elections.

The vote is scheduled for November 22 this year, largely dashing Sofia's hopes (Romania's entry into Schengen last year was blocked by Austria, not the Netherlands). In theory, Rutte's resigned government could approve Bulgarian membership; in reality, however, it will most likely use the resignation as an excuse to transfer the decision to parliament. There, Bulgarian membership in Schengen clearly has no support. Finance Minister Sigrid Kaag has already confirmed that the government will go that way on another key issue: the reform of Europe's deficit and debt rules, where the Netherlands and Spain have been the main drivers. "As is good political practice in the Netherlands, once the government becomes caretaker one has to be very reserved and not forward-leaning," Kaag explained.

Even after the elections in November, the emergence of a new government is far from certain. There are currently as many as 17 parties in the 150-member lower house of parliament, from the far-right Freedom Party to pensioners and animal rights parties. Forming a coalition will not be easy. ■

▶ 2023 най-после даваше надежда, че този тормоз ще приключи. Европейският парламент прие поредната резолюция, призоваваща държавите-членки да приемат България и Румъния (с 526 гласа "за" и само 57 "против"). И този път добави предупреждението, че всяко ново блокиране и забавяне ще е само в услуга на руската политика в Европа. Изглеждаше, че дори Нидерландия, която неизменно блокира българската кандидатура от 2011 насам, този път ще отстъпи.

Сега обаче тя, по всичко личи, просто не е в състояние да го направи. На 7 юли премиерът Марк Рюте прекъсна ваканцията на крал Вилем-Александър, за да му връчи оставката на своето правителство, след като съставената от четири различни партии коалиция се разпадна заради спорове около имиграционната политика. Самият Рюте, който управлява страната от 2010 насам, заяви, че този път ще напусне политиката и няма да участва в бъдещите извънредни избори.

Вотът е насрочен за 22 ноември тази година, което до голяма степен попарва надеждите на София (приемането на Румъния в Шенген миналата година бе блокирано от Австрия, не от Нидерландия). На теория правителството в оставка на Рюте може да одобри българското членство; на практика обаче е почти сигурно, че то ще използва оставката като извинение да прехвърли решението към парламента. Там българското членство в Шенген подчертано няма подкрепа. Финансовият министър Сигрид Каах вече потвърди, че правителството ще походи по този начин по друг ключов въпрос: реформата в европейските правила за дефицита и дълга, където Нидерландия и Испания бяха основните движещи сили. "Добра политическа практика в Нидерландия е, щом правителството стане временно, то да действа много резервирано, а не проактивно", обясни Каах.

Дори и след изборите през ноември излъчването на ново правителство съвсем не е сигурно. В 150-членната долна камара на парламента в момента има цели 17 партии, от крайнодясната Партия на свободата до партиите на пенсионерите и на защитниците на животните. Формирането на коалиция няма да е лесно. ■

RADIS GROUP
CORPORATION

Delightful summer destinations





Blu Bay

Blu Bay Hotel Sozopol

Hotel Alba Sunny Beach





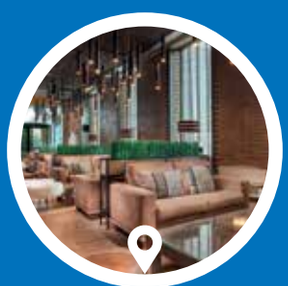
ALBA
SUNNY BEACH HOTEL

Enjoy the ideal summer experience in one of our hotels, located just **steps away from the sea.**

Visit our business hotels:



Best Western Premier Sofia Airport Hotel



Expo Hotel Sofia



The Stay Hotel Plovdiv

BOOK NOW:

blu-bay.com / alba-hotel.com / hotelpremiersofia.com / hotelexposofia.com / thestayhotelplovdiv.com

КРАЯТ НА ИМПЕРИИТЕ

Цялата човешката история е оформяна от няколко десетки империи, съществували през вековете. Но дали днес не сме свидетели на рухването на последните?



Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

На 23 юни, когато колоната бойци на Евгений Пригожин пътуваше от Ростов към Москва, светът затаи дъх. Това изглеждаше като развръзката на една епохална драма: окончателното рухване на едната от двете големи империи, родени от XX век. И поредния епизод от любимата поредица на историците, следящи колапса на империите от Дарий III и Александър Македонски насам.

ВЪЛНЕНИЕТО СЕ ОКАЗА ПРИБЪРЗАНО: походът на "Вагнер" към Москва ще се запомни не като последния етап от исторически разпад, а само като дребен епизод от боричканията на хората под вожда, между военни и придворни - явление, което е характерно не само за съвременна Русия, но и за Съветския съюз, и дори за Царска Русия преди това.
Даже и самият факт, че един от най-приближените на лидера за кратко се е разбунтувал, не би трябвало да ни впечатлява чак толкова. В края на краищата говорим за страната, в която първият демократично избран президент обстреля първия демократично избран парламент с танкове през октомври 1993.

Освен това мнозина биха възразили, че разпадането на съветската империя отдавна вече е в миналото - вероятно още след пуча през 1991. Днешна Русия е многонационална държава, но не е империя в класическия смисъл. Също както и Съединените щати не са империя - нищо, че навремето Дик Чейни се изпусна да ги определи като такава в една поздравителна картичка.

КАКВО Е ИМПЕРИЯ? ИСТИНАТА Е, ЧЕ НЯМА общоприета дефиниция. По-традиционните историци биха смънкали нещо за политически съюз на различни



територии и народи, създаден чрез завоевание и управляван централно. Поголемите буквалисти биха добавили и "ръководен от император". В този смисъл човешката история познава поне петдесетина различни империи (едно любопитно отклонение: западната историография обикновено говори за Първа българска империя и Втора българска империя, а не за Първо и Второ българско царство - термините, използвани от българските историци. България от Крум до Симеон определено покрива основните "изисквания" за империя - защо тогава толкова се срамуваме от това понятие? Наследство от антиимпериалистическия наратив на социалистическата епоха ли е това? Тема на съвсем друг разговор).

Ако се придържаме към традиционните определения, излиза, че всички класически империи са вече отмрели. Покойният вече британски историк Харолд Пъркин дори твърдеше, че темпото на разпада им постоянно се ускорявало в хода на историята, и затова XX век е бил свидетел на рекорден брой рухнали империи: цели седем (имперски Китай, Германия, Австро-Унгария, Османската империя, Япония и Британската империя, и, в особения случай с Русия, две рухвания - първо като царска Русия, и после като СССР).

КАКВОТО И ДА РАЗБИРАМЕ под термина "империя", ясно е, че именно империите винаги са били главните действащи лица на световната сцена. "Голяма част от онова, което наричаме история, се състои от делата на 50 до 70 империи, владели някога множество народи по големи късчета от глобуса", пише преди време големият британски историк Нийл Фъргюсън, автор на "Възходът на парите" и "Цивилизация: Западът и ▶

▶ другите". Той също отбелязва, че с течение на времето дълголетието на империите отчетливо намалява. Западната Римска империя е оцеляла 422 години, ако сложим точката при смъртта на император Теодосий. Източната римска империя, която все още по навик - и погрешно - наричаме Византия, е оцеляла 1058 години. Османската империя живя 469 години; австрийската и руската изкараха горедолу по три века, както и морските империи на Западна Европа (британска, френска, испанска, португалска).

На този фон империите на XX век наистина изглеждат като еднодневки. Съветският съюз живя седем десетилетия. Японската империя, започнала със завладяването на Тайван през 1895, изкара едва около 50. Третият райх на Хитлер не издържа и десетилетие.

КАК СТОЯТ НЕЩАТА ДНЕС? На теория в наши дни не съществува нито една империя, а само малко над 190 национални държави. Но, както отбелязва Нийл Фъргюсън, "призраците" на някогашните империи продължават да измъчват планетата. Почти всички днешни конфликти могат да бъдат проследени до някое имперско решение в миналото: "спорна граница тук, стратегия на разделяй-и-владей там", както пише Фъргюсън. В грозния разпад на бивша Югославия можем да открием както пресичането на интересите на днешните големи сили, така и вековете на боричкания между Русия, Австро-Унгария и Османската империя. Барутният погреб, какъвто е Близкият изток от седем десетилетия, е обречен да е такъв от тайния договор Сайкс-Пико от 1916 година - един от последните, предсмъртни актове на Британската и Френската империи.

А какво да кажем за съвременна Русия, за САЩ, дори за Китай? Нима те не са империи? Със сигурност не са управлявани от императори; но и Китай, и Русия са многонационални държави с отчетливи сепаратистки настроения в някои региони. Отвъдморската експанзия на САЩ, започнала с Испано-американската война през 1898, се върна няколко стъпки назад: Панама, Филипините, Палау, Микронезия, Маршаловите острови, Хаити и Доминиканската република, които бяха под директен американски контрол, днес са независими държави. Но испаноезичното население на Пуерто Рико, говорещите чаморо на остров Гуам и говорещите самоански в Американска Самоа не се вписват много в определението за "национална държава". А може би и самото определение за империя трябва да се

В днешния свят не е необходимо да завладяваш някоя територия, за да имаш имперски контрол върху нея: било военен, било икономически. Американският долар е по-могъщ инструмент на щатското влияние по света от целия арсенал на Пентагона

осъвремени и нагоди към реалностите на XXI век? В края на краищата в днешния свят не е необходимо да завладяваш някоя територия, за да имаш класическия имперски контрол върху нея: било военен, било чисто икономически. Американският долар със сигурност е по-могъщ инструмент на щатското влияние по света от целия арсенал на Пентагона. А властта на Китай, особено след мащабни програми като "Един пояс, един път", далеч надхвърля политическите граници, контролирани от Пекин. С електрификацията на транспорта и прехода на енергетиката към възобновяеми източници Китай, който е водещият доставчик и на двете технологии, става по-могъщ отвсякога.

СПОКОЙНО МОЖЕМ ДА ГО КАЖЕМ на глас: Русия, САЩ и Китай са империите на съвременния свят. И, както всички империи в историята, след зараждането и възхода си, в един момент ще преживеят упадък и колапс. Русия е в тази фаза още от ерата на Горбачов, и ако войната в Украйна изобщо доказва нещо до момента, то е, че спирането на разпада ще е неимоверно трудно. Все повече анализатори виждат признаците на упадък и при Съединените щати. През 1989, когато Франсис Фукуяма публикува "Краят на историята", Америка вече бе спечелила Студената война и мнозина вярваха, че тя ще моделира света по свое подобие поне в следващия един век. Но днес, три десетилетия по-късно, в американската мощ има пукнатини. Хегемонията на долара отслабва, макар и бавно. Дори военното могъщество на страната, която харчи в пъти повече от всички други за въоръжаване, не е вече толкова непоколебимо: съпоставете светкавичната победа в първата Война в залива преди 32 години с унизителното оттегляне на Байдън от Афганистан преди две.

НА ПРЪВ ПОГЛЕД САЩ И РУСИЯ са много различни държави. Но те силно си приличат по един показател, който според Харолд Пъркин е ключов за разпада на империите. Основната функция на всяка държава - и особено на империите - според Пъркин е извличането на икономическия излишък от производителите. С този излишък, разумно преразпределен, се издържа онова, което наричаме цивилизация - от обществените служби до изкуствата. Но когато елитите започнат да извличат повече, отколкото им се полага, и да го преразпределят не толкова честно, колкото преди, тогава падането на империята е неминуемо. Това се случва някога с Римската империя: градското население се обременява с все по-тежки данъци, селското е все по-поробено и тежко експлоатирано. Резултатът от това е, че накрая на населението изобщо не му пука за оцеляването на държавата.

Русия на олигарсите и Америка на свръхкорпорациите определено показват признаци на несправедливо разпределение на излишъците.

"По-ранните империи са падали, защото елитите са вземали повече от полагащия им се дял от дохода и ресурсите, и са плащали цената с вътрешни болести, депресия, бунтове или външни завоевания", писа Пъркин в статия за The Guardian преди две десетилетия, когато устоите на Pax Americana все още изглеждаха непоклатими. "Американската империя е първата, в която цялото население, макар и много неравностойно, участва в експлоатацията на останалия свят. Ще приеме ли останалият свят този неравен баланс? Или ще се разбунтува срещу опита да бъде въвлечен в икономически и климатичен хаос?". Вероятно следващите десетилетия ще ни дадат отговора на този въпрос. Колкото до рухването на днешните империи, не очаквайте то да се случи в рамките на ден-два, с един танков поход или нещо подобно. Падането на една империя никога не е грандиозно, еднократно събитие - по-скоро, както писа американският историк Патрик Уайман, то е каскада от отделни, дребни и привидно незначителни провали. Едва след края им ще осъзнаем, че те са били действия от несравнимо по-внушителна драма. ■

THE END OF EMPIRES



All of human history has been shaped by several dozen empires that have existed over the centuries. But are we now witnessing the collapse of the last ones today?

By KALIN ANGELOV / Photography ISTOCK

On June 23, as Yevgeny Prigozhin's column of fighters travelled from Rostov to Moscow, the world held its breath. This seemed like the denouement of an epochal drama: the final collapse of one of the two great empires born in the Twentieth century. And another episode in the favourite series of historians following the collapse of empires, from the times of Darius III and Alexander the Great.

THE EXCITEMENT WAS RUSHED: Wagner's march to Moscow will be remembered not as the last stage of historical decay, but only as a small episode of the struggles of the people under the leader, yet another conflict between the military and courtiers - a phenomenon that is characteristic not only of modern-day Russia but also for the Soviet Union, and even for Tsarist Russia before that.

Even the very fact that one of the closest to the leader briefly rebelled should not impress us that much. After all, we are talking about the country where the first democratically elected president shelled the first democratically elected parliament with tanks in October 1993.

Also, many would argue that the collapse of the Soviet empire is long overdue - probably since the 1991 coup. Today's Russia is a multinational state, but not an empire in the classic sense. Just as the United States is not an empire - although Dick Cheney once described it as such in a greeting card.

WHAT IS AN EMPIRE? IN TRUTH, THERE IS NO universally accepted definition. More traditional historians would mumble something about a political union of different territories and peoples created by conquest and governed centrally. Greater literalists would also add "ruled by an emperor." In this sense, human history knows at least fifty different empires (a curious deviation: Western historiography usually speaks of the First Bulgarian Empire and the Second Bulgarian Empire, and not of the First and Second Bulgarian Kingdoms - the terms used by Bulgarian historians. Bulgaria from Krum to Simeon definitely covers the basic "requirements" for empire - why then are we so ashamed of the concept? Is this a legacy of the anti-imperialist narrative of the socialist era? A topic for a whole other conversation).

If we stick to traditional definitions, it turns out that all the classical empires are already dead. The late British historian Harold Perkin even claimed that the pace of their disintegration had steadily accelerated throughout history, and thus the 20th century witnessed a record number of collapsed empires: as many as seven (Imperial China, Germany, Austria-Hungary, the Ottoman Empire, Japan and the British Empire, and, in the particular case of Russia, two collapses - first as Czarist Russia and then as the USSR).

WHATEVER WE MEAN by the term "empire," it is clear that empires have always been the main actors on the world stage. "Much of what we call history consists of the deeds of the 50 to 70 empires that once ruled multiple peoples across large chunks of the globe," wrote the great British historian Neil Ferguson, author of "The Ascent of Money" and "Civilization: The West and the Rest". He also notes that over time the longevity of empires declines markedly. The Western Roman Empire survived for 422 years, if we put the full stop at the death of Emperor Theodosius. The Eastern Roman Empire, which we still habitually - and wrongly - call Byzantium, survived for 1058 ▸

▸ years. The Ottoman Empire lived for 469 years; the Austrian and the Russian lasted more or less three centuries each, as did the maritime empires of Western Europe (British, French, Spanish, and Portuguese). Against this background, the empires of the 20th century really seem like one-day events. The Soviet Union lived for seven decades. The Japanese Empire, which began with the conquest of Taiwan in 1895, lasted only about 50. Hitler's Third Reich did not even last a decade.

HOW ARE THINGS TODAY? In theory, not a single empire exists these days, just over 190 nation-states. But, as Niall Ferguson points out, the "ghosts" of former empires continue to haunt the planet. Almost all of today's conflicts can be traced back to some imperial decision in the past: "an arbitrary border here, a divide-and-conquer strategy there," as Ferguson writes. In the ugly disintegration of the former Yugoslavia, we can find both the intersecting interests of today's great powers and the centuries of strife between Russia, Austria-Hungary and the Ottoman Empire. The gunpowder keg that the Middle East has been for seven decades was made inevitable by the secret Sykes-Picot Treaty of 1916, one of the last, dying acts of the British and French empires.

And what about modern Russia, the USA, and even China? Aren't they empires? Certainly not ruled by emperors; but both China and Russia are multinational states with distinct separatist sentiments in some regions. US overseas expansion that began with the Spanish-American War in 1898 took several steps back: Panama, the Philippines, Palau, Micronesia, the Marshall Islands, Haiti, and the Dominican Republic, which were under direct American control, are now independent countries. But the Spanish-speaking population of Puerto Rico, the Chamorro-speakers of Guam, and the Samoan speakers of American Samoa don't quite fit the definition of a "nation-state." And maybe the very definition of empire should be modernized and adapted to the realities of the 21st century. After all, in today's world, you don't need to conquer a territory to have the classic imperial control over it: either military or purely economic. The US dollar is certainly a more powerful tool of US influence around the world than the entire arsenal of the Pentagon. And China's power, especially after large-scale programs such as the Belt and Road, far exceeds the political boundaries controlled by Beijing. With the electrification of transportation and the energy transition to renewable sources, China, which is the leading supplier of both technologies, is becoming more powerful than ever.



WE CAN SAFELY SAY IT out loud: Russia, the USA and China are the empires of the modern world. And, like all empires in history, after their birth and rise, they will at some point experience decline and collapse. Russia has been in this phase since the Gorbachev era, and if the war in Ukraine has proven anything so far, it's that stopping the collapse will be incredibly difficult. More analysts are seeing signs of decline in the United States as well. In 1989, when Francis Fukuyama published The End of History, America had already won the Cold War, and many believed it would shape the world in its image for at least the next century. But today, three decades later, there are cracks in American power. The hegemony of the dollar is weakening, albeit slowly. Even the military power of the country that spends many times more on armaments than anyone else is no longer so unshakeable: compare the lightning victory in the first Gulf War 32 years ago with Biden's humiliating withdrawal from Afghanistan two years ago.

AT FIRST GLANCE, USA AND RUSSIA are very different countries. But they are very similar in one indicator that, according to Harold Perkin, is key to the collapse of empires. The main function of any state - and especially of empires - according to Perkin, is to extract economic surplus from producers. By this surplus, judiciously redistributed, what we call civilization is sustained, from the public services to the arts. But when the elites begin to extract more than their share and redistribute it less fairly than before, then the fall of the empire is inevitable. This once happened with the Roman Empire: the urban population was burdened with increasingly heavy taxes, and the rural population was increasingly enslaved and heavily exploited. The result of this was that in the end, the population did not care at all about the survival of the state.

Russia of the oligarchs and America of the super-corporations definitely show signs of an unfair distribution of surplus.

"Earlier empires declined because the elites took more than their share of income and resources and paid the price in internal malaise, depression, rebellion or external conquest," Perkin wrote in an article for The Guardian two decades ago when the bulwarks of Pax Americana still seemed unshakeable. "The American is the first empire in which the whole home population, though very unequally, shares in the exploitation of the whole world. Will the rest of the world accept this unequal balance? Or will it revolt against being dragged down into economic and climatic chaos?". Perhaps the next decades will give us the answer to this question. As for the collapse of today's empires, don't expect it to happen in a day or two, with one tank march or anything like that. The fall of an empire is never a spectacular, one-time event—rather, as the American historian Patrick Wyman has written, it is a cascade of individual, small, and seemingly insignificant failures. Only after they are over will we realize that they were acts of an incomparably more impressive drama. ■



WELCOME TO NESSEBAR, BULGARIA

RESERVATIONS

+359 885 599 522

At 30m from the beach!





MAKE YOUR ONLINE RESERVATION HERE



ВОЙНАТА, КОЯТО НЕ СВЪРШВА

70 години след датата, уж сложила точка на конфликта, Корея все още е разделена и нащрек

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография ISTOCK

Запитаме ли се как спират войните, винаги си спомням как преди 15 години видях корейско-корейската граница.

ВСЪЩНОСТ, ДУМАТА „ГРАНИЦА“ НЕ Е ТОЧНА. Защото Южна и Северна Корея са различни държави само де факто, но не де юре. През 1950 те започнаха кръвопролитни сражения, взели три милиона човешки живота. Първо северните превзеха почти целия полуостров. След това същото направиха южните, подкрепени от американци под флага на ООН, после отново северните, подкрепени от т.н. “китайски доброволци”. Накрая през 1953, равновесната точка се установи на 38-ия паралел. „Оттогава имаме примирие, но не и мирен договор“, ми каза през 2008 бившият външен министър на Южна Корея Хан Сунджу. „Бойни действия няма, но технически войната не е свършила.“

ЮЖНОКОРЕЙСКИЯТ И СЕВЕРНОКОРЕЙСКИЯТ войник стояха един срещу друг на самата линия. Наблизо бе помещението, в което по правило имат достъп военни и от двете страни. Там южните бяха заели напрегната поза от таекуондо; готови да реагират всяка секунда. Казват, един от другите влязъл и си избърсал носа и обувките с две от знаменцата на съюзниците. Оръдията отдавна бяха млъкнали, но воюваха знамената: южнокорейците вдигнали своето на 100 метра, но севернокорейците ги надминали със 160. Само най-силният вятър може да развее едно от най-големите знамена на света. Неговите 31 метра плющят над пропагандното село на северните. На ничията земя - демилитаризираната зона между двете Кореи - Студената война продължава.

ТАКА ИЗГЛЕЖДА „ЗАМРАЗЕНИЯТ КОНФЛИКТ“: напрежение, злоба, пропаганда, мъчително и непрекъснато дебнене. Вече точно седем десетилетия раната стои отворена. Това е и един от сценариите за Украйна, според песимистите – най-реалистичният.

В древната китайска “Книга за промените” И Цзин в основата на мирозданието лежат космическите близнаци и антиподи Ин и Ян - женското и мъжкото начало. Всяко съдържа зародиша на другото, Ин и Ян са едновременно и пълна прилика, и пълна противоположност.

Ако развием метафората в политически смисъл, то Студената война създаде няколко държави Ин и Ян - два Виетнама, две Германии, два Йемена, две Кореи. Всеки от двата близнака беше обърнат образ на другия. Те бяха в различни светове, но всичко, което единия постигаше, бе реплика на постигнатото от другия.

ЗАД КОРЕЙСКИЯ ЮГ СТОЕШЕ ЗАПАДЪТ, зад Севера – другият полюс. На Юг градяха икономика на просперитета, на Север - Града на слънцето. Но през годините, отново по логиката на Ин и Ян, противоположността прескачаше в подобие: тоталитаризмът на Север подтикна Юга към военна диктатура, и обратно - демократизацията на Юг тласна Севера към наченки на отваряне към света. В света на противоположностите двете Кореи не могат една без друга; но в света на



еднаквостите те още не могат да се обединят. Южна Корея е при свръхтехнологиите, а Северна - при свръхутопията.

Цялата стратегическа мисъл на Южна Корея е насочена към деня, когато ще падне една от последните Берлински стени в света, колкото и далече да е той. „Обединението на Корея, по начина, по който стана в Германия, не е много възможно в близко бъдеще“, твърдеше Хан. „Колкото повече ние, на Юг, говорим за това, толкова повече Северна Корея се дърпа.“

Има и обективни препятствия. Според Хан Сун-джу те са главно две. „Първото е нежеланието на Северна Корея да отвори обществото си. Като виждa какво се случи с Източна Германия и Източна Европа като цяло, иска да получава от нас само помощ, без да разтваря врати за чуждо влияние. Второто, много важно препятствие, е ядрената програма на Северна Корея. Преговорите по този въпрос не вървят гладко.“

БОЛКАТА НА РАЗДЕЛЕНИЕТО ПРЕЧИ

Южна Корея да се нарадва на “Чудото на река Хан”, наречено така заради реката в столицата Сеул: възходът на южнокорейската индустрия, високият стандарт, 93 % от домакинствата с интернет, шесто място по технологии в света. Всичко това дойде с вярата, че корейците могат.

Помня и интереса на бившия външен министър и водещ анализатор Хан към българския преход: дали в деня на хипотетичното обединение Корея ще избегне нашите грешки? Корейското стратегическо мислене е помислило и за това.

Може би тъкмо корейците трябва да питаме за перспективите на войната в Украйна – и за неизбежното възстановяването впоследствие. Те знаят най-добре, че кървавите войни свършват бавно. Че западната помощ е решаваща тогава, когато имаш волята да си помогнеш и сам. И че най-трудното идва после, когато млъкнат оръдията – и раните трябва да се превързват. „Оптимизмът бе най-голямата ни победа“, ми казаха в Корея преди 15 години. Едва сега разбирам напълно колко вярно е това. ■

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

THE WAR THAT NEVER ENDS

70 years after the date that supposedly ended the conflict, Korea is still divided and on alert



By BOYKO VASILEV / Photography ISTOCK

If we ask ourselves how wars stop, I always remember how 15 years ago I saw the Korean-Korean border.

ACTUALLY, THE WORD "BORDER" IS NOT CORRECT. Because South and North Korea are different countries only de facto, but not de jure. In the 1950s, they began bloody battles that claimed three million lives. First, the northerners captured almost the entire peninsula. Then the South, supported by Americans under the UN flag, did the same, and then again the North, supported by the so-called "Chinese volunteers". Finally, in 1953, the equilibrium point was established at the 38th parallel.

"Since then, we have had a truce, but not a peace treaty," former South Korean foreign minister Han Sun-ju told me in 2008. "There is no fighting, but technically the war is not over."

The SOUTH KOREAN AND NORTH KOREAN soldiers stood facing each other on the very line. Nearby was the room to which, as a rule, soldiers from both sides had access. There, the Southerners had assumed a taekwondo tense stance; ready to react at any second. They say one of the others went in and wiped his nose and shoes with two of the Allied flags.

The cannons had long since fallen silent, but the flags were fighting: the South Koreans raised theirs at 100 meters, but the North Koreans surpassed them by 160. Only the strongest wind can blow one of the largest flags in the world. Its 31 meters splash over the Northerners' propaganda village. In no man's land - the demilitarized zone between the two Koreas - the Cold War continues.

THIS IS WHAT THE "FROZEN CONFLICT" LOOKS LIKE: tension, malice, propaganda, excruciating and continuous stalking. The wound has been open for exactly seven decades now. This is also one of the scenarios for Ukraine, according to the pessimists – the most realistic.

In the ancient Chinese "Book of Changes," Yi Ching, the cosmic twins and antipodes Yin and Yang - the female and male principles - lie at the foundation of the universe. Each contains the seed of the other, Yin and Yang are both complete similarities and complete opposites.

If we develop the metaphor in a political sense, the Cold War created several Yin and Yang countries - two Vietnams, two Germanys, two Yemens, and two Koreas. Each of the two twins was a mirror image of the other. They were in different worlds, but everything one achieved was a replica of what the other achieved.

BEHIND THE KOREAN SOUTH STANDED THE WEST, behind the North – the other pole. In the South, they built an economy of prosperity, in the North - the City of the Sun. But over the years, again according to the logic of Yin and Yang, the opposite leapt into similarity: the totalitarianism of the North pushed the South to a military dictatorship, and vice versa - the democratization of the



South pushed the North to the beginnings of opening to the world. In a world of opposites, the two Koreas cannot do without each other; but in the world of sameness, they cannot yet unite. South Korea is about super-technology, and the North is about super-utopia.

All of South Korea's strategic thinking is focused on the day when one of the last Berlin Walls in the world will fall, however far that may be. "The unification of Korea, the way it happened in Germany, is not very possible in the near future," Hahn claimed. "The more we in the South talk about it, the more North Korea pulls back."

There are also objective obstacles. According to Han Sun-joo, they are mainly two. "The first is North Korea's reluctance to open up its society. Seeing what happened to East Germany and Eastern Europe in general, he wants to receive only help from us, without opening the door to foreign influence. The second, very important obstacle is North Korea's nuclear program. Negotiations on this issue are not going smoothly."

THE PAIN OF SEPARATION HAS PREVENTED South Korea from enjoying the "Han River Miracle", named after the river in the capital Seoul: the rise of South Korean industry, the high standard, 93% of households with internet, sixth place in technology in the world. All this came with the belief that Koreans can.

I also remember the interest of the former foreign minister and leading analyst Khan in the Bulgarian transition: will Korea avoid our mistakes on the day of the hypothetical unification? Korean strategic thinking has thought of this as well.

Perhaps it is the Koreans that we should ask about the prospects of the war in Ukraine - and the inevitable recovery afterwards. They know best that bloody wars end slowly. That Western help is decisive when you have the will to help yourself. And that the hardest part comes later, when the cannons fall silent - and the wounds must be bandaged.

"Optimism was our greatest victory," I was told in Korea 15 years ago. Only now do I fully understand how true this is. ■

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

СВЯТ НА КОНТРАСТИ
A WORLD OF CONTRASTS

Istanbul Photo Awards е един от най-престижните международни конкурси за фотография, организиран от над 100-годишната Anadolu Agency. В първите му девет издания са участвали над 14,000 фотографи от цял свят - професионалисти и любители. Ето и някои от отличените снимки от Istanbul Photo Awards 2023.

Istanbul Photo Awards is one of the most prestigious international photography contests organized by the over 100-year-old Anadolu Agency. Over 14,000 photographers from all over the world - professionals and amateurs - participated in its first nine editions. Here are some of the award-winning photos from the Istanbul Photo Awards 2023.

All images courtesy of the Istanbul Photo Awards



Радостта на Лео Меси и съотборниците му, след като Аржентина спечели Световната купа по футбол. Снимка на Давид Рамос, първа награда в категория Спорт
The joy of Leo Messi and his teammates after Argentina won the World Cup. Photo by David Ramos, first prize in the Sports category

Безжизненото тяло на руски войник край Харков във втория ден от войната в Украйна. Снимката на руския фотограф Сергей Козлов спечели голямата награда тази година
The lifeless body of a Russian soldier near Kharkiv on the second day of the war in Ukraine. Russian photographer Sergey Kozlov's photo won the grand prize this year



Ято птици лопатарки край езерото Балатон, снимка Мате Бенц
A flock of sandpipers near Lake Balaton, photo by Mate Bence





Иранската фотографка Елхам Абаслу обръсна главата си в подкрепа на движението за права на жените в страната. Първа награда в категория портрет
Iranian photographer Elham Abbasloo shaved her head in support of the country's women's rights movement. First prize in the portrait category





Жители на провинция Галисия в Испания наблюдават разрастването на горски пожар. През 2022 над 300,000 хектара гори изгоряха в страната. Снимка на Браис Лоренсо
Residents of the province of Galicia in Spain are watching the growth of a forest fire. In 2022, over 300,000 hectares of forests burned in the country. Photo by Bryce Lorenzo

Израелската полиция в сблъсък с оплакващите на журналиста Ширийн Абу Аклех, убит при израелско нападение в Западния бряг. Снимка на Мая Левин
The Israeli police clash with the complainants of the journalist Shireen Abu Akleh, killed in an Israeli attack in the West Bank. Photo by Maya Levin



Виновни в зареждане: добивът на литий за батерии унищожава хабитата на фламинги и други птици в Боливия. Снимка: Матяз Кривич
Guilty as Charged: lithium mining for batteries is destroying the habitat of flamingos and other birds in Bolivia. Photo: Matyaz Krivic





Спасяването на Анита Алварес: американската синхронистка припадна и потъна в басейна по време на състезание. Снимка на Оливър Скарф
The rescue of Anita Alvarez: the American synchronized swimmer fainted and sank into the pool during a competition. Photo by Oliver Scarff



111-и рожден ден чества полякинята Ванда Сайовска. Заради Covid-19 гостите празнуваха отвън. Снимка на Якуб Пожицки
Polish woman Wanda Sayowska celebrates her 111th birthday. Due to Covid-19, guests celebrated outside. Photo by Jakub Porzycki



Бикоборци в Португалия, снимка на Жорди Коен
Bullfighters in Portugal, photo by Jordi Cohen

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!



БЪЛГАРИЯ Е СРЕД НАЙ-БЕЗОПАСНИТЕ СТРАНИ В СВЕТА И ПРЕЗ 2023

За осма поредна година Глобалният мирен индекс отчита влошаване на средните показатели

2023 ще бъде рекордна година за туризма - което не е чудно на фона на желанието на хората да си навакса за пропуснатото по време на локдауните. Но в същото време, ако се вярва на уважавания Институт за икономика и мир (IEP), светът става все по-опасен за пътуване. В изготвяния от института Глобален мирен индекс (GPI) през 2023 за осма поредна година средният световен показател се влошава. Добрата новина е, че България си остава една от 30-те най-безопасни страни в света, и най-безопасната сред съседите си на Балканите. Продължаващата война в Украйна се е отразила негативно на всички страни в региона, включително и на България, която отстъпва пет позиции в класирането и вече е на 30-о място, с коефициент 1.643. Румъния се нарежда веднага след това, Северна Македония е на 38-о място, Гърция - на 60-о, Сърбия - на 65-о, а Турция - едва на 147-о. С доста по-нисък показател от българския са също Албания, Черна гора, Босна и Херцеговина, и Косово. Единствено Хърватия (14-а) и Словения (8-а) са с по-добър индекс на полуострова. Зад България остават популярни дестинации като Испания (32), Италия (34), Великобритания (37), Южна Корея (43), Франция (67), Китай (80), Тайланд (92).

Шокиращо ниско е класирането на Съединените щати - едва 131-а позиция, с полош индекс на безопасност от държави като Бурунди, Хаити и ЮАР. Израел по разбираеми причини се нарежда на 143-о място, а Турция е дори още по-назад, в компанията на Иран и Северна Корея.

Продължаващата война в Украйна смъква двете участващи държави почти на дъното - всъщност дори и Сомалия вече се смята за по-мирна и безопасна от Русия. Само пет страни са с още по-нисък индекс от нея - Демократична република Конго, Южен Судан, Сирия, Йемен и Афганистан.

Н-безопасната страната в света, както и във всяка предишна година от създаването на индекса, е Исландия. Следват я Дания и Ейре. От десетте най-сигурни държави на планетата седем са в Европа, като изключенията са Нова Зеландия, Сингапур и Япония. ■

BULGARIA AMONG THE SAFEST COUNTRIES IN THE WORLD

For the eighth year in a row, the Global Peace Index reports a worsening of average indicators

2023 will be a record year for tourism - which is not surprising given the desire of people to catch up on what they missed during the lockdowns. But at the same time, if the respected Institute for Economics and Peace (IEP) is to be believed, the world is becoming increasingly dangerous to travel. In the Institute's Global Peace Index (GPI) in 2023, for the eighth year in a row, the global average worsened.

The good news is that Bulgaria remains one of the 30 safest countries in the world, and the safest among its neighbours in the Balkans. The ongoing war in Ukraine has had a negative impact on all countries in the region, including Bulgaria, which has dropped five positions in the ranking and is now in 30th place, with a coefficient of 1.643. Romania ranks right after, North Macedonia is in 38th place, Greece - 60th, Serbia - 65th, and Turkey - 147th. Albania, Montenegro, Bosnia and Herzegovina, and Kosovo also have a much lower indicator than the Bulgarian one. Only Croatia (14th) and Slovenia (8th) have a better index on the peninsula. Popular destinations such as Spain (32), Italy (34), Great Britain (37), South Korea (43), France (67), China (80), Thailand (92) remain behind Bulgaria.

The United States ranks shockingly low at only 131st, with a worse safety index than countries like Burundi, Haiti and South Africa. Israel, understandably, ranks 143rd, and Turkey is even further behind, in the company of Iran and North Korea.

The ongoing war in Ukraine has brought the two countries involved almost to the bottom - in fact, even Somalia is now considered more peaceful and safe than Russia. Only five countries have an even lower index than it - the Democratic Republic of Congo, South Sudan, Syria, Yemen and Afghanistan.

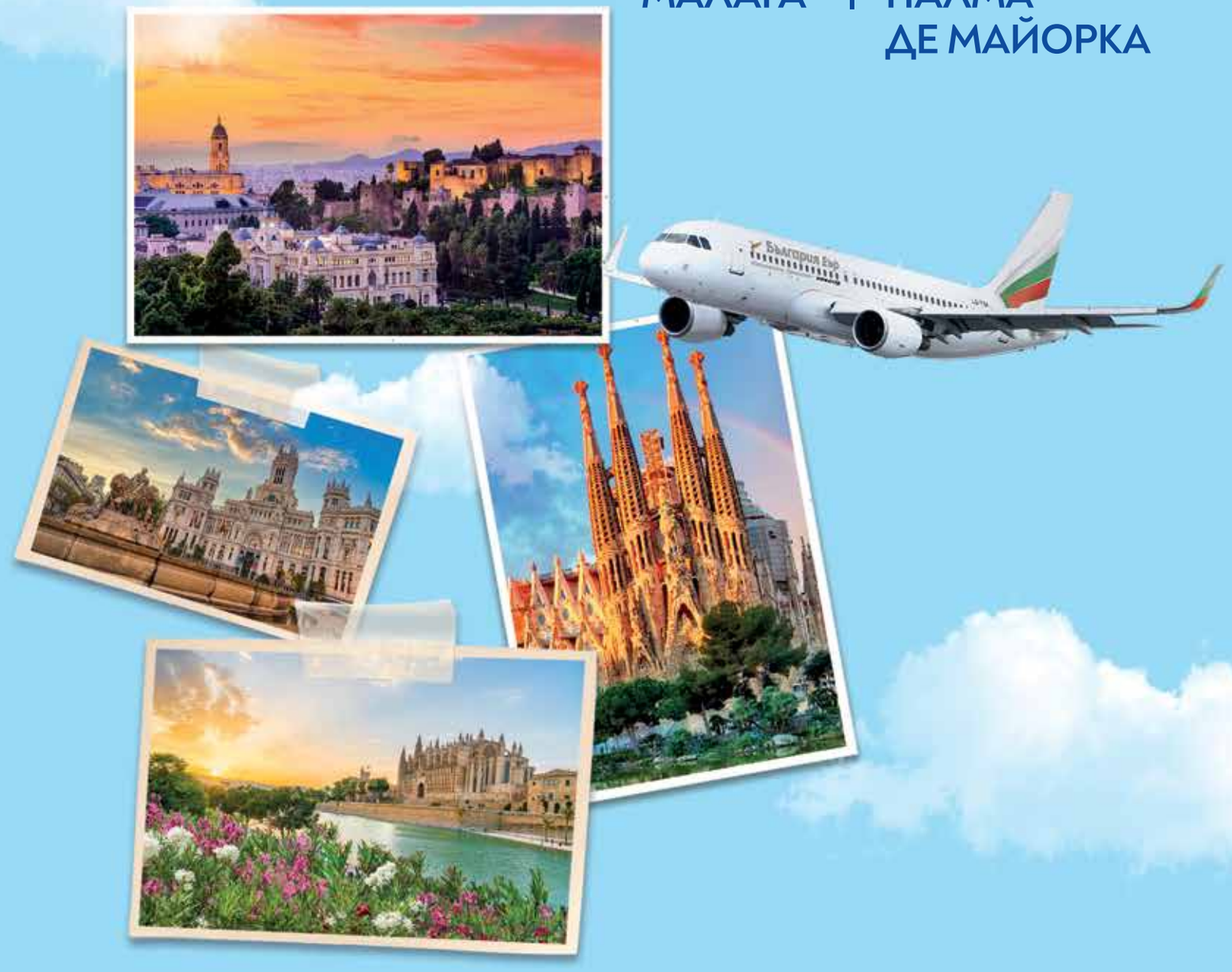
The safest country in the world, as in every previous year since the creation of the index, is Iceland. It is followed by Denmark and Eire. Of the ten safest countries on the planet, seven are in Europe, the exceptions being New Zealand, Singapore and Japan. ■


TEATRALNA
PARK RESIDENCE
Изкуството да живееш в
артистичния ъгъл на центъра
1527 София, ул. Проф. Милко Бичев 2
М: +359 887 888 666; +359 887 848 666; info@teatralna.bg
teatralna.bg

С ДОБРА КОМПАНИЯ КЪМ

ИСПАНИЯ

МАДРИД | БАРСЕЛОНА
МАЛАГА | ПАЛМА
ДЕ МАЙОРКА



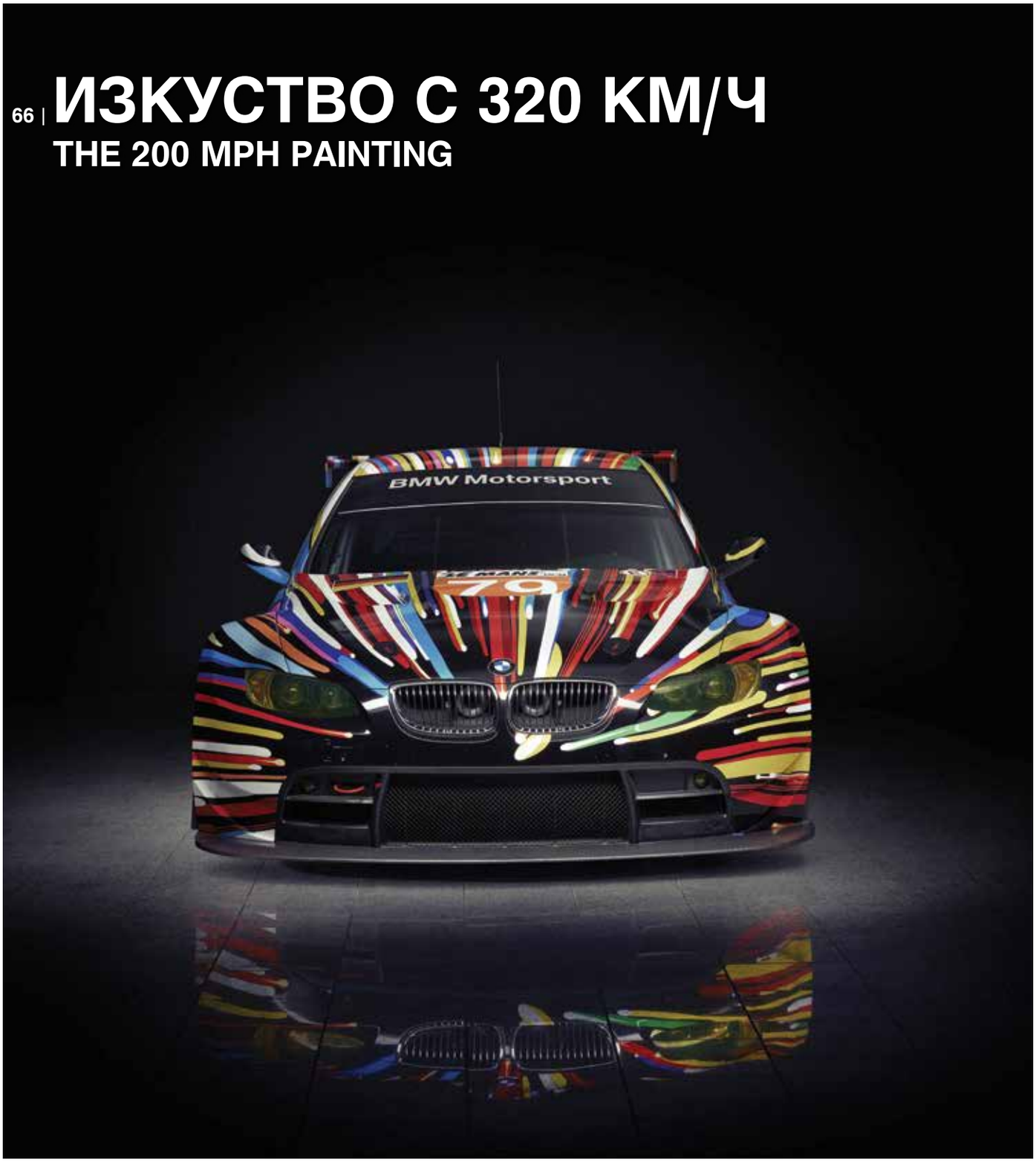
България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН ПОЛЕТ

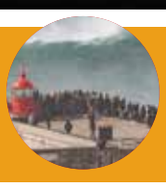
ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

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

66 | ИЗКУСТВО С 320 КМ/Ч
THE 200 MPH PAINTING



60 | 90 СЕКУНДИ ДО КРАЯ НА СВЕТА
90 SECONDS TO THE END OF THE WORLD



78 | ЕДИН ОТ 999
ONE OF 999





НОБЕЛОВИТЕ НАГРАДИ ВРЕДЯТ НА ПРОГРЕСА

NOBEL PRIZES HARM PROGRESS

През 1895 страдащият от гузна съвест изобретател на динамита Алфред Нобел завеща голяма част от състоянието си за учредяването на награди, които да стимулират научните постижения и напредъка. Сега обаче едно изненадващо изследване показва, че всъщност Нобеловите награди може да имат точно обратния ефект.

Учени от Станфордския университет и Университета Уотърлу в Канада проучиха детайлно какво се случва с носителите на наградата за физиология и медицина. Те разгледаха три показателя при нобеловите лауреати: колко научни публикации имат след получаването на наградата, доколко новаторски и оригинални са тези публикации, и колко често са цитирани другаде - тоест колко са повлияли за напредъка на науката.

Данните от 1950 до 2009 година показват като цяло сериозен спад в продуктивността на учените, след като спечелят Нобеловата награда. В някои случаи това се обяснява с напредналата възраст - наградите на Шведската академия обикновено се връчват към края на кариерата. Но това е само част от обяснението. Изследователите са съпоставили ефекта от Нобеловата награда с този от наградата Ласкер - друг престижен приз в медицината, но не толкова популярен сред масовата публика, и доста по-скромен в парично измерение. При носителите на Ласкер забавянето в работата след спечелване на наградата е значително по-малко, отколкото при Нобелите. Основният проблем според изследователите се крие именно в огромната популярност на Нобеловата награда - носителите ѝ се радват на голям обществен интерес и в много случаи стават лектори и посланици на науката, изоставяйки изследователската работа. Не точно ефектът, който Алфред Нобел би очаквал.

In 1895, the conscience-stricken inventor of dynamite, Alfred Nobel, bequeathed much of his fortune to the establishment of prizes to stimulate scientific achievement and progress. Now, however, a surprising study shows that Nobel Prizes may actually have the opposite effect.

Scientists from Stanford University and the University of Waterloo in Canada studied in detail what happens to Physiology and Medicine prize winners. They looked at three metrics for Nobel laureates: how many scientific publications they have since receiving the prize, how innovative and original those publications are, and how often they are cited elsewhere—that is, how influential they have been in advancing science.

Data from 1950 to 2009 show an overall serious decline in the productivity of scientists after winning the Nobel Prize. In some cases, this is explained by advanced age - Swedish Academy awards are usually given towards the end of a career. But this is only part of the explanation. The researchers compared the effect of the Nobel Prize to that of the Lasker Prize, another prestigious prize in medicine, but not as popular with the general public, and much more modest in monetary terms. For Lasker laureates, the delay in work after winning the award is significantly less than for Nobel laureates. The main problem, according to the researchers, lies precisely in the enormous popularity of the Nobel Prize - its winners enjoy great public interest and in many cases become lecturers and ambassadors of science, abandoning research work. Not exactly the effect Alfred Nobel would have expected. ■

КРАЙ НА ОПЛЕШИВЯВАНЕТО

THE END OF BALDING

Учени от Северозападния университет в САЩ обявиха резултатите от проучване, което ще зарадва много мъже по света. Те твърдят, че са открили начин да стимулират фоликулите при застаряващи мъже, така че да подновят растежа на косата. Те вече са направили успешни изпитания на своята РНК терапия върху лабораторни мишки. След 10-дневна терапия растежък се е подновил и при старите, и при младите мишки, обяснява лидерът на проучването професор Рюи Йи. Рюи обаче не уточнява колко време ще е нужно, преди терапията да може да се прилага върху хора.

Scientists from Northwestern University in the USA announced the results of a study that will please many men around the world. They claim to have discovered a way to stimulate the follicles in ageing men so that hair growth resumes. They have already successfully tested their RNA therapy on laboratory mice. After 10 days of therapy, growth resumed in both old and young mice, explains study leader Professor Rui Yi. However, Rui did not specify how long it would take before the therapy could be applied to humans. ■


vitra.
GENESIS
Streisand
VERSUS
София 1700,
бул. Симеоновско шосе 120Е
Lounge Chair & Ottoman
Charles & Ray Eames, 1956

90 СЕКУНДИ ДО КРАЯ НА СВЕТА

Този юли се навършват 65 години от едно от най-зрелищните природни бедствия - мегацунамито от залива Литуя. Какви са най-големите рискове за човечеството през XXI век?



Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография ISTOCK

Какви са шансовете на човешката раса да преживее XXI век? Не много добри, ако съдим по мнението на най-големите умове на човечеството. Добър показател е прословутият Doomsday Clock - Часовникът до Страшния съд, създаден през 1945 от Алберт Айнщайн и негови колеги от Чикагския университет. Стрелките му символично отброяват времето, което ни остава до полунощ - тоест до предизвикана от човешката дейност глобална катастрофа. Първото представяне на часовника бе през 1947, когато стрелките сочеха 7 минути до полунощ.

По време на Студената война най-голямата заплаха изглеждаше термоядрен апокалипсис в резултат на конфликт между суперсилите. През 1984, преди идването на Горбачов на власт в Съветския съюз, стрелките бяха само на 3 минути преди полунощ. Краят на Студената война роди епоха на небивал оптимизъм - през 1991 стрелките бяха върнати до 17 минути преди полунощ. Но това не продължи дълго. А с началото на войната в Украйна десетте Нобелови лауреати, които отговарят за часовника, станаха подчертани песимисти. В момента стрелките са само на 90 секунди от края на света - най-лошият показател, откакто съществуват. Към рисковете от ядрена ескалация се добавят и други: от развитието на изкуствения интелект, от зачестяването на биологичните рискове като пандемии например, и от глобалното затопляне.

Но всичко това е само едната страна на монетата. Ако историята на планетата ни показва нещо, то е, че съдбата на нито един вид не зависи само от него. Има и предостатъчно природни фактори, които са в състояние ако не да заличат живота от Земята, то поне да го променят до неузнаваемост. Както вече се е случвало поне пет пъти. През този юли се навършват 65 години от едно от най-зрелищните природни бедствия в човешката история - мегацунамито от залива Литуя в Аляска. ▶



▶ Добър повод да си припомним на какво е способна Майката природа.

МЕГАЦУНАМИ

Денят, след който целият свят осъзна заплахата от гигантските вълни "цунами", бе 26 декември 2004. Силно земетресение край брегoвете на Суматра (Индонезия) отприщи вълна, която на места достигна 24 и дори 30 метра височина, унищожи крайбрежните зони в няколко държави и причини смъртта на 227 898 души - едно от най-страшните природни бедствия в човешката история.

Но онова бе само обикновено цунами. При мегацунамито от 9 юли 1958 година в залива Литуя, Аляска, височината на вълната е била над десет пъти по-голяма: на брега стихията е унищожила всичко на височина 524 метра!

За щастие за раждането на подобни чудовища не е достатъчно само силно земетресение - нужно е и свличане на земна маса в морето. Това ги прави повече или по-малко локални феномени, макар че според някои учени не е изключена и поява на мегацунами с обхват, сравним с този през 2004.

В отдалечения и слабо населен залив Литуя бедствието преминава с относително малко човешки жертви - четири. Баща и син, които ловят риба с лодка в залива, са вдигнати от чудовищната вълна и после спуснати обратно, без изобщо да пострадат. Но ако по брега е имало повече хора, те не биха имали никакъв шанс да оцелеят.

УДАР НА МЕТЕОРИТ

Има и друг сценарий за образуване на мегацунами, която да се усети по цялата планета: сблъсък на Земята с голям астероид. Като онзи, който преди 65 милиона години, в края на креда, е сложил точка на царството на динозаврите и е отворил пътя за бозайниците. Науката не е напълно сигурна какво е предизвикало катастрофата, но според най-популярната теория става дума за сблъсък на Земята с голям метеорит, остатък от който е кратерът Чиксулуб в Мексико. При този удар в атмосферата са били освободени огромни количества прах, които скрили напълно Слънцето и на практика унищожили растителния свят, основата на хранителната пирамида. Последвали огнени бури в планетарен мащаб и смъртоносни киселинни дъждове. Вероятността подобна катастрофа да се повтори е съвсем реална, подчертава астрономът от NASA Доналд Йеомънс. "Ефектите от подобен сблъсък обаче са сравнително краткотрайни, така че най-приспособимите видове, като хлебарките или хората, имат шанс да оцелеят."

БИОЛОГИЧНА БОМБА

Преди години австрийският биолог Райнхард Щиндл се прочу с теорията си, че във всеки животински вид тиктака специфичен "еволюционен часовник", който отброява оставащото му време. Щиндл предполага, че със смяната на поколенията се наблюдава постоянно скъсяване на теломерите - особени защитни "шапчици" в краищата на хромозомите, които предпазват ДНК от разплитане. Когато те се скъсят под критичната точка, расата преживява истински взрив от най-различни заболявания - имунна недостатъчност, рак, импотентност... Тъкмо това може би е причинило и изчезването на неандерталците, като е освободило пространство за по-младите им братовчеди от вида Homo sapiens. Според Щиндл обаче и часовникът на човешката раса вече отброява последните й часове. Вероятността катастрофата да се случи в следващите сто години е сравнително ниска, признава ученият. Но ако това стане, хората ще се превърнат в изчезващ вид.

СУПЕРВУЛКАНИ

Ефектът от супервулкани е приблизително същият като от удара с метеорит - милиони тонове пепел в атмосферата, драстично падане на температурите и заледяване дори в областта на тропиците. Изригванията на супервулкани обаче са далеч по-често явление - случват се средно веднъж на 50 000 години. Последният подобен катаклизъм е бил на Таупо в Нова Зеландия преди 26 500 години. Най-популярен обаче е Тоба, изригнал на остров Суматра преди 74 000 години и оставил след себе си стокилометров кратер. Предполага се, че именно такова гигантско вулканично изригване може да е причинило и пермското изчезване на видове преди 251 милиона години. В тази най-голяма биологична катастрофа в историята на Земята са загинали 96% от морските и над две трети от всички сухоземни видове.

ЗАТИХВАНЕТО НА ГЪЛФСТРИЙМА

Могъщото океанско течение, което мие брегoвете на Британия и Северна Европа с тропически води, в последните години отслабва с тревожни темпове (според някои изследвания – с почти 30% за две десетилетия).

Всяка година Гълфстрийм доставя до Стария континент топлинна енергия, равняваща се на произведеното от 1 милион средни топлоелектрически централи. Ако течението спре, това би смъкнало температурите в северната част на Европа с десет градуса. И на практика би потопило половината континент в нова ледникова епоха.

Промяната на океанските течения е ефект от затоплянето, което пълни океаните с все повече сладка вода от топящите се полярни шапки. Отслабването и промяната на посоката на топлите течения може да предизвика по-опустошителен ефект и от най-могъщите оръжия, създадени от човечеството.

ГЛОБАЛНА ПАНДЕМИЯ

През XX век човечеството преживя четири големи грипни пандемии, без да смятаме все още вирулентния СПИН. Новото столетие започна с краткотрайната, но ужасяваща поява на ТОРС и с все още неотшумялата заплаха от птичия грип. И, разбира се, с Covid-19, който не само причини милиони смъртни случаи, но и убедително показа колко неподготвени и безполезни са повечето политици в такава ситуация.

За щастие коронавирусът не беше от най-страшните патогени, които познаваме - смъртността при него бе десети от процента, вместо 30%, колкото е при MERS.

Очевидно е, че ще има и нови пандемии, при това с развитието на транспорта те ще стават все по-опустошителни, коментира италианският вирусолог Микеле Бриенца. Голямата грипна пандемия (т.нар. Испански грип) през 1918 според различните оценки е убила между 20 и 35 милиона души. По онова време обаче не е имало нито самолети, нито развит обществен транспорт. Разбира се, една нова пандемия няма да е фатална за расата - никой вирус не убива всичките си приемници. Но при всички случаи тя ще разклати живота ни из основи.

ЧЕРНА ДУПКА

В средата на 90-те, когато корпорацията Northrop-Grumman строеше гигантския си ускорител за тежки йони в лабораторията Брукхейвън, някои учени предупредиха, че машината ще може да създава материя с огромна плътност. Съществуваше риск тя да се окаже достатъчно плътна, че да се превърне в миниатюрна черна дупка, тоест да започне да поглъща материя отвън. Такава дупка би "изяла" не само лабораторията, но и цялата планета без никаква надежда за спасение. Още с началото на опитите в Брукхейвън обаче стана ясно, че създаването на черна дупка все още не е по силите на човечеството. ■



90 SECONDS TO THE END OF THE WORLD

This July marks the 65th anniversary of one of the most spectacular natural disasters - the Lituya Bay megatsunami. What are the biggest risks for humanity in the 21st century?

By KALIN ANGELOV / Photography ISTOCK

What are the chances of the human race surviving in the 21st century? Not very good, according to the greatest minds of mankind. A good indicator is the infamous Doomsday Clock, created in 1945 by Albert Einstein and his colleagues at the University of Chicago. Its hands symbolically count down the time we have left until midnight - that is, until a global catastrophe caused by human activity. The first presentation of the clock was in 1947 when the hands pointed to 7 minutes to midnight.

DURING THE COLD WAR, THE GREATEST THREAT seemed to be a thermonuclear apocalypse resulting from a conflict between the superpowers. In 1984, before Gorbachev came to power in the Soviet Union, the hands were only 3 minutes before midnight. The end of the Cold War gave birth to an era of unprecedented optimism - in 1991 the hands were returned to 17 minutes before midnight. But that didn't last long. And with the start of the war in Ukraine, the ten Nobel laureates who are in charge of the clock became markedly pessimistic. The hands are currently just 90 seconds away from the end of the world - the worst position ever. To the risks of nuclear escalation, now others are added as well: from the development of artificial intelligence, from the frequency of biological risks such as pandemics, for example, and from global warming.

But all this is only one side of the coin. If the history of the planet shows us anything, it is that the fate of no species depends on it alone. There are also plenty of natural factors that are capable of, if not erasing life from Earth, at least altering it beyond recognition. As has already happened at least five times. This July marks the 65th anniversary of one of the most spectacular natural disasters in human history, the Lituya Bay megatsunami in Alaska. A good occasion to remember what Mother Nature is capable of.

MEGATSUNAMIS

The day the whole world became aware of the threat of giant tsunami waves was December 26, 2004. A strong earthquake off the coast of Sumatra (Indonesia) unleashed a wave that in some places reached 24 and even 30 meters in height, destroyed coastal areas in several countries and caused the death of 227,898 people - one of the worst natural disasters in human history.

But that was just an ordinary tsunami. In the megatsunami of July 9, 1958 in Lituya Bay, Alaska, the height of the wave was more than ten times greater: on the coast, the water destroyed everything at a height of 524 meters! ▶

Fortunately, for the birth of such monsters, a strong earthquake is not enough - a landslide into the sea is also necessary. This makes them more or less local phenomena, although according to some scientists, the appearance of a megatsunami with a scope comparable to that of 2004 is not excluded.
In the remote and sparsely populated Lituya Bay, the disaster passed with relatively few human casualties - four. A father and son fishing in a boat in the bay were picked up by the monster wave and then lowered back down unharmed. But if there were more people on the shore, they wouldn't have any chance to survive.

METEORITE IMPACT

There is another scenario for the formation of a megatsunami that would be felt across the planet: a collision of the Earth with a large asteroid. Like the one that 65 million years ago, at the end of the Cretaceous, put an end to the dinosaur kingdom and opened the way for mammals. Science is not entirely sure what caused the catastrophe, but according to the most popular theory, it was a collision of the Earth with a large meteorite, the remnant of which is the Chicxulub crater in Mexico. In this impact, huge amounts of dust were released into the atmosphere, which completely hid the Sun and practically destroyed the plant world, the base of the food pyramid. Planetary-scale firestorms and deadly acid rain followed. The probability of such a catastrophe happening again is very real, NASA astronomer Donald Yeomans emphasizes. "However, the effects of such a collision are relatively short-lived, so the most adaptable species, such as cockroaches or humans, have a chance to survive."

BIOLOGICAL BOMB

Years ago, the Austrian biologist Reinhard Stindl became famous with his theory that in each animal species a specific "evolutionary clock" is ticking that counts down its remaining time. Stindl suggests that with the change of generations, there is a constant shortening of telomeres - special protective "caps" at the ends of chromosomes that prevent DNA from unravelling. When they are shortened below the critical point, the race experiences a veritable explosion of all kinds of diseases - immune deficiency, cancer, impotence... This is what may have caused the extinction of the Neanderthals, freeing up space for their younger cousins of the species Homo sapiens. However, according to Stindl, the clock of the human race is already counting its last hours. The probability of a catastrophe happening in the next hundred years is relatively low, the scientist admits. But if it does, humans will become an extinct species.

SUPER VOLCANOES

The effect of supervolcanoes is roughly the same as that of a meteorite impact - millions of tons of ash in the atmosphere, a drastic drop in temperatures and glaciation even in the tropics. However, supervolcano eruptions are a far more frequent occurrence, happening on average once every 50,000 years. The last such cataclysm was on Taupo in New Zealand 26,500 years ago. The most popular, however, is Toba, which erupted on the island of Sumatra 74,000 years ago and left behind a hundred-kilometre crater. It has been suggested that such a giant volcanic eruption may also have caused the Permian extinction of species 251 million years ago. In this greatest biological catastrophe in the history of the Earth, 96% of marine and over two-thirds of all terrestrial species perished.


Под прочутия парк Йелоустоун се крие супервулкан
A supervolcano hides beneath the famous Yellowstone Park

SLOWING OF THE GULF STREAM

The mighty ocean current that washes the coasts of Britain and northern Europe with tropical waters has weakened at an alarming rate in recent years (by almost 30% in two decades, according to some studies).
Every year, the Gulf Stream delivers to the Old Continent thermal energy equal to that produced by 1 million medium-sized thermal power plants. If the current stopped, it would drop temperatures in northern Europe by ten degrees. And it would effectively plunge half the continent into a new ice age.
The change in ocean currents is an effect of global warming, which is filling the oceans with more and more fresh water from the melting polar caps. Weakening and changing the direction of warm currents can cause a more devastating effect than even the most powerful weapons created by mankind.

GLOBAL PANDEMIC

In the 20th century, humanity experienced four major influenza pandemics, not counting the still-running AIDS. The new century began with the short-lived but terrifying outbreak of SARS and the threat of bird flu. And, of course, with Covid-19, which not only caused millions of deaths but also convincingly showed how unprepared and useless most politicians are in such a situation.
Fortunately, the coronavirus wasn't one of the worst pathogens we know - it had a death rate of a tenth of a per cent, instead of the 30% of MERS.
It is obvious that there will be new pandemics, and with the development of transport, they will become more and more devastating, commented the Italian virologist Michele Brienza. The great influenza pandemic (the so-called Spanish flu) in 1918 is estimated to have killed between 20 and 35 million people. At that time, however, there were neither aeroplanes nor developed public transport. Of course, a new pandemic will not be fatal to the race - no virus kills all its hosts. But in any case, it will shake our lives to the core.

BLACK HOLE

In the mid-1990s, when the Northrop-Grumman Corporation was building its giant heavy ion accelerator at Brookhaven Laboratory, some scientists warned that the machine would be able to create matter of enormous density. There was a risk that it would become so dense that it would become a miniature black hole, that is, it would begin to absorb matter from the outside. Such a hole would "eat" not only the laboratory but the entire planet without any hope of salvation. Even with the beginning of the experiments in Brookhaven, however, it became clear that the creation of a black hole is not yet within the capabilities of humanity. ■



ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество

С грижа за Вас!

ИЗБЕРИ **ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:**
ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.
КЪМ 31.03.2023 Г. – С 400 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1.8 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

ИЗКУСТВО С 320 КМ/Ч





BMW подготвя 20-ата от прословутите си Art Cars - най-удивителната и скъпа автомобилна колекция на планетата. Ще стане ли изкуството неотменна част от луксозните коли на бъдещето?

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография BMW

Може ли един автомобил да е предмет на изкуството? И може ли една картина да се състезава в 24-те часа на Льо Ман - и да спечели? Тези въпроси може и да ви прозвучат абсурдно, но всъщност и двата имат положителен отговор. При това не от днес, а от почти половин век.

ПРЕЗ 1975 ЕРВЕ ПУЛЕН, френският колекционер, състезател, писател, аукционист и какво ли не още, се обръща към Йохен Неерпаш, основателя на спортното подразделение на BMW. Свързал ги е един френски пилот на име Жан Тод - същият Жан Тод, който впоследствие стана легендарен шеф във Ferrari и президент на FIA. Пулен има оригинална идея: вместо да декорира състезателния автомобил на BMW за 24-те часа на Льо Ман с обичайните рекламни лозунги, да го даде в ръцете на художник. И даже не на художник, а на световноизвестния американски скулптор Александър Колдър, негов личен приятел. Неерпаш, на когото дължим съществуването на BMW M подразделението, изглежда скептичен по време на срещата. Но няколко дни по-късно Пулен получава от него готов проект за договор.

ОТ ОНЗИ СТРАНЕН РАЗГОВОР СЕ РАЖДА най-удивителната автомобилна колекция в света - знаменитите BMW Art Cars. За нея са творили величия като Рой Лихтенстайн, Дейвид Хокни, Джеф Кунс, Франк Стела и дори самият Анди Уорхол. Всъщност много експерти твърдят, че изрисуваното от Уорхол M1 е най-скъпата кола на планетата - стига изобщо някога BMW да склони да го продаде. През 2014 една аукционна къща го оцени на 60-65 милиона долара, но оттогава цените са се удвоили.

Последната до момента, 19-а поред арт кола се появи през 2016, дело на Джон Балдесари. Арт кола номер 20 трябваше да дойде през 2020, но коронавирусът обърка плановете. Сега BMW най-после е готова да даде ход на проекта. На 28 юни в музея "Гугенхайм" в Ню Йорк компанията представи автомобила, който ще послужи като платно за следващия прочут художник. Това е Hybrid V8, състезателният автомобил, с който BMW M ще участва догодина в "24-те часа на Льо Ман" и с който се надява да повтори триумфа от 1999. Тогава друга арт кола, дело на Джени Холцър, спечели квалификацията, а после баварците взеха и крайната победа. Hybrid V8, както се досещате, има хибридно задвижване с 4-литров бензинов мотор и електромотор, максимална мощност около 640 конски сили при тегло от едва 1035 килограма, и максимална скорост от 345 километра в час.

ТЪКМО ТОВА ЧУДОВИЩЕ, ИЗРАБОТЕНО от въглероден композит, ще се превърне в следвата арт кола на BMW. Но името на художника, натоварен с тази задача, не е решение на баварците: те са предоставили ▶

▶ избора на комисия от над дузина куратори на най-прочутите световни музеи. Въпросният избор сега е паднал върху Джули Мерету, знаменитата етиопско-американска художничка, носител на националния медал за изкуствата в САЩ. Мерету вече е започнала работа по проекта, а окончателно завършената арт кола трябва да бъде представена някъде идната пролет - тъкмо навреме за старта в Льо Ман, разбира се. Впрочем това е само едната страна на партньорството между творец и корпорация. С подкрепата на BMW, Джули Мерету и номинираната за Етту писателка Мерет Мандефро ще организират поредица от събирания в осем африкански града, за да окуражат и свържат млади африкански творци.

Арт проектите на BMW са били възприемани по най-различни начини през годините: от дребен ексцентризъм на една компания, която винаги се е стремяла да се отличава от конкурентите си, до умел маркетингов похват. Но днес те все повече изглеждат като далновидна, почти пророческа инвестиция в бъдещето.

В ДОСЕГАШНАТА ИСТОРИЯ НА АВТОМОБИЛА начините премиум производителите да се отличат от масовия сегмент, се свеждаха основно до две неща: инженерното съвършенство и скъпите материали. Но сега електрификацията до голяма степен изравнява силите, що се отнася до инженерните умения: създаването на един електромобил е сложно от гледна точка на софтуера, но значително по-просто за инженерите. А екологията и стремежът към кръгова икономика и рециклиране (BMW е сред пионерите тук) вероятно ще стори същото и в областта на материалите. Как тогава премиум марките ще се отличават от масата в бъдеще? Възможно ли е изкуството да запълни тази ниша? Задавам този въпрос на Илка Хорстмайер, член на борда на директорите на BMW и отговорник за арт проектите. Компанията вече направи първите стъпки през 2021, когато се съюзи с прочутия Джеф Куунс и пусна 99 бройки от специалната The 8 X Jeff Koons - на баснословна цена, разбира се. Възможно ли е в бъдеще подобни партньорства да зачестят, и да станат основна част от бизнес модела на BMW? "Това е много интересен въпрос", отговаря Хорстмайер, едва втората жена в борда на BMW в цялата история на компанията. "Прав сте, че в бъдеще всички автомобили, или поне повечето атомобили, ще бъдат електрифицирани. Онова, което ще ни отличава, ще е преди всичко дизайнът. Днес на пазара има вече много автомобили от Китай, които изглеждат съвсем прилично - но някак си дизайнът им



Джули Мерету, Илка Хорстмайер и Джеф Куунс след церемонията в Ню Йорк
Julie Mehrethu, Ilka Horstmeier and Jeff Koons after the announcement in New York

не ти говори. Това искаме да направим с бъдещата си Neue Klasse - да предложим наистина смайващ дизайн, който да е революционен, но и в същото време да носи оригиналните BMW гени. Най-съществения отличителен белег обаче ще е интериорът на автомобила, и начинът, по който взаимодействате с него".

СПОРЕД СТРАТЕЗИТЕ НА BMW, В БЪДЕЩЕ за много хора автомобилът ще се превърне в третото жизнено пространство, след дома и офиса. А това отваря много възможности и за участие на изкуството, смята Хорстмайер.

"Ако позволите да добавя нещо", намесва се проф. Томас Гирст, ръководителят на отдела за културна ангажираност на BMW. "През 2005 открихме новия завод в Лайпциг, проектиран от Заха Хадид. Имаше екип на CNN - не заради нашия главен изпълнителен директор, и дори не заради тогавашния германски канцлер, а именно заради Заха. Още тогава осъзнахме, че съвместното творчество създава и фантастичен наратив".

Освен 99-те автомобила, създадени от Куунс, BMW има и други комерсиални проекти, свързани с изкуството. Нашумялата китайска мултимедийна художничка Као Фей не само създаде арт кола за компанията, но и разработи т. нар. Art Mode, включен в информационната система на новото BMW Серия 7. Рони Фийг, създателят на нашумелия нюйоркски бранд Kith, създава лимитирани серии за BMW, които, напомня ми Гирст, се разпродават дори преди да бъдат официално обявени.

Впрочем и самият Гирст е достатъчно доказателство какво значение отдава BMW на изкуството. Изкуствовед, писател и преподавател в Академията за изящни изкуства в Мюнхен, в Цюрихския университет за приложни науки (ZHAW), в Европейския институт за дизайн във Венеция и в мадридското IE Business School, Гирст вече две десетилетия е начело на културната програма на BMW - длъжност, която не съществува при никой друг от големите автомобилостроители. "Ние бяхме първата марка, която вкара изкуството в автомобила - и винаги съм се чувствал късметлия, че никой не се е сетил да ни изпревари", признава Гирст. "Да, определено ще видите още такива проекти". ■

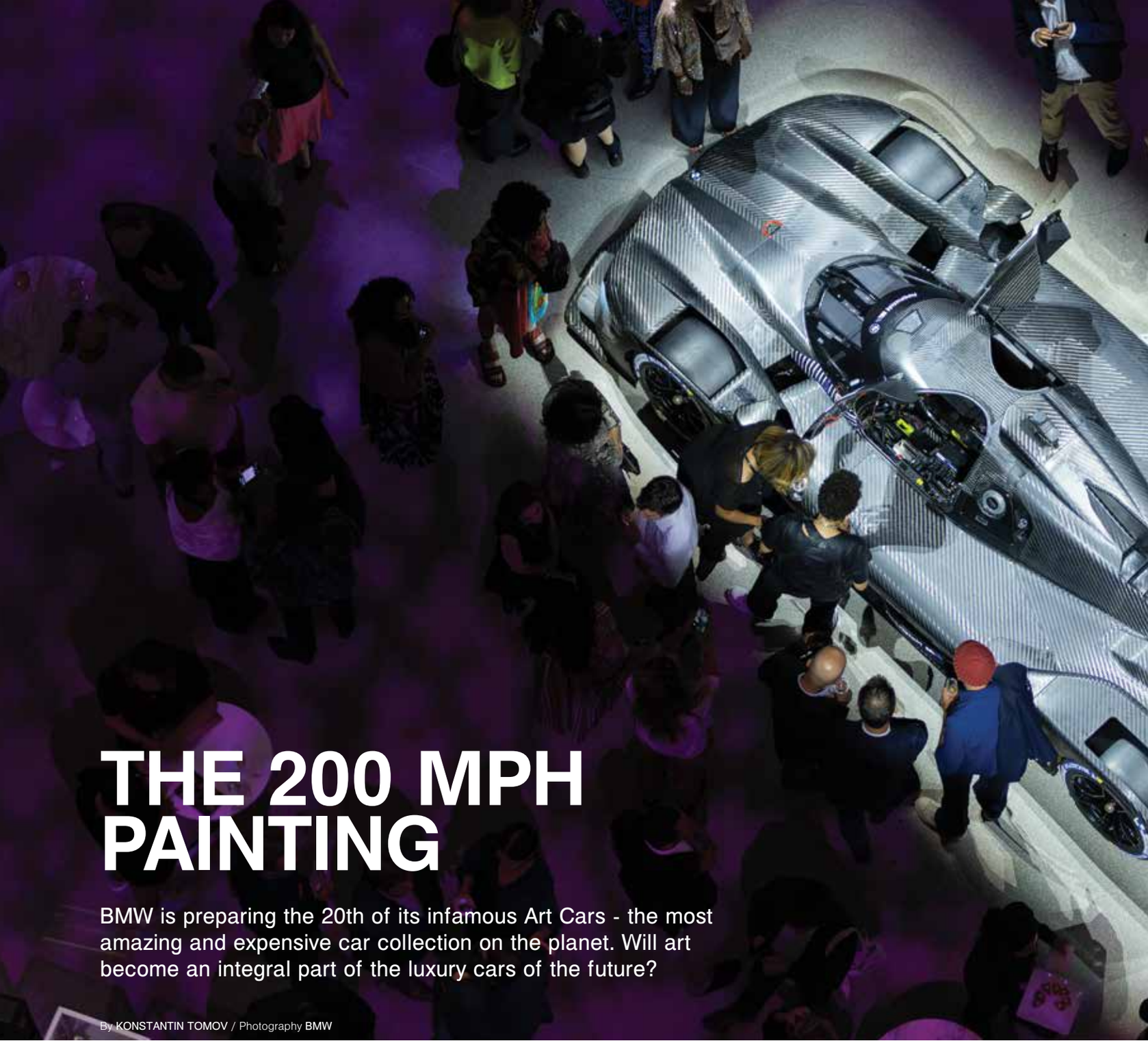
EST. 1989

DETELINA'S

nuts and dried fruits



Scan the QR code to discover more delicious products



THE 200 MPH PAINTING

BMW is preparing the 20th of its infamous Art Cars - the most amazing and expensive car collection on the planet. Will art become an integral part of the luxury cars of the future?

By KONSTANTIN TOMOV / Photography BMW

Can a car be an object of art? And can a painting compete in the 24 Hours of Le Mans - and win? These questions may sound absurd to you, but actually, both have a positive answer. And not from today, but from almost half a century ago.

IN 1975 HERVE POULAIN, the French collector, racer, writer, auctioneer and whatnot, approached Jochen Neerpasch, the founder of BMW's sports division. They were connected by a French driver named Jean Todt - the same Jean Todt who later became a legendary boss at Ferrari and president of the FIA. Poulin had an original idea: instead of decorating BMW's 24 Hours of Le Mans racing car with the usual advertising slogans, put it in the hands of an artist. And not to an ordinary artist, but to the world-famous American sculptor Alexander Calder, his personal friend. Neerpasch, to whom we owe the existence of the BMW M division, appeared sceptical during the meeting. But a few days later Poulain received a ready draft contract.

FROM THAT STRANGE CONVERSATION, the most amazing car collection in the world was born. Greats such as Roy Lichtenstein, David Hockney, Jeff Koons, Frank Stella and even Andy Warhol himself have participated in the creation of the BMW Art Cars. In fact, many experts claim that the Warhol-painted M1 is the most expensive car on the planet - if BMW ever gets around to selling it. In 2014, an auction house valued it at $60-65 million, but prices have at least doubled since.
The 19th car, the last to date, appeared in 2016, the work of John Baldessari. Art car number 20 was supposed to come in 2020, but the coronavirus messed up the plans. Now BMW is finally ready to give the project a go. On June 28 at the Guggenheim Museum in New York, the company unveiled the car that will serve as the canvas for the next famous artist. This is the Hybrid V8, the racing car with which BMW M will enter next year's 24 Hours of Le Mans and with which it hopes to repeat the triumph of 1999. Back then, another art car, the work of Jenny Holzer, won the qualifying, and then the Bavarians took the final victory. The Hybrid V8, as you guessed, has a hybrid drive with a 4-litre gasoline engine and an electric motor, a maximum power of about 640 horsepower at a weight of only 1,035 kilograms, and a maximum speed of 345 kilometres per hour.



THIS EXACT MONSTER MADE OF CARBON composite will become BMW's next art car. But the name of the artist charged with this task is not a decision of the Bavarians: they have left the choice to a commission of over a dozen curators of the world's most famous museums. The choice in question has now fallen to Julie Mehretu, the celebrated Ethiopian-American artist and winner of the US National Medal of Arts. Mehretu has already started work on the project, and the finished art car should be unveiled sometime next spring - just in time for the start at Le Mans, of course. However, this is only one side of the partnership between the creator and the corporation. With the support of BMW, Julie Mehretu and Emmy-nominated writer Mehret Mandefro will organize a series of gatherings in eight African cities to encourage and connect young African artists.

BMW's art projects have been perceived in a variety of ways over the years: from a minor eccentricity of a company that has always sought to distinguish itself from its competitors to a clever marketing tactic. But today they increasingly look like a far-sighted, almost prophetic investment in the future.

IN THE HISTORY OF THE AUTOMOBILE SO FAR, the ways for premium manufacturers to distinguish themselves from the mainstream segment have mainly come down to two things: engineering excellence and expensive materials. But now electrification has largely levelled the playing field when it comes to engineering skills: creating an electric car is complex in terms of software, but significantly simpler for engineers. Meanwhile, ecology and the push for a circular economy (BMW being among the pioneers here) are likely to do the same in materials. How then will premium brands stand out from the crowd in the future? Is it possible for art to fill this niche? I put this question to Ilka Horstmeier, a member of the BMW board of directors who is responsible for the art projects as well. The company has already taken the first steps in 2021, when it teamed up with the famous Jeff Koons and released 99 units of the special BMW 8 X Jeff Koons - at a fabulous price, of course. Is it possible that such partnerships will be more frequent in the future and become a major part of BMW's business model? "That's a very interesting question," replies Horstmeier, only the second woman on the BMW board in the company's history. "You are right that in the future all cars, or at least most cars, will be electrified. What will distinguish us will be primarily the design. Today there are already many cars from China on the market that look OK - but somehow their design doesn't speak to you. That's what we want to achieve with our future Neue Klasse - to offer a truly stunning design that is revolutionary, but at the same time carries the original BMW genes. However, the most significant distinguishing mark will be the car's interior and the way you interact with it".

ACCORDING TO BMW'S STRATEGIES, for many people, the car will become the third living space, after the home and the office. And this opens up many opportunities for the participation of art, Horstmeier believes.

"If I may add something," interjects Prof. Thomas Girst, BMW's head of cultural engagement. "In 2005, we opened the new factory in Leipzig, designed by Zaha Hadid. There was a CNN team - not because of our CEO, and not even because of the German chancellor at the time, but because of Zaha. Even then we realized that co-creation also creates a fantastic narrative".

In addition to the 99 cars created by Koons, BMW has other commercial projects related to art. The famous Chinese multimedia artist Cao Fei not only created an art car for the company but also developed the so-called Art Mode, included in the information system of the new BMW 7 Series. Ronnie Fieg, the creator of the famous New York brand Kith, creates limited series for BMW, which, Girst reminds me, sell out even before they are officially announced.

Girst himself is proof enough of the importance BMW attaches to art. Art historian, writer and lecturer at the Academy of Fine Arts in Munich, at the Zurich University of Applied Sciences (ZHAW), at the European Institute of Design in Venice and at Madrid's IE Business School, Girst has been at the helm of BMW's cultural program for two decades - a position which does not exist in any other of the major car manufacturers. "We were the first brand to bring art into the car - and I've always felt lucky that no one thought to beat us to it," admits Girst. "Yes, you will definitely see more projects like this". ■

НАЙ-ИНТЕРЕСНИТЕ BMW ART CARS

THE MOST INTERESTING BMW ART CARS



Александър Колдър / Alexander Calder

АЛЕКСАНДЪР КОЛДЪР - BMW 3.0 CLS
ALEXANDER CALDER - BMW 3.0 CLS

Първата "арт кола" в историята, създадена през 1975 от Александър Колдър за приятеля му Ерве Пулен. Според мълвата Пулен имал нужда от автомобил без рекламни надписи заради юридически спорове. Изрисуваният от Колдър "батмобил" 3.0 CSL участва в Льо Ман през същата година, каран от самия Пулен, Сам Поси и Жан Гише. Заради повреда обаче не успява да завърши.

Александър Колдър (1898-1976) бе американски скулптор и художник, нашумял най-вече с пионерските си кинетични скулптури, задвижвани от вятъра или от двигатели. В този смисъл работата му върху първата "арт кола" на BMW е необичайна. Но не иска да откаже на приятеля си Пулен. Сред близките му приятели са също Жоан Миро, Пеги Гугенхайм, Джорджа О'Кийфи. През 2014 неговата висяща кинетична скулптура Poisson volant (летящата риба) се продаде за 25.9 милиона долара от Christie's.

The first "art car" in history was created in 1975 by Alexander Calder for his friend Herve Poulain. According to the rumour, Poulain needed a car without advertising signs because of legal disputes. The Calder-painted "Batmobile" 3.0 CSL competed at Le Mans that year, driven by Poulain himself, Sam Posey and Jean Guichet. However, due to a breakdown, it was unable to finish.

Alexander Calder (1898-1976) was an American sculptor and artist, best known for his pioneering kinetic sculptures powered by wind or motors. In this sense, his work on BMW's first "art car" is unusual. But he did not want to refuse his friend Poulain. Among his close friends were also Joan Miró, Peggy Guggenheim, and Georgia O'Keeffe. In 2014, his suspended kinetic sculpture Poisson Volant (the flying fish) sold for $25.9 million at Christie's.

РОЙ ЛИХТЕНЩАЙН - BMW 320 GROUP 5
ROY LICHTENSTEIN - BMW 320 GROUP 5

Третата кола от поредицата е създадена през 1977 от Рой Лихтенщайн, отново за Ерве Пулен, този път върху основата на BMW 320. С този автомобил Пулен и Марсел Миньо участват в Льо Ман и заемат деветото място. В чест на 24-часовия формат на състезанието Лихтенщайн изрисува изгряващо слънце от едната страна на колата.

Рой Лихтенщайн (правилното всъщност е Лихтенстайн, но в България отдавна се е наложил "немскоезичният" вариант на фамилията) бе американски художник, една от водещите фигури в поп арта редом с Анди Уорхол и Дейвид Хокни. Рой почина през 1997, но интересът към работите му продължава да расте - през 2017 неговият "Masterpiece" ("Шедьовър") се продаде за 165 милиона долара.

The third car in the series was created in 1977



by Roy Lichtenstein, again for Hervé Poulain, this time on the basis of the BMW 320. With this car, Poulin and Marcel Mignot took part in Le Mans and took ninth place. In honour of the race's 24-hour format, Lichtenstein painted a rising sun on one side of the car.

Roy Lichtenstein was an American artist, one of the leading figures in pop art along with Andy Warhol and David Hockney. Roy died in 1997, but interest in his works continues to grow - in 2017 his "Masterpiece" sold for $165 million.

АНДИ УОРХОЛ - BMW M1 GROUP 4

ANDY WARHOL - BMW M1 GROUP 4

Най-прочутата "арт кола" е всъщност най-набързо претупаната. Уорхол в характерния си стил първо предложил камуфлажна боя с милитаристични нотки - не съвсем удачна идея в Германия навръх 40-ата годишнина от старта на Втората световна война. Във втория вариант Уорхол за по-малко от половин час нашарил колата на ръка, като разсеяно боядисал дори предното стъкло.

Наложило се да почистят малко от шедьовъра му, за да могат Пулен, Миньо и Винкелхок все пак да виждат, докато карат в Льо Ман - където завършват 6-и.

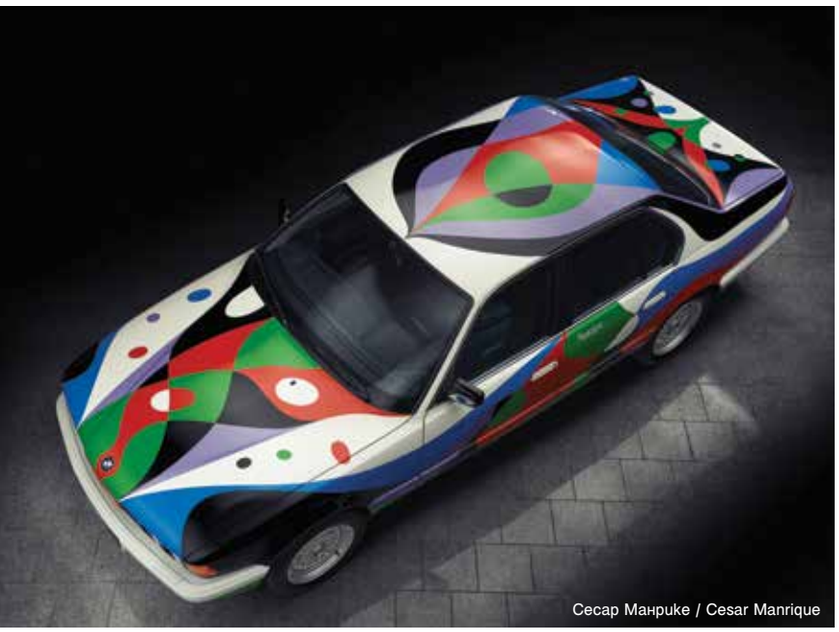
Анди Уорхол, дете на емигранти от днешна Словакия, изгря още през 50-те години като един от най-неконвенционалните творци на Америка, и се утвърди като най-ярката фигура на поп арт течението. Беше приятел и вдъхновител на десетки творци, от Мерилин Монро до Джим Морисън, и продуцент на рок групата Velvet Underground. Преди година неговата творба Shot Sage Blue Marilyn от 1964 се продаде на търг за 195 милиона долара, която го прави най-скъпия американски художник за момента.

The most famous "art car" is actually the one that was created most quickly. Warhol, in his characteristic style, first suggested camouflage paint with militaristic undertones - not a very good idea in Germany on the 40th anniversary of the start of World War II. In the second version, Warhol painted the car by hand in less than half an hour, absentmindedly painting even the windshield. They had to clean up a bit of his masterpiece so that Poulin, Mignot and Winkelhock could still see while driving at Le Mans - where they finished 6th.

Andy Warhol, a child of emigrants from today's Slovakia, rose as early as the 1950s as one of America's most unconventional artists, and established himself as the brightest figure of the pop art trend. He was a friend and inspiration to dozens of artists, from Marilyn Monroe to Jim Morrison, and a producer for the Velvet Underground rock band. A year ago, his 1964 Shot Sage Blue Marilyn sold at auction for $195 million, making him the most expensive American artist of all time.


Анди Уорхол / Andy Warhol


Дейвид Хокни / David Hockney


Сесар Манрике / Cesar Manrique


Естер Малангу / Esther Mahlangu

ДЖЕФ КУУНС - BMW M3 GT2
JEFF KOONS - BMW M3 GT2

Анди Уорхол бе кумир и на Джеф Куунс, създателя на 17-ата арт кола, и тя даже получи номер 79, за да е свързана с арт колата на Уорхол.

Куунс получи за "платно" BMW M3 GT2, с което Анди Приол, Дирк Вернер и Дирк Мюлер стартираха в Льо Ман през 2010. Колата обаче напусна състезанието заради повреда.

Джеф Куунс е съвременният художник с най-голяма медийна известност: отчасти заради оригиналността на творбите си, отчасти заради баснословните суми, за които се продадоха някои от тях (58.4 млн. долара за Balloon Dog Orange, 91.1 млн. долара за Rabbit), и отчасти заради факта, че в зората на кариерата си се ожени за италианската порнозвезда и депутатка в парламента Чичолина.

Andy Warhol was also an idol of Jeff Koons, the creator of the 17th art car, and it was even given the number 79 to be associated with Warhol's art car.

Koons was given a BMW M3 GT2 as a "sail", with which Andy Priaulx, Dirk Werner and Dirk Muller started at Le Mans in 2010. However, the car left the race due to damage.

Jeff Koons is the contemporary artist with the greatest media exposure: partly because of the originality of his works, partly because of the fabulous sums for which some of them have sold ($58.4 million for Balloon Dog Orange, $91.1 million for Rabbit), and partly due to the fact that at the dawn of his career, he married the Italian porn star and member of parliament Cicciolina.

ДЖЕНИ ХОЛЦЪР - BMW V12 LMR
JENNY HOLZER - BMW V12 LMR

След легендарното M1 на Уорхол, BMW спря да участва с арт колите си в Льо Ман, и повечето проекти от 80-те и 90-те години дори не бяха върху състезателни автомобили. Но през 1999 компанията се завърна по впечатляващ начин. Арт колата, дело на Джени Холцър, спечели квалификациите за Льо Ман. А след това неин неизрисуван двойник спечели и самото състезание - последният засега успех на BMW на "Сарт".

Джени Холцър, родена през 1950 край Ню Йорк, е една от създателките на течението на неоконцептуализма в модерното изкуство. Най-популярните й творби са на обществени места и включват думи и идеи - т. нар. text art. Холцър спечели наградата "Златен лъв" на венецианското Биенале през 1990 .

After Warhol's legendary M1, BMW stopped entering its art cars at Le Mans, and most of the projects of the 1980s and 1990s weren't even on racing cars. But in 1999, the company made a spectacular comeback. The art car, designed by Jenny Holzer, won qualifying for Le Mans. And then its unpainted double won the race itself - the last success for BMW there so far.

Jenny Holzer, born in 1950 near New York, is one of the creators of neo-conceptualism in modern art. Her most popular works are in public places and include words and ideas - the so-called text art. Holzer won the Golden Lion Award at the Venice Biennale in 1990.

ЕСТЕР МАЛАНГУ - BMW 525I
ESTHER MAHLANGU - BMW 525I

В края на 80-те арт програмата на BMW се активизира и само за четири години бяха


Джеф Куунс / Jeff Koons


Рой Лихтенщайн / Roy Liechtenstein


Франк Стела / Frank Stella


Джени Холцър / Jenny Holzer

създадени седем нови арт коли. Една от най-любопитните бе това 525i, поверено на южноафриканската художничка Естер Малангу. Това бе и първата арт кола, създадена от жена - но далеч не последната.

С арт колата на Малангу, BMW в известен смисъл изпревари събитията. Когато създаде този проект през 1991, Естер Малангу бе достатъчно популярна в родната си Южна Африка, разбира се. Но днес, на 87-годишна възраст, тя е вече световна знаменитост, с изложби в най-прочутите галерии и участия в шоу програми като тази на Тревър Ноа. Като вдъхновение за творчеството си, Естер използва традиционните приложни изкуства на племето ндебеле, от което произлиза.

At the end of the 1980s, BMW's art program intensified and in just four years seven new art cars were created. One of the most curious was this 525i entrusted to the South African artist Esther Mahlangu. It was also the first art car created by a woman - but far from the last. With Mahlangu's art car, BMW was in a sense ahead of events. When she created this project in 1991, Esther Mahlangu was popular enough in her native South Africa, of course. But today, at the age of 87, she is already a global celebrity, with exhibitions in the most famous galleries and appearances on shows such as Trevor Noah's. As inspiration for her work, Esther uses the traditional applied arts of the Ndebele tribe, from which she originates.

ФРАНК СТЕЛА - BMW 3.0 CSL

FRANK STELLA - BMW 3.0 CSL

Втората арт кола датира от 1976 и е дело на Франк Стела. Този път компанията не я предоставя на Ерве Пулен, а сама участва с нея в две състезания - 24-те часа на Льо Ман (с Брайън Редман и Питър Григ зад волана), и в 6-те часа на Дижон (управлявана от Рони Петершон и Гунар Нилсон). И в двата случая обаче не завършва заради повреда.

Франк Стела е един от най-прочутите съвременни американски творци - художник, скулптор и типограф. Роден през 1936, той бе почетен с ретроспективна изложба в Музея за модерно изкуство в Ню Йорк още през 1970 - и до ден-днешен си остава най-младият творец, почетен по този начин.

The second-ever art car dates from 1976 and is the work of Frank Stella. This time the company did not provide it to Hervé Poulain but participated with it in two races - the 24 Hours of Le Mans (with Brian Redman and Peter Grieg behind the wheel) and the 6 Hours of Dijon (driven by Ronnie Petersson and Gunnar Nilsson). In both cases, however, it failed to finish.

Frank Stella is one of the most famous contemporary American artists - painter, sculptor and typographer. Born in 1936, he had a retrospective exhibition at the Museum of Modern Art in New York as early as 1970 - and to this day remains the youngest artist to be so honoured.

ДЕЙВИД ХОКНИ - BMW 850 CSI

DAVID HOCKNEY - BMW 850 CSI

На Хокни, може би най-знаменития жив художник днес, се пада удоволствието да работи върху една от най-интересните коли на BMW в новата история - оригиналното 850 CSi. Проектът е завършен през 1995, Хокни настоява да изрисува върху колата и любимите си кучета.

Дейвид Хокни, роден през 1937, е една от най-ярките фигури на поп арта, и едино-



Олафюр Елиасон / Olafur Eliasson

душно е признат за най-влиятелния британски художник на XX век. Англичанин, той живее в Лос Анджелис още от средата на 60-те години, и тамошният пейзаж е основна тема в творчеството му: басейни, палми, синьо небе.

Hockney, perhaps the most famous living artist today, had the pleasure of working on one of the most interesting BMW cars in recent history - the original 850 CSi. The project was completed in 1995, Hockney insisted on painting over the car his beloved dogs.

David Hockney, born in 1937, is one of the brightest figures of pop art, and is unanimously recognized as the most influential British artist of the Twentieth century. An Englishman, he has lived in Los Angeles since the mid-1960s, and the landscape there is a major theme in his work: pools, palm trees, and blue skies.

СЕСАР МАНРИКЕ - BMW 730I

CESAR MANRIQUE - BMW 730I

Един от резултатите от голямата активизация на програмата BMW Art Car в края на 80-те. Останалите също са любопитни - например изрисуваното от австралийския аборигентски художник Майкъл Джагамара Нелсън BMW M3, или "златното" BMW 535i на японеца Матазо Каяма. Но ако трябва да избираме, все пак бихме се спрели на творбата на Манрике от 1990.

Доста е трудно да се опише с две думи какъв е бил покойният Сесар Манрике Кабрера, най-прочутият син на Канарските острови. Художник, но и също скулптор, индустриален дизайнер, архитект, експерт по опазване на околната среда, ландшафтен дизайнер - занимавал се е с каквото ли не, неизменно с блестящ успех. Големият му пробив идва на венецианското Биенале през 1960.

One of the results of the great activation of the BMW Art Car program in the late 1980s. The rest are also curious - for example, the BMW M3 painted by the Australian aboriginal artist Michael Jagamara Nelson, or the "golden" BMW 535i of the Japanese Matazo Kayama. But if we had to choose one, we'd still go with Manrique's work from 1990.

It is quite difficult to describe in two words what the late Cesar Manrique Cabrera, the most famous son of the Canary Islands, was like. An artist, but also a sculptor, industrial designer, architect, environmental protection expert, and landscape designer - he has been involved in anything, invariably with brilliant success. His big breakthrough came at the Venice Biennale in 1960.

ОЛАФЮР ЕЛИАСОН - BMW H2R

OLAFUR ELIASSON - BMW H2R

Без съмнение това е най-необичайната от 19-те арт коли до момента. Възложена е на датско-исландския скулптор Олафюр Елиасон в момент, в който промените в климата стават основна тема в комуникационната стратегия на BMW. Елиасон получава като основа водородния прототип BMW H2R. Но вместо обичайната изрисувана кола, той създава това необикновено "покривало" за нея от стоманена мрежа, метални плочи и множество слоеве лед.

Олафюр (или Оулавюр, както е по-правилното произношение) Елиасон е роден в Дания, но е с исландски корени. Направи име с внушителни инсталации, комбиниращи светлина, вода и различни температури. От 2014 управлява архитектурното Studio Other Places заедно с известния германски архитект Себастиян Бееман. Неговият The Weather Project в лондонския музей Tate Modern бе провъзгласен за "крайъгълен камък на модерното изкуство".

Without a doubt, this is the most unusual of the 19 art cars to date. It was commissioned to the Danish-Icelandic sculptor Olafur Eliasson at a time when climate change was becoming a major theme in BMW's communication strategy. Eliasson received as a basis the hydrogen prototype BMW H2R. But instead of the expected painted car, he created this unusual "cover" for it from steel mesh, metal plates and multiple layers of ice.

Ólafúr Eliasson was born in Denmark but has Icelandic roots. He made a name for himself with impressive installations combining light, water and different temperatures. Since 2014, he manages the architectural Studio Other Places together with the famous German architect Sebastian Beemann. His The Weather Project at London's Tate Modern was hailed as a "cornerstone of modern art". ■

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

ЕДИН ОТ 999

Запознайте се с най-рядкото MINI - което по съвместителство е и единственият електрически кабриолет на планетата



Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография MINI

На пръв поглед ще ви се стори много познато: доброто старо MINI, само че без покрив. Но всъщност това е уникален автомобил: единственият електрически кабриолет, който съществува в момента на планетата. И освен това е много рядка кола, защото MINI ще произведе само 999 бройки от нея.

ВСЪЩНОСТ ТОЗИ АВТОМОБИЛ - MINI Cooper SE Convertible - дори не трябваше да съществува. Той бе показан за пръв път миналото лято, но само като концептуален модел, който да очертае бъдещото електрическо развитие на марката. Прототипът обаче толкова се хареса и компанията получи толкова запитвания за него, че реши все пак да го създаде като лимитирана серия.
Кабриолетът е холандско производство, на завода на VDL в град Борн, и ползва същата платформа и задвижване като стандартното SE. Което, донякъде изненадващо, се оказа ключовият модел на MINI в последните години и в Европа, и в България.

МОЖЕ ДА НЕ МИ ПОВЯРВАТЕ, но през миналата година обикновеното електрическо MINI Cooper SE беше най-продаваният модел на компанията изобщо. Въпреки относително малката си батерия, и въпреки скромния обхват от около 220 километра с едно зареждане. А сега създателите на онази кола са я направили още малко по-непрактична: намалили са допълнително обхвата, и са махнали покрива.
Както споменахме, кабриолетът ползва същия електромотор като електрическия хечбек - с мощност 184 коня и задвижване на предните колела. Идентична е и батерията, с използваем капацитет 29 киловатчаса. Но механизмът на сгъваемия покрив и допълнителните подсилващи шасито елементи добавят немалко килограми тук. И съответно обхватът с едно зареждане пада до 201 километра по цикъла WLTP. Хубавото е, че на тези 201 километра може да се разчита, защото, за разлика от повечето си конкуренти, групата BMW предпочита да е консервативна с оценките си за пробега.

ГОЛЕМИЯТ ВЪПРОС Е ДАЛИ ТОВА се усеща като истинско MINI. Правилният отговор е "не". Но, в интерес на истината, още откакто BMW пое тази марка, някогашното чувство не съществува. Просто защото германците направиха този автомобил много по-мощен, много по-стабилен, много по-луксозен, и в резултат на всичко това - много по-тежък. Даже обикновеното бензиново MINI в момента е два пъти по-тежко от колата, с която някога Пади Хопкърк спечели рали "Монте Карло".
При електрическия кабриолет теглото е даже над два и половина пъти по-голямо от това на легендарния прародител - цели 1470 килограма без шофьора. Но пък, от друга страна, конските сили са почти три пъти повече. Все пак осигуряването на достатъчен обхват налага някои ограничения. Максималната скорост е лимитирана на 150 километра в час. Ускорението от място до 100 км/ч отнема над 8 секунди. Тази кола определено не се усеща като победител в рали Монте Карло.

ТОВА ОБАЧЕ НЕ ОЗНАЧАВА, ЧЕ ЩЕ УСЕЩА ЗЛЕ. Незабавният въртящ момент на електромотора го прави много по-пъргаво от всяко друго MINI. А теглото и максимално изнесените към края на колата колела направо го залепят за асфалта.
Освен това 1470 килограма не е чак толкова много за съвременен автомобил, който има няколко дузини системи за безопасност, хедъп дисплей, мултимедия с голям екран, отопление на седалките и още една купчина глезотии. И изобщо, ама изобщо не е много за електрически съвремен автомобил.
Оплаках ви се от теглото на тази кола, но всъщност, в особения свят на електромобилите, това е едно от най-фините момчета. Можем да го познаем и по разхода.
С доста настъпване на газта по планинските пътчета в северната част на Майорка, разходът ни до момента е малко под 15 киловатчаса за 100 километра - даже по-ниско от официално обявените 17 киловатчаса. До момента сме постигали подобен показател само с един електрически модел - Dacia Spring. Но разликата в преживяването между нея и това MINI е точно като разликата между румънски морски курорт и Майорка.

MINI Cooper SE Cabrio

184
конски сили мощност
horsepower power

269
Нм максимален въртящ момент
Nm maximum torque

8.2
секунди 0-100 км/ч
seconds 0-100 km/h

28.9
кВтч капацитет на батерията
kWh battery capacity

ФАКТЪТ, ЧЕ ОБИКНОВЕНОТО ЕЛЕКТРИЧЕСКО SE е най-продаваният модел на MINI, изобщо не трябва да ви учудва. Това е автомобил, за който малката батерия не е недостатък, а предимство. Така или иначе, MINI обикновено е втори автомобил в семейството. От него не се очакват трансконтинентални преходи. В същото време скромната батерия понижава теглото, запазва динамиката, намалява разхода и позволява доста бързо зареждане.
На бавна и щадяща батерията 11-киловатова станция можете да попълните заряда от 0 до 80 процента само за два часа и половина. На 50-киловатова станция отнема половин час.
Обикновеното електрическо MINI има и още едно предимство, и това, колкото и да не ви се вярва, е цената. Стандартното SE не е чак толкова по-скъпо от бензиновия Cooper S - и е даже по-евтино от електрически конкуренти на масови марки като Hyundai, Renault или Opel. Няма спор, че едно MINI дава несравнимо по-премиум усещане от тях.

НЕ ЗАБРАВЯЙТЕ ОБАЧЕ, ЧЕ ТОВА ТУК не е стандартното SE. Кабриолетите винаги са по-скъпи от обикновените модели - а тук се добавя и ефектът от лимитираната серия. Това качва цената до шокиращите 118 350 лева с ДДС.
Това е много за един непрактичен малък автомобил, няма спор. Но е напълно адекватно, ако целта ви е да се отличите някак от останалите осем милиарда човека на планетата. Техническата сърцевина на кабриото е същата като на обикновеното SE. Но външният му вид е уникален: като се започне от специалните цветове White Silver и Enigmatic Black, мине се през бронзовите дръжки на вратите и рамки на светлините, през черното лого и през специалните 17-цолови джанти, изработени от рециклиран алуминий. Накратко, това е повече елегантен моден аксесоар, отколкото превозно средство, и затова охотно ще му простите едва 160-литровия багажник. Освен това за момента е единственият ви шанс за електрически кабриолет.
Вярно, че наесен идва новото поколение на MINI - чисто електрическо, с доста по-голям обхват, по-голяма батерия. И най-вероятно то ще си има собствен кабрио модел. Но все още никой не го е потвърдил. Засега това остава единственият ви избор, ако искате електрическа кола и свалящ се покрив. ■

ONE OF 999

Meet the rarest MINI - which is also the only electric convertible on the planet

By KONSTANTIN TOMOV / Photography MINI

At first glance, it will look very familiar: the good old MINI, only without a roof. But in fact, it is a unique car: the only electric convertible that currently exists on the planet. And it's also a very rare car because MINI will only produce 999 of it.

ACTUALLY THIS CAR - MINI Cooper SE Convertible - was never supposed to exist. It was first shown last summer, but only as a concept model to outline the brand's future electric development. However, the prototype was so liked and the company received so many inquiries about it that it decided to create it as a limited series anyway.

The convertible is Dutch-built at VDL's Born factory and uses the same platform and powertrain as the standard SE. Which, somewhat surprisingly, turned out to be MINI's key model in recent years both in Europe and in Bulgaria.

YOU MAY NOT BELIEVE ME, but last year the regular electric MINI Cooper SE was the company's best-selling model overall. Despite its relatively small battery, and modest range of about 220 kilometres on a single charge. And now the creators of that car have made it a little more impractical: they have further reduced the range and removed the roof.

As mentioned, the convertible uses the same electric motor as the electric hatchback - with 184 horsepower and front-wheel drive. The battery is identical, with a usable capacity of 29 kilowatt hours. But the folding roof mechanism and additional chassis reinforcements add quite a few pounds here. And accordingly, the range on a single charge drops to 201 kilometres on the WLTP cycle. The good thing is that those 201 kilometres can be counted on because, unlike most of its competitors, the BMW Group prefers to be conservative with its mileage estimates.

THE BIG QUESTION IS does this feel like a real MINI? The correct answer is "no". But, in truth, ever since BMW took over this brand, the old feeling doesn't exist. Simply because the Germans made this car much more powerful, much more stable, much more luxurious, and as a result of all this - much heavier. Even a regular petrol MINI is now twice as heavy as the car that Paddy Hopkirk once won the Monte Carlo Rally with.

With the electric cabriolet, the weight is more than two and a half times greater than that of the legendary ancestor - as much as 1470 kilograms without the driver. But then, on the other hand, the horsepower is almost three times more. However, providing sufficient range imposes some limitations. The maximum speed is limited to 150 kilometres per hour. Acceleration from a standstill to 100 kph takes over 8 seconds. This car definitely doesn't feel like a Monte Carlo Rally winner.

THAT DOESN'T MEAN, HOWEVER, that it feels bad. The instant torque of the electric motor makes it much more nimble than any other MINI. Plus the weight and wheels, maximally extended towards the corners of the car, simply make it stick to the tarmac. Besides, 1,470 kilograms isn't that much for a modern car that has several dozen safety systems, a head-up display, big-screen multimedia, heated seats and a whole bunch of other goodies. And it is by no means much for a modern electric car.

I complained to you about the weight of this car, but actually, in the peculiar world of EVs, it's one of the thinnest guys. You can easily tell that by the consumption.

With a lot of acceleration pedal usage on the mountain roads in the north of Mallorca, our consumption was just under 15 kilowatt hours per 100 kilometres - even lower than the officially announced 17 kWh. So far, we have managed that with just one other electric model - Dacia Spring. But the difference in experience between the Spring and this MINI is just like the difference between a Romanian seaside resort and Mallorca.

THE FACT THAT THE NORMAL electric SE is MINI's best-selling model shouldn't surprise you at all. This is a car for which the small battery is not a fault, but an advantage. Either way, the MINI is usually the second car in the family. It is not expected to make transcontinental journeys. At the same time, the modest battery lowers the weight, preserves the dynamics, reduces the consumption and allows quite fast charging.

On a slow and battery-friendly 11-kilowatt station, you can charge from 0 to 80 per cent in just two and a half hours. At a 50-kilowatt station, it takes half an hour.

The regular electric MINI also has another advantage, and that, as much as you may not believe it, is the price. The standard SE isn't that much more expensive than the petrol Cooper S - and it's even cheaper than electric rivals from mainstream brands like Hyundai, Renault or Opel. There's no arguing that a MINI gives an incomparably more premium feel than these.

DON'T FORGET, HOWEVER, that this is not the standard SE. Convertibles are always more expensive than regular models - and here the effect of the limited series is added. This raises the price to a shocking BGN 118,350 (EUR 60,400).

That's a lot for an impractical little car, no doubt. But it's perfectly adequate if your goal is to somehow stand out from the other eight billion people on the planet. The technical core of the convertible is the same as the regular SE. But its appearance is unique: starting with the special colours White Silver and Enigmatic Black, going through the bronze door handles and light frames, through the black logo and the special 17-inch wheels made of recycled aluminium. In short, it's more of a sleek fashion accessory than a vehicle, so you'll readily forgive its tiny 160-litre boot. It's also your only chance for an electric convertible for now.

True, the new generation of MINI is coming in the fall - purely electric, with a much larger range, and a larger battery. And most likely it will have its own convertible model. But no one has confirmed it yet. For now, this remains your only choice if you want an electric car with a retractable roof. ■



БЪЛГАРИ СПЕЧЕЛИХА ТРИ ЕВРОПЕЙСКИ ТИТЛИ НА SENSHI

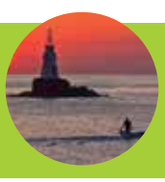
BULGARIANS HAVE WON THREE EUROPEAN TITLES AT SENSHI

Български бойци спечелиха и трите европейски титли, които се разиграха в 17-ото издание на международната верига бойни гала вечери SENSHI. Драгомир Петров, Атанас Божилов и Александър Петров днесоха успехите на 8 юли в курорта "Св. Константин и Елена". Следващото издание на SENSHI ще е през септември.

Bulgarian fighters won all three European titles, which took place in the 17th edition of the SENSHI international chain of fight gala evenings. Dragomir Petrov, Atanas Bozhilov and Alexander Petrov celebrated the successes of July 8 at the resort "St. Constantine and Elena". The next edition of SENSHI will be in September.



90 | ЮЖНЯШКИ ЧАР
SOUTHERN CHARM



114 | В ДОБРО И В ЛОШО
IN GOOD TIMES AND IN BAD



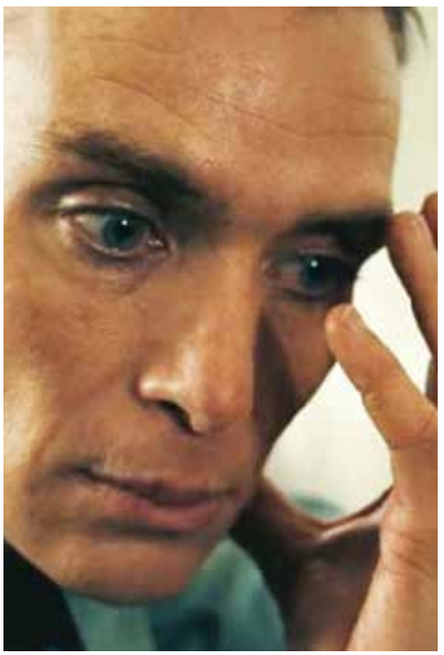
АФИШ



КЛАСИКА

ЛУСИЕН РЕНОДЕН ВАРИ // По вече утвърдена (и много симпатична) традиция, Софийската филхармония временно се мести на откритата сцена край езерото в Правец - и този път води със себе си прочути гости. Сред тях е Люсиен Реноден Вари, френската изгряваща звезда на тромпета. В програмата са увертюра към "Сватбата на Фигаро" от Моцарт, концерт за тромпет от Хайдн и Симфония номер 7 от Бетовен.

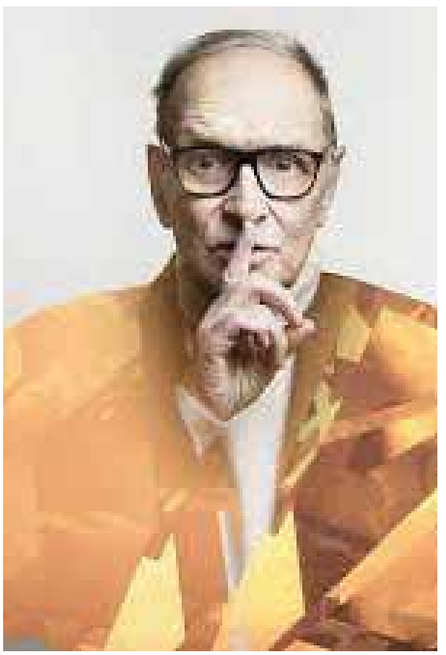
21 юли, Правец



КИНО

ОПЕНХАЙМЕР // Голямото заглавие на лятото несъмнено ще е "Опенхаймер" - завръщането на Кристофър Нолан. Както подсказва и самото име, това е биографичен филм за Дж. Робърт Опенхаймер, ръководителя на проекта "Манхатън" и на практика бащата на атомната бомба. Килиън Мърфи (Peaky Blinders) е в ролята на големия физик, а освен него участват Емили Блънт, Робърт Дауни младши, Мат Деймън, Кенет Брана, Джош Хартнет, Рами Малек.

В кината от 21 юли



КОНЦЕРТ

МУЗИКАТА НА ЕНИО МОРИКОНЕ // Малко преди да честваме 95-ата годишнина от рождението на големия италиански композитор, оркестърът на Държавна опера Варна представя някои от най-прочутите му композиции за киното. Диригент ще е Бенедето Монтебело, солисти са Франческо Барбаджелата на пиано и Мария Павлова - сопран. Очаквайте познати мелодии от "Имало едно време в Америка", "Ново кино Парадизо", "Добрият, лошият и злият".

25 юли, Варна, Летен театър

EN

CLASSICAL

LUCIENNE RENAUDIN VARY // Following an already established (and very nice) tradition, the Sofia Philharmonic is temporarily moving to the open stage by the lake in Pravets - and this time it is bringing famous guests with it. Among them is Lucienne Renaudin Vary, France's rising star on the trumpet. The program includes Mozart's Overture to The Marriage of Figaro, Haydn's Trumpet Concerto and Beethoven's Symphony No. 7.

July 21, Pravets

CINEMA

OPPENHEIMER // The big headline of the summer will undoubtedly be "Oppenheimer" - Christopher Nolan's great return. As the name suggests, this is a biopic about J. Robert Oppenheimer, the head of the Manhattan Project and practically the father of the atomic bomb. Cillian Murphy (Peaky Blinders) is in the role of the great physicist, and in addition to him, Emily Blunt, Robert Downey Jr., Matt Damon, Kenneth Branagh, Josh Hartnett, Rami Malek are also involved.

In theaters from July 21

CONCERT

THE MUSIC OF ENNIO MORRICONE // Shortly before we celebrate the 95th anniversary of the great Italian composer, the orchestra of the Varna State Opera presents some of his most famous compositions for the screen. Benedetto Montebello is the conductor, and Francesco Barbagellata (on piano) and Maria Pavlova (soprano) are the soloists. Expect familiar tunes from Once Upon a Time in America, New Cinema Paradiso, The Good, the Bad and the Ugly.

July 25, Varna, Summer Theater

POSTER

ФЕСТИВАЛ

BURGAS SUMMER LIVE // Още един фестивал в Бургас - защо не! Малко след посвещения на диското Spice Music (виж стр. 82), на градското пристанище ще състои и този симпатичен рок фест, с участието на Franz Ferdinand, Nothing But Thieves (имаме чувството, че няма нито един фестивал в Европа това лято без тях) и манчестърската инди група Hayes & Y. Звучи ни като идеалния начин да си разнообразите вакансията.

11 август, Порт Бургас

ДЖАЗ

БАНСКО ДЖАЗ ФЕСТ // С променени организатори, но със същия формат, традиционният джаз фестивал в Банско се завръща в началото на август. Мястото също е познато - на централния площад на планинското градче. Програмата включва Еспен Ериксен трио, Камелия Тодорова, Ари Ерев Трио, Франк Гамбали, Cinga Manga Funk, Мауро Сигура квартет, Зара Макфърлън квартет, Алфредо Родригес трио, Георги Корназов квартет и още над дузина интересни имена.

5-12 август, Банско

КНИГА

БЕЗКРАЯТ В СТРЪК ТРЕВА // Кой е казал, че лятното четиво трябва да е леко и безсмислено? В информационното претоварване плажът е от последните места, където можем наистина да се съсредоточим. Книгата на испанския филолог Ирене Вайехо стана световен бестселър под заглавието Papirus, но у нас Colibri са се придържали към испанския оригинал - адмирации. Това е увлекателно изследване на писмеността - от зараждането ѝ, през великите библиотеки на древността, та чак до Борхес.

Издателство "Колибри"

EN

FESTIVAL

BURGAS SUMMER LIVE // Yet another festival in Burgas - why not! Shortly after the disco-themed Spice Music (see page 82), the city harbor will also host this cute rock fest featuring Franz Ferdinand, Nothing But Thieves (we have a feeling there isn't a single festival in Europe this summer without them). and Manchester indie band Hayes & Y. Sounds like the perfect way to spice up your holiday.

August 11, Port Burgas

JAZZ

BANSK JAZZ FEST // With changed organizers, but with the same format, the traditional jazz festival in Bansko returns at the beginning of August. The place is also familiar - in the central square of the mountain town. The program includes Espen Eriksen Trio, Camelia Todorova, Ari Erev Trio, Frank Gambale, Cinga Manga Funk, Mauro Sigura Quartet, Zara McFarlane Quartet, Alfredo Rodriguez Trio, Georgi Kornazov Quartet and over a dozen other interesting names.

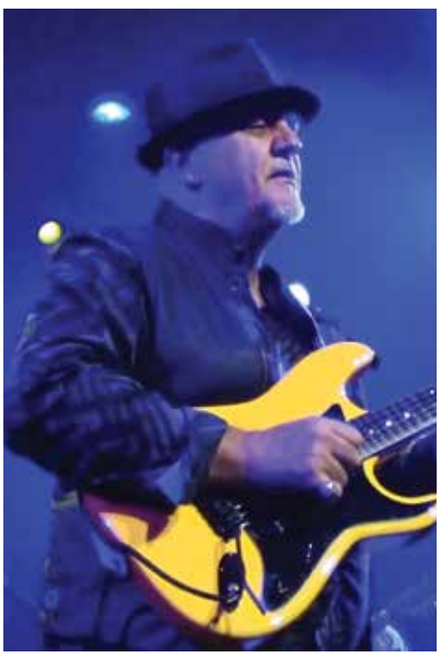
August 5-12, Bansko

A BOOK

INFINITY IN A LEAF OF GRASS // Who said summer reading had to be light and meaningless? In our current information overload, the beach is one of the last places where we can really focus. The book by the Spanish philologist Irene Vallejo became a world bestseller under the title Papirus, but in Bulgaria Colibri have stuck to the Spanish original - admirations. This is a fascinating study of writing - from its inception, through the great libraries of antiquity, all the way to Borges.

Colibri Publishing House









GREEN COTTAGE

КОМПЛЕКС ОТ
КЪЩИ
БЛИЗО ДО
МОРЕТО





к.к. Св. св. Константин и Елена | +359 (0) 885 966 929

www.greencottage.bg

СОНЯ ЙОНЧЕВА БЛЕСТИ ЗА ПЪРВИ ПЪТ НА ВАРНЕНСКА СЦЕНА ПРЕЗ АВГУСТ В ОПЕРА В ЛЕТНИЯ ТЕАТЪР

Август ще е най-наситеният със събития месец в богатата програма на XIV издание на Опера в Летния театър – Варна 2023. На 18 август в „Бодигард“, който е сценична адаптация на холивудския филм с най-продавания саундтрак за всички времена, отново ще пеят звездите Орлин Горанов и английската филмова и музикална актриса Манал Ел Фейтури в режисура на Борис Панкин.

В две балетни премиери танцовата ни трупа, която през юни покори парижката публика с „Лебедово езеро“, ще поднесе на зрителите неповторими изживявания. Спектакълът „Ромео и Жулиета“ на 8 август ще представи нова версия на класическия балет с изключителна естетика и смела хореография. „Едит Пиаф – Париж, моя любов“ на 21 август ще ни пренесе в столицата на любовта под звуците на френски шансони и любими песни на „Врабчето на Париж“. 60 години след нейната кончина ще си спомним за неповторимата певица чрез музиката ѝ и чрез изкуството на танца.



След фурора на световната премиера през юни операта-мюзикъл „Калас и Онасис“ от Христос Папагеоргиу ще се играе отново на 12 август. Със спектакъла честваме 100-годишнината от рождението на Мария Калас. Художественият разказ за любовта на ангелогласното сопрано и милиардера, в който се съчетават опера, гръцка етно музика и танго, може да се нареди до големите бродуейски шедьоври със своя емоционален заряд, актьорско и певческо майсторство.

Горещия концерт „Нощ на испанската сарсуела“ на 9 август ще дирижира Давид Хименес Карерас, племенник на Хосе Карерас. 85-годишнината от рождението на големия джазмен Милчо Левиев ще отбележим на 11 август със „Соната ‘57“, по едноименния му албум, със специалното участието на Вики Алмазиду, Теодосий Спасов, Антони Дончев и др.

На 31 август звездното сопрано Соня Йончева за първи път ще излезе на варненска сцена, заедно с избрани от нея именити изпълнители. Оперният гала концерт на световноизвестнат

SONYA YONCHEVA SHINES FOR THE FIRST TIME IN VARNA IN AUGUST AT OPERA AT THE SUMMER THEATRE

August will be the most eventful month in the rich program of the XIV edition of Opera at the Summer Theatre - Varna 2023. On August 18th we will see again the incredible Orlin Goranov and English film and music actress Manal El-Feitury in the musical "Bodyguard", directed by Boris Pankin, which is a stage adaptation of the Hollywood film with the best-selling soundtrack of all time

In two ballet premieres, our dance troupe, which captivated the Parisian audience with "Swan Lake" in June, will offer the audience unique experiences. The performance "Romeo and Juliet" on August 8th will present a new version of the classical ballet with exceptional aesthetics and bold choreography. "Edith Piaf - Paris, mon amour" on August 21st will take us to the capital of love to the sounds of French chansons and favorite songs of "The Sparrow of Paris". 60 years after her death, we will remember the unique singer through her music and through the art of dance.

After the sensation of its world premiere in June, the opera-musical "Callas and Onassis" by Christos Papageorgiou will be performed again on August 12th. With the performance we celebrate the 100th anniversary of the birth of Maria Callas. The artistic story of the love of the angelic soprano and the billionaire, in which opera, Greek ethnic music and tango are combined, can be ranked next to the great Broadway masterpieces with its emotion, acting and singing prowess.

The passionate concert "Zarzuela Night" on August 9th will be conducted by David Gim nez Carreras, nephew of Jose Carreras. We will mark the 85th anniversary of the birth of the great jazzman Milcho Leviev on August 11th with "Sonata '57", based on his album of the same name, with the special participation of Vicky Almazidou, Theodosii Spassov, Antoni Donchev and others.

On August 31st the world famous soprano Sonya Yoncheva will appear on the stage for the first time in Varna, together with distinguished performers chosen by her. The opera gala concert of the opera prima will set the spectacular final chord of the brilliant summer season of the State Opera Varna.

SPICE MUSIC FESTIVAL

Кога: 4-5 август
Къде: Бургас, България
Защо: През 2019 идеята да се съберат на едно място авторите на двайсет от най-големите хитове на 90-те роди купона на годината. След това през 2020 Spice Music едва ли не единствен в цяла Европа устоя на Covid-19 и все пак се проведе, и то по изключително приятен - казваме го от личен опит - начин. Петото издание тази година е в два дни вместо в три, но с все така атрактивен набор от култови парчета от 90-те.
Кой: Dr. Alban, Culture Beat, Apache Indian, Alexia, Fun Factory, Nana, Snap, Кейт Райън, U96, DJ Quicksilver и местните кумири "Гумени глави".

When: August 4-5
Where: Burgas, Bulgaria
Why: In 2019, the idea of bringing together the authors of twenty of the biggest hits of the 90s in one place gave birth to the party of the year. Then in 2020, Spice Music was the only festival in Europe to withstand Covid-19 and still took place, and in an extremely pleasant - we say this from personal experience - way. The fifth edition this year is over two days instead of three but with a still attractive line-up of cult disco stars from the 90s.
Who: Dr. Alban, Culture Beat, Apache Indian, Alexia, Fun Factory, Nana, Snap, Kate Ryan, U96, DJ Quicksilver and local idols the Rubber Heads.

SZIGET FESTIVAL

Кога: 10 - 15 август
Къде: Будапеща, Унгария
Защо: Първо, продължава цяла седмица. Второ, събира хора от цяла Европа, така че няма да се чувствате като чужденци. Трето, освен музика атракциите включват състезания по плуване, уличен театър, карнавал в духа на 70-те и парти с прахови бои. Какво повече искате? Между другото Будапеща си заслужава посещение и без фестивал, но това е друга тема.
Кой: Били Айлиш, Давид Гета, Florence & The Machine, Imagine Dragons, Lorde, Macklemore, Mumford & Sons, Foals, Yungblud, Bonobo, Арло Паркс, Свет Фет, Nothing But Thieves и още десетки други.

When: August 10 - 15
Where: Budapest, Hungary
Why: First, it lasts all week. Second, it gathers people from all over Europe, so you won't feel like a foreigner. Third, in addition to music, the attractions include swimming competitions, street theatre, a carnival in the spirit of the 70s and a powder paint party. What more do you want? By the way, Budapest is worth a visit even without a festival, but that's another topic.
Who: Billie Eilish, David Guetta, Florence & The Machine, Imagine Dragons, Lorde, Macklemore, Mumford & Sons, Foals, Yungblud, Bonobo, Arlo Parks, Saint Fet, Nothing But Thieves and dozens more.

TOMORROWLAND

Кога: 21 - 30 юли
Къде: Бом, Белгия
Защо: Най-голямото шоу за електронна музика в света. Както винаги, съставът включва най-актуалните диджеи, а качеството на спектакъла е наистина впечатляващо. Рекордът е от 185,000 посетители от 75 различни държави, но нищо чудно тази година да бъде подобрен. Горещо препоръчваме да пренощувате в Dreamville, собствената къмпинг зона на фестивала.
Кой: Hardwell, Martin Garrix, Amelie Lens, Above & Beyond, SVDDEN DEATH, Armin van Buuren, Dimitri Vegas & Like Mike, Nina Kraviz, Dom Dolla, Indira Paganotto, Mariana BO, Anyma и още десетки.

When: July 21 - 30
Where: Boom, Belgium
Why: The biggest electronic music show in the world. As always, the line-up includes the most up-to-date DJs, and the quality of the show is truly impressive. The record is 185,000 visitors from 75 different countries, but no wonder it will be improved this year. We highly recommend staying overnight at Dreamville, the festival's own camping area.
Who: Nardwell, Martin Garrix, Amelie Lens, Above & Beyond, SVDDEN DEATH, Armin van Buuren, Dimitri Vegas & Like Mike, Nina Kraviz, Dom Dolla, Indira Paganotto, Mariana BO, Anyma and dozens more.

JULY EVENING

JULY EVENING

От Монтрьо до бургаската морска гара: най-веселите музикални фестивали до края на лятото

From Montreux to Burgas Sea: the finest music festivals this summer

PUKKELPOP

Кога: 17-20 август
Къде: Хаселт, Белгия
Защо: Вторият най-голям фестивал в Белгия винаги се е отличавал с оригинален състав. Създаден е още през 1985, което го прави един от най-старите рок фестивали към днешна дата. Близкият Хаселт се прочу като първия град в Европа, въвел напълно безплатен обществен транспорт (което увеличи броя на пътниците от 300 000 до 4 милиона годишно).
Кой: Billie Eilish, The Killers, Florence + The Machine, Bonobo, Yungblud, Dropkick Murphys, Angele, Limp Bizkit, Tom Odell, Turnstile, The Subs

When: August 17-20
Where: Hasselt, Belgium
Why: Belgium's second biggest festival has always featured an original line-up. It was established back in 1985, making it one of the oldest rock festivals to date. Nearby Hasselt became famous as the first city in Europe to introduce completely free public transport (which increased passenger numbers from 300,000 to 4 million a year).
Who: Billie Eilish, The Killers, Florence + The Machine, Bonobo, Yungblud, Dropkick Murphys, Angele, Limp Bizkit, Tom Odell, Turnstile, The Subs

READING FESTIVAL

Къде: Рединг, Великобритания
Кога: 25-27 август
Защо: Рединг от десетилетия е от водещите рок фестивали в света, макар че в последните години доста разнообрази стиловете. Програмата не е радикално различна от тази на другите водещи фестивали - тази година изборът на организаторите е от сравнително лимитиран брой групи. Но поне качествената атмосфера тук е гарантирана.
Кой: Сам Фендър, The Killers, Nothing But Thieves, Били Айлиш, Стив Лейси, Foals, Knucks, Imagine Dragons, Беки Хил

Where: Reading, UK
When: August 25-27
Why: Reading has been one of the world's leading rock festivals for decades, although in recent years it has diversified quite a bit. The program is not radically different from that of other leading festivals - this year the choice of the organizers is from a relatively limited number of groups. But at least the quality atmosphere is guaranteed here.
Who: Sam Fender, The Killers, Nothing But Thieves, Billie Eilish, Steve Lacy, Foals, Knucks, Imagine Dragons, Becky Hill

MONTREUX JAZZ FESTIVAL

Къде: Монтрьо, Швейцария
Кога: до 15 юли
Защо: Митично място, където са се родили не само някои от най-великите творби на модерния джаз, но и рок хитове като Smoke on the Water на Deep Purple. Името "джаз" не бива да ви подвежда: програмата е много разнообразна и през годините се е простирала в целия диапазон от Елтън Джон до Chemical Brothers. А тази година фестивалът връща на сцената легенди като Боб Дилън и Иги Поп.
Кой: Боб Дилън, Крис Айзък, Лайнъл Ричи, Lil Nas X, Иги Поп, Жилберто Жил, Нора Джоунс, Morcheeba, Сийл, Пат Метини, Марк Ронсън.

Where: Montreux, Switzerland
When: until July 15
Why: A mythical place where not only some of the greatest works of modern jazz were born, but also rock hits like Deep Purple's Smoke on the Water. The name "jazz" shouldn't mislead you: the program is very diverse and over the years has run the gamut from Elton John to the Chemical Brothers. And this year, the festival is bringing legends like Bob Dylan and Iggy Pop back to the stage.
Who: Bob Dylan, Chris Isaak, Lionel Richie, Lil Nas X, Iggy Pop, Gilberto Gilles, Norah Jones, Morcheeba, Seal, Pat Metheny, Mark Ronson.



Лято, зелена трева, бира в пластмасова чаша и жива музика: в душата и на най-асоциалните сред нас нещо трепва, когато дойде време за рок-фестивалите на открито. Дори да сте пропуснали Гластънбъри или Rock Werchter, до края на лятото остават предостатъчно възможности да се порадвате едновременно и на сезона, и на музиката. 12 от най-добрите фестивали през 2023, селектирани от Bulgaria ON AIR.

Summer, green grass, beer in a plastic cup and live music: something stirs in the soul of even the most asocial among us when it's time for outdoor rock festivals.

Even if you missed Glastonbury or Rock Werchter, there are still plenty of opportunities to enjoy both the season and the music. 12 of the best remaining festivals in the summer of 2023, selected by Bulgaria ON AIR.



LUCCA SUMMER FESTIVAL

Кога: Юли
Къде: Лука, Тоскана, Италия
Защо: Това не е еднократен фестивал, а поредица от отделни концерти. Локацията си заслужава дори без да гледате афиша, защото сцената е на централния площад на едно от най-красивите средновековни градчета на Италия. На такова място бихме слушали даже Гошо от Почивка. Но почтените организатори все пак са си свършили работата и вместо това ни предлагат Боб Дилън, Блър и Били Айдъл (с Generation Sex).
Кой: Боб Дилън, Blur, Simply Red, Пат Метини, Generation Sex, Роби Уилямс, Sigur Ross, Placebo, Нора Джоунс, One Republic, Lil Nas X, Kiss, The Chemical Brothers, Diodato

When: July
Where: Lucca, Tuscany, Italy
Why: This is not a one-off festival, but a series of individual concerts. The location is worth it even without looking at the poster, because the stage is in the central square of one of the most beautiful medieval towns in Italy. In such a place, we would even listen to Gosho from Pochivka. But the honourable organizers have done their job and instead offer us Bob Dylan, Blur and Billy Idol (with Generation Sex).
Who: Bob Dylan, Blur, Simply Red, Pat Metheny, Generation Sex, Robbie Williams, Sigur Ross, Placebo, Norah Jones, One Republic, Lil Nas X, Kiss, The Chemical Brothers, Diodato

MASTERS OF ROCK

Къде: Визовице, Чехия
Кога: 13-16 юли
Защо: Ако искате да избягате по някакъв начин от среща с The Killers, Florence + The Machine и Били Айлиш, това е шансът ви. За феновете на метъла Чехия, Словакия и Полша са фантастични летни дестинации, с над 30 сравнително големи фестивала. Този във Визовице е едни гърди напред както заради завръщането на легенди като Kreator и Europe, така и заради неповторимата (и трогателно евтина) чешка бира.
Кой: Kreator, Within Temptation, Europe, Amon Amarth, Soulfly, Sonata Arctica, Airbourne, Ekuveite, Таря Туронен, The Hu, Battle Beast, Freedom Call

Where: Vizovice, Czech Republic
When: July 13-16
Why: If you want to somehow escape from meeting The Killers, Florence + The Machine and Billie Eilish, this is your chance. For metal fans, the Czech Republic, Slovakia and Poland are fantastic summer destinations, with over 30 relatively large festivals. The one in Vizovice is a step ahead both because of the return of legends like Kreator and Europe, and because of the unique (and touchingly cheap) Czech beer.
Who: Kreator, Within Temptation, Europe, Amon Amarth, Soulfly, Sonata Arctica, Airbourne, Ekuveite, Tarja Turonen, The Hu, Battle Beast, Freedom Call

LOLLAPALOOZA PARIS

Къде: Париж, Франция
Кога: 21-23 юли
Защо: Прочутият американски фестивал има вече клонове в две европейски столици. В Берлин през септември ще са Mumford & Sons, Imagine Dragons, Давид Гета и Macklemore. Но везните все пак се накланят към Париж - по съвсем разбираеми причини, нямащи общо с музиката. Достъпът е за навършили 18 години. Фестивалът тази година е на хиподрума Longchamp в Булонския лес, в 16-и район.
Кой: Кендрик Ламар, Rosalia, Stray Kids, Ая Накамура, Central Cee, OneRepublic, Джон Бътлър, Lil Nas X, Damso

Where: Paris, France
When: July 21-23
Why: The famous American festival already has branches in two European capitals. Mumford & Sons, Imagine Dragons, David Guetta and Macklemore will be in Berlin in September. But the scales still tip towards Paris - for quite understandable reasons that have nothing to do with music. Access is for those over 18 years of age. This year's festival is at the Longchamp Racecourse in the Bois de Boulogne, in the 16th arrondissement.
Who: Kendrick Lamar, Rosalia, Stray Kids, Aya Nakamura, Central Cee, OneRepublic, John Butler, Lil Nas X, Damso

БУРГАС КАТО НА ФИЛМ

Ежедневни полети от 30 юни
София - Бургас - София



Пътувай между София и Бургас за по-малко от един филм време. Билетът в икономична класа включва:

- право на ръчен багаж до 10 kg
- дамска чанта или чанта за лаптоп
- безплатен check-in
- безплатни напитки и шоколадче

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ ЕМОЦИИ

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

ЮЖНЯШКИ ЧАР

SOUTHERN CHARM





Пет доказателства, че южното Черноморие не е загубило чара и разнообразието си

Ето ви един полезен съвет: никога не се доверявайте на клишета. Например на неуморно повтаряното клише за южното българско Черноморие – че е презастроено сборище на зашеметени туристи, привлечени само от евтиния алкохол. Някаква част от клишето е истина, разбира се. Но като цяло българското море си остава привлекателно, разнообразно и дори, на определени места, уникално. От центъра на купона до идиличното усамотение: пет идеи как да извлечете максимума от южното Черноморие.

Five reasons why the southern Black Sea coast has not lost its charm and diversity

Here is a useful piece of advice: never trust clichés. One tirelessly repeated cliché about the southern Bulgarian Black Sea coast is that it is an overbuilt rallying point for dizzy tourists who are attracted only by the cheap alcohol. Some aspects of the cliché are, of course, true, but the Bulgarian seaside is still attractive, diverse and in certain locations unique. From the centre of the party to idyllic isolation, below are five ideas about how to get the best of the southern Black Sea coast.

БУРГАС
BURGAS

Немалко от посетителите пропускат Бургас, ползвайки единствено летището му като отправна точка към други места по южното Черноморие. Но самият град си заслужава да бъде удостоен с внимание – той е зелен, жизнерадостен, пълен с атракции и внушава едно безценно чувство на пълно безгрижие.

В миналото губещ във вечната битката с Варна за "морска столица", в последните години Бургас се разви удивително бързо. Алеите и булевардите му са обновени и украсени с мозайки, скулптури, шадравани (децата ви ще се влюбят във фонтана с китовете); красивите стари сгради са реставрирани. Морската градина също е придобила съвсем свеж вид – с нови велоалеи, множество пейки и осветление, а красивото Морско казино, което години наред бе изоставено, сега е реставрирано и работи като културен център.

Плажовете са обширни и не прекалено пълни, защото самите бургазлии предпочитат да си почиват другаде - примерно в Созопол или Китен. Следобед можете да седнете в някое от безбройните кафенета по главната улица и да наблюдавате лениво как тече животът. Колкото до вечерта, възможностите са безкрайни. Тук са налични всички забавления, които само един голям град може да предложи - от кино и театър до футболни мачове. Ако все пак Бургас ви омръзне, можете да отскочите до близкия град Поморие с неговите прочути кални бани и с единствения на Балканите Музей на солта.

Many visitors miss out on Burgas because they only use its airport as a jumping off point for other places on the southern Black Sea coast. The city itself is worth a visit – it is green, exuberant, full of attractions, and provides a totally carefree feeling.

In the past, it always lost the eternal battle with Varna as a 'sea capital', but in recent years Burgas has been developing extremely fast. The alleys and the boulevards are renewed and decorated with mosaics, sculptures, fountains (your kids will love the whale fountain), and the beautiful old buildings have been restored. The Sea Garden has also received a totally fresh look with new bike lanes, a lot of well-light benches, and the beautiful Sea Casino, which was abandoned for years but has been restored as a cultural centre.

The beaches are wide and not too crowded because Burgas' inhabitants prefer relaxing somewhere else like Sozopol. In the afternoon you can sit at one of the countless cafes on the main street and idly watch life passing by. There are endless 'big city' possibilities in the evening from the cinema and theatre to football matches. If you have tired of Burgas, you can go to the nearby town of Pomorie with its famous mud baths and visit the only salt museum in the Balkans.







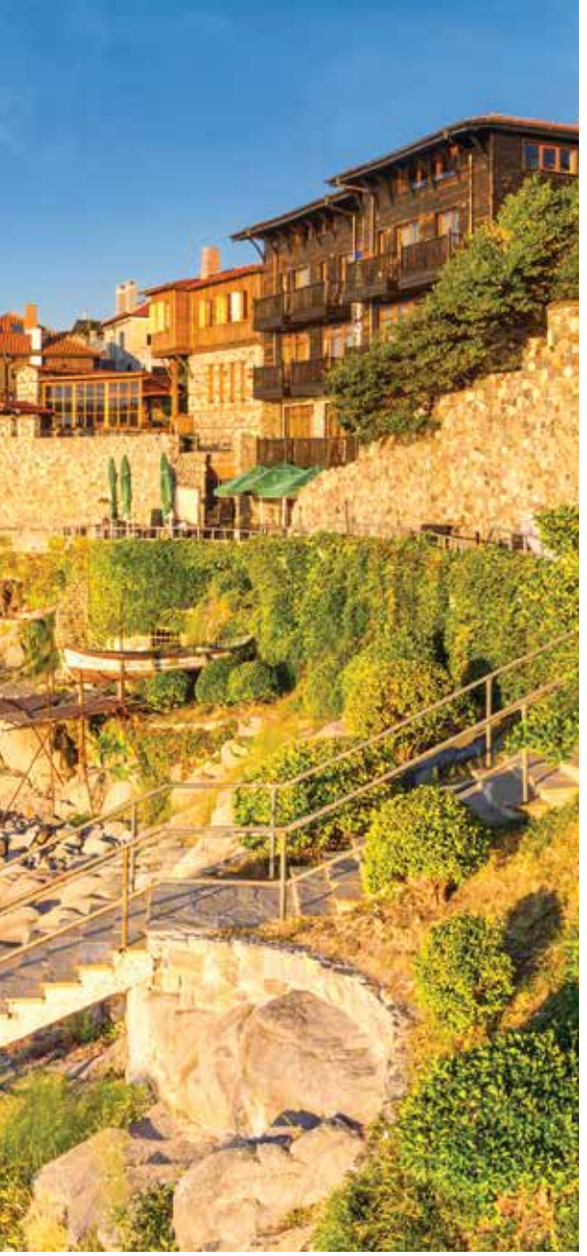














СОЗОПОЛ
SOZOPOL

Местните патриоти с гордост ще ви разкажат, че Созопол е най-старият град по българското Черноморие, възникнал още две хиляди години преди Христа. Освен това е и едно от първите курортни селища в България. Разположен на малък скалист полуостров в най-южната част на Бургаския залив, Созопол е удобно близо (26 км) от летището. Старинните му къщи, очарователните павирани уличк и кръчмите, надвиснали по скалите, дълги години привличаха артистичния елит на България. През 90-те градът започна да привлича по-масови туристи и някогашното очарование се загуби, но напоследък старият дух на мястото се завръща, подпомогнат и от многото чужденци, които се заселиха за постоянно тук. Чаша вино в някоя от кръчмите по скалите може да ви остави спомен за цял живот. Някои от собствениците се гордеят, че са потомци на гръцките основатели на селището, и ще ви предложат чисто гръцки специалитети като тарама и миди саганаки.
Ако ви вълнува предимно излежаването по пясъка, имайте предвид, че централният плаж е малък и скалист, а южният, наречен Хармани - отчетливо претъпкан. По-разумният вариант е да кривнете на един-два километра на север (до къмпингите Градина и Златна рибка) или на юг (до Каваците) - там плажовете са безукорни.

Local Bulgarians will proudly tell you that Sozopol is the oldest town on the Bulgarian Black Seacoast, founded in 2000 BC. It was also one of the first resorts in Bulgaria. Situated on a small rocky peninsula on the southernmost tip of the Burgas Bay, Sozopol is conveniently near (26 km) the airport. Its old houses, charming paved streets and pubs hanging on the edge of cliffs, have been attracting Bulgaria's artistic elite for many years. In the 1990's, the town started attracting more mass tourists and the former charm was lost, but recently the old spirit of the place has returned, assisted by the great number of foreigners who have settled here. A glass of wine in one of the pubs on the rocks creates a lasting memory. Some of the pub and restaurant owners are proud that they are descendants of the Greek founders of the city, and offer purely Greek specialities like tarama and saganaki clams.
If you are primarily interested in sunbathing, keep in mind that the central beach is small and rocky and the southern beach, Harmani, is packed. The more sensible option is to go one or two kilometres north (near the camping sites in Gradina and Zlatna Ribka) or to the south (near Kavazite) – the beaches there are perfect.

ЦАРЕВО И АХТОПОЛ
TSAREVO AND AHTOPOL

Колкото по на юг слизате, толкова по-мили и непретенциозно чаровни стават морските селища. Непосредствената близост на Странджа обещава чиста храна и възможности за еко туризъм.

Царево, наричан в миналото Василикос, а в периода 1950-1991 - Мичурин, е типично рибарско градче с развито пристанище и известни традиции в корабостроенето, което поддържало добри търговски връзки със столицата на Османската империя и с пристанищата в Егейско и Мраморно море. На 7 км от града се намира курортното селище Лозенец с прелестни диви плажове.

Разположеният на скалист полуостров слънчев Ахтопол бил толкова любим на богинята Агата, че тя го избрала за своя обител и му дала името си – град на любовта. Тук времето тече бавно, морският бриз гали като милувка, а водите са топли и ласкави, пробуждайки духа на авантюриста. „Тук всеки турист става поет“, шегуват се местните хора. Наблизо се намира село Кости, където всяко лято се провежда панаир. На него се играят характерните за селото нестинарски танци, запазени от дълбока древност. Капанчетата и малките семейни заведения се снабдяват с местна продукция, така че можете да хапнете шопска салата от градински домати, краставици и чушки и да се насладите на вкуса на рибата от сутрешния улов, панирани миди и рапани. А усмихнатите домакини ще ви приемат като стари приятели и ще ви разкажат легенди за скрити съкровища и истории за морски стихии, които никога няма да забравите.

The further south you go, the sweeter and more unpretentiously charming the coastal towns become. The close proximity of the Strandzha Mountain promises organic food and possibilities of ecotourism. Tsarevo, called Vasilikos in the past and Muchurin in the period from 1950 to 1991, is a typical fisherman's town with a developed port and certain ship-making traditions than used to maintain good trading relations with the capital of the Ottoman Empire and the Aegean and Sea of Marmara ports. The resort village of Losenets is situated 7 kilometres away from the town and has fantastic beaches.

Located on a rocky peninsula, sunny Ahtopol was such a favourite place of the goddess Agatha that she decided to live there and gave it her name – town of love. Time here goes by slowly, the sea breeze caresses; the waters are warm and tender, awakening the adventurous spirit. "Here every tourist becomes a poet", local people joke. The village of Kosti is nearby. A fair takes place there each summer. The typical fire-walking dances preserved from the remote past are performed there. Restaurants and small family eateries are supplied with local produce, so you can have Shopska salad made from garden tomatoes, cucumbers and peppers and enjoy the taste of the fish from the morning catch, mussels and conch fried in egg. The kind hosts will welcome you as old friends and tell you legends of hidden treasures and stories of sea storms you'll never forget.



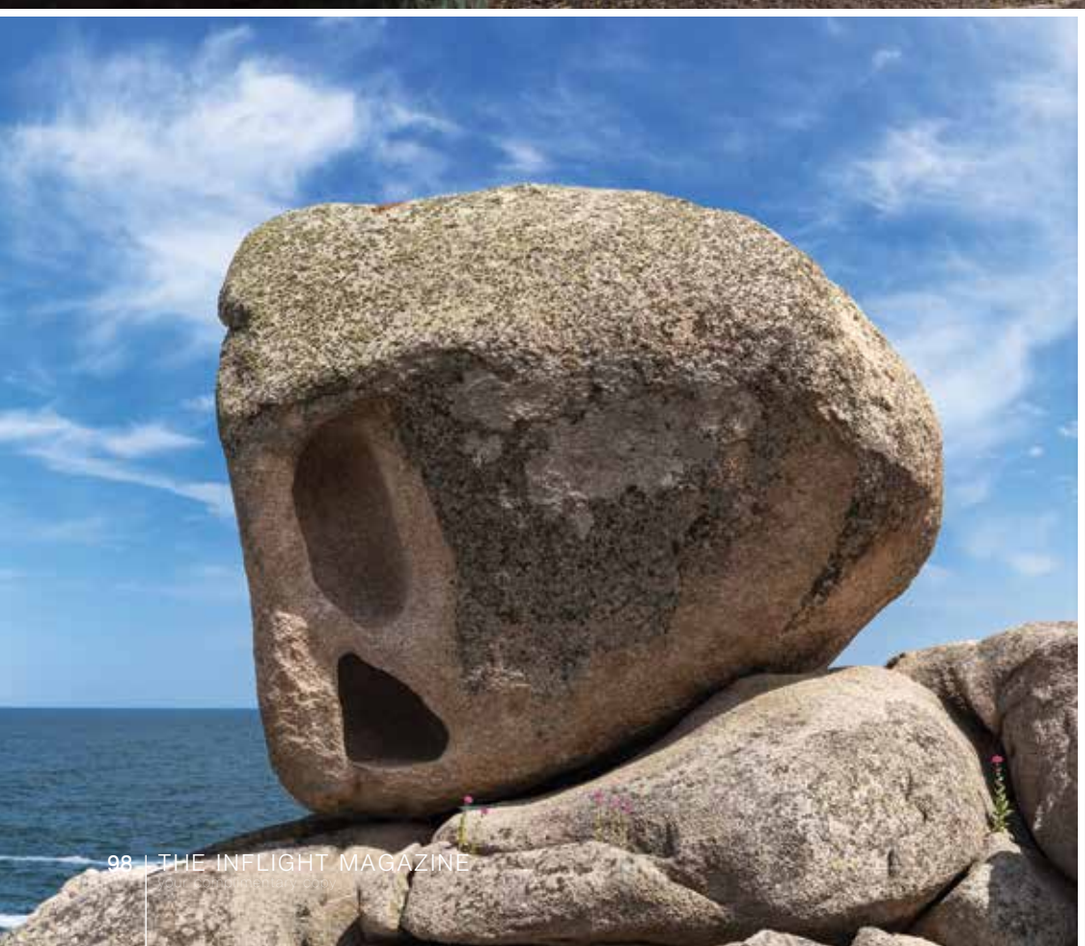


















АРХЕОЛОГИЯ В БЕГЛИКТАШ
ARCHEOLOGY IN BEGLIKTASH

На още 25 километра в посока юг от Созопол се намира тракийското мегалитно селище, което според учените е съществувало 14 столетия преди Христа. Историята и функциите на мястото до голяма степен са обект на догадки.

Бегликташ е открит късно – чак през 2003, когато мястото е разчистено от пръстта и гъстата растителност, покривали го в продължение на векове. До 1991 достъпът до целия район, разположен край природния резерват Ропотамо, е бил разрешен предимно за запалените ловци сред тогавашния политически елит. В края на черния път, който води от резиденция "Перла" до Бегликташ, още стои ловната вишка на Тодор Живков.

Според археолозите Бегликташ е култов комплекс, посветен на тракийския бог на слънцето. След траките са го ползвали и древните гърци и римляни. Предполага се, че огромните камъни, разположени в кръг върху поляната, са изпълнявали различни функции – на календар, часовник, лабиринт... Мястото е подходяща спирка, ако ви привлича древната история и имате добре развито въображение. Не го препоръчваме само, ако не обичате да ходите пеш и не сте склонни да видите в подобни находки нещо повече от купчина камъни.

Another 25 kilometers south of Sozopol is the Thracian megalithic settlement, which, according to scientists, existed 14 centuries before Christ. The history and functions of the site are largely a matter of conjecture.

Begliktash was discovered late – only in 2003, when the site was cleared of the dirt and dense vegetation that had covered it for centuries. Until 1991, access to the entire area, located near the Ropotamo nature reserve, was allowed mainly for keen hunters among the political elite of the time. At the end of the dirt road that leads from the "Perla" residence to Begliktash, former dictator Todor Zhivkov's hunting lodge still stands.

According to archaeologists, Begliktash is a cult complex dedicated to the Thracian sun god. After the Thracians, it was also used by the ancient Greeks and Romans. It is assumed that the huge stones, located in a circle on the meadow, performed various functions - a calendar, a clock, a labyrinth... It's a suitable point for your journey if you are attracted to ancient history and have a well-developed imagination. But avoid it if you do not like walking.





СТРАНДЖА
STRANDJA

В югоизточното ъгълче на България е планината Странджа – едно от последните девствени кътчета в страната, защитено като национален парк. Тук е Велека - най-чистата, красива и богата на риба река в България. Точно до устието ѝ е Синеморец – доскоро пасторално селце без всякакви хотели, в които се оттегляха предимно артисти и художници. Днес мястото е позастроено, но без да загуби изцяло някогашната атмосфера.

Една от забележителностите е северният плаж – "Косата", където Велека се влива в Черно море. Оттук започва и една от най-красивите екопътеки в България - десетина километра по извивките на реката. Ако не ви се ходи, поне се разходете с лодка - лонгозните гори край реката и вировете, обсипани с разцъфнали водни лилии, са наистина паметна гледка.

Колкото и привлекателно да е морето, струва си да се откъснете за малко от него и да опознаете селцата във вътрешността на Странджа. Очакват ви идилични пейзажи, уникална архитектура, самобитни обичаи (начело с прочутите нестинарски танци върху жарава в с. Българи). След което вече окончателно ще се убедите, че на клишетата не бива да се вярва.

Strandja mountain is in the southeast and is one of the last primeval recesses in the country, protected as a national park. The Veleka river is the cleanest, most beautiful and fish-rich river in Bulgaria. Right next to the river's mouth is Sinemoretz, which until recently was a rustic village without any hotels, where mostly actors and artists used to stay. Today, the place is overbuilt but has not lost its old-time atmosphere.

One of the best sights is the North beach, Kosata, where the Veleka river flows into the Black Sea. This is where one of the most beautiful eco-paths in Bulgaria starts. If you do not feel like walking, you should take a boat trip to see the memorable views of the dense river forest and pools, showered with blooming water lilies.

No matter how enjoyable the sea is it is worth taking a short break and visit the villages along the Strandja mountain. You will see idyllic scenery, unique architecture, traditional customs (dominated by the famous fire-dancing in Bulgari village). After these trips you will be totally convinced that you should not trust cliches.







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

DENTAL CLINIC

EO Dent

Създаваме усмивки с любов!
We create smiles with love!



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

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.
Many 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. +359 888 46 46 66, +359 888 14 10 10, +359 888 500 522 @eo.dent


футуризъм
с Антон Груев
всеки четвъртък
21:00
Bloomberg
TV Bulgaria

Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.

Научи какво е влиянието ти върху климата

Измери въглеродния си отпечатък в CCB Mobile и Mastercard® Въглероден калкулатор





ЕПОПЕЯ НА ДВЕ КОЛЕЛА



"Тур дьо Франс" е не само едно от най-великите спортни състезания в света, но и първокласна туристическа атракция

Текст ТЕОДОР ЦЕКОВ / Фотография ISTOCK

Когато пионерите на "Тур дьо Франс" дават старта през 1903, нямат идея какви мащаби ще достигне. Замислена да рекламира младия вестник L'Auto, вехнещ в конкуренцията на утвърдения Le Vйlo, Обиколката на Франция стана символ на колоездене-то. Триседмичен поход на 22 отбора от по 9 състезатели и стотици хиляди край пътя в продължение на 3400 km, 110-ото юбилейно издание на емблематичната обиколка започва в Билбао и трябва да завърши на 23 юли на булевард „Шанз-Елизе" в Париж.

110 ИЗДАНИЯ СЛЕД ДЕБЮТА, най-голямата надпревара на шосе владее света на спорта през юли и се излъчва в над 180 държави. В чест на юбилея, първите три етапа бяха на испанска земя - или по-точно в земите на баските, една от светините на колоездене-то. Стартът бе даден на 2 юли в Билбао, в съседство със знаменития музей "Гугенхайм". В други издания Обиколката на Франция всъщност е прекрачвала в Италия, Швейцария и дори във Великобритания, но този път това е единственото отклонение, всички останали етапи до финала са на френска територия-

НЕПОСВЕТЕНИТЕ В СПЕЦИФИКАТА на колоездене-то вероятно възприемат като монотонно въртенето на педали по 4-5 часа на ден и недоумяват на какво се дължи бурният възторг на хиляди, крещящи и тичащи край преминаващите велосипедисти. Всъщност дори само пейзажът е достатъчно обяснение защо Обиколката е такъв магнит за туристи. Очарование-то на състезанието е в смесицата от красиви гледки, динамиката на финалните спринтове и драматизма на битките по големите височини, където се решава състезанието и се струпва най-много публика.

Специалисти определят "Тур дьо Франс" като най-тежкото за човешката физика спортно състезание и е разбираемо защо то стана синоним на измама със забранени стимуланти. С известно закъснение и на порции се разбра, че цяла генерация състезатели са доминирали в периода 1996-2010 главно чрез допинг. Емблема на измамата стана Ланс Армстронг, чиито рекордни 7 титли поред (1999-2005) бяха анулирани.

В разрез с прогнозите за загуба на авторитет и обществен интерес обаче, Турът се остава празник за местното население, безкрайна колона от каравани и автомобили го превръща в триумфален марш през територията на Франция.

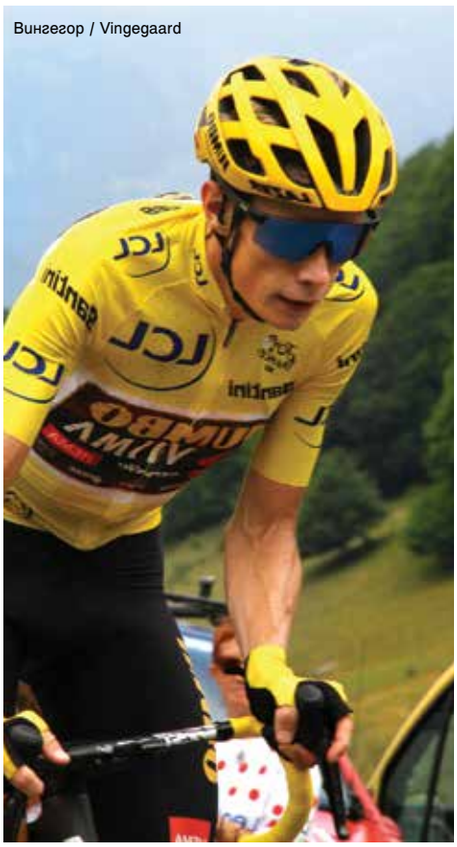
ПЪТЯТ КЪМ ПАРИЖ. Всяка година организаторите избират различен, но принципно сходен маршрут. Решаващи са изкачванията в Пиренеите и особено Алпите, защото в тях се печели или губи най-много време. Сега са подбрани 6 равнинни етапа, 6 хълмисти, цели 8 планински, едно индивидуално ▶

▶ бягане по часовник, плюс 2 почивни дни. Не е най-трудното трасе в историята на надпреварата, но далеч не е и от леките.
След първите три дни в Бискай колоната премина във Франция в Байон, прекоси Гасконя, родината на Д'Артанян, изкачи Пиренеите при Камбаск, после се спусна към винарския рай на Бордо. Оттам следват Лимож и Клермон-Феран, с постепенен преход към Алпите и преминаване през друг легендарен винарски регион - Божоле. В средата на юли са трите най-мъчителни етапа (от Анмас до Морзен, от Льо Гет до Сен-Жерве-льо Бан и от Сен Жерве до Куршевел), като денивелацията в тях варира от 4281 до 5405 метра. За отбелязване е обаче, че тази година липсват два от най-прочутите планински етапи - Алп д'Юез и Кол дю Галибие.

ЖЪЛТАТА ФЛАНЕЛКА е символът на Тур дьо Франс. Носи я лидерът в генералното класиране (с най-бързо общо време от етапите), накрая я облича шампионът. Тя е традиция от 1919, цветът е избран като рекламна асоциация с жълтата хартия, на която е отпечатван L'Auto. Според вече покойния трикратен шампион (1913, 1914 и 1920) Филип Тис тя му е била предлагана от директора Анри Дегранж още при първия триумф, но нито един вестник не споменава за фланелка преди Първата световна война. Затова се приема, че първият лидер в жълто е французинът Йожен Кристоф в етапа от Гренобъл до Женева на 18 юли 1919. Най-много дни с нея има белгиецът Еди Меркс - 96. В Тура има още три фланелки: зелена - за лидера по точки от финални и междинни спринтове, на червени точки - за катерачите, и бяла - за водещия в генералното класиране млад колоездач до 26 години.

ШАМПИОНИ. След краха на Армстронг четирима души държат рекорда за най-голям брой титли - по пет. Това са французинът Жак Анкетил (1957, 1961-1964), белгиецът Еди Меркс (1969-1972, 1974), французинът Бернар Ино) (1978, 1979, 1981, 1982, 1985) и единственият с пет поредни – испанецът Мигел Индурайн (1991-1995). Въпреки че няма свой шампион от 1985, Франция е страната с най-много победи – общо 36. Следват Белгия с 18 и Испания с 12. Най-младият шампион е 20-годишен (французинът Анри Корне, 1904), най-възрастният – на 36 години и 4 месеца (белгиецът Фирмен Ламбо, 1922). (Henri Cornet, Firmin Lambot)

ФАВОРИТИ. Очакванията преди старта бяха за битка между двама претенденти - най-ярките фигури в колоезденето в последните години. Единият е настоящият


Вингегор / Vingegaard


Погачар / Pogacar

шампион от Тур дьо Франс, датчанинът Йонас Вингегор (общоприетата форма в България, макар по-правилното произношение да е по-скоро нещо като "Винекр"). Вторият е двукратният победител Тадей Погачар от Словения. И двамата направиха силна подготовка за най-престижното състезание в света. В пробега Париж-Ница се изправиха директно един срещу друг и спечели Погачар, а Вингегор остана трети. Но после Вингегор победи в две други състезания, а в Criterium de Dauphine успехът му бе с най-голямата разлика, отчитана от 1993 насам. Погачар на свой ред спечели обиколката на Фландрия и състезанията Amstel Gold и La Fleche Wallonne.
Евентуално в ролята на скрит фаворит може да влезе австралиецът Джей Хиндли, победител в миналогодишното Джиро д'Италия.

110 ПЪТИ. В днешни времена спортът е подвластен на инвестициите и печалбите, но Тур дьо Франс до голяма степен се опазва от възприятия като комерсиално събитие. Тук парите са последното нещо, за което се говори. Има награден фонд, премии за етапни победи и крайно класиране, но постиженията не се интерпретират финансово. Голямото достойнство е триумфът на волята над физиката и на морала над целите. Сред водещите принципи е да не се атакува, ако лидерът изостане поради падане или повреда. Един от най-ярките примери е през 1983, когато французинът Паскал Симон взема близо 5 минути аванс в Пиренеите, а в следващия етап пада и чупи раменна кост, но не се отказва. В продължение на 5 дни обиколката е като погребална процесия до Алпите - никой не атакува контузения лидер, докато накрая той сам се предава на една височина и слиза от велосипеда.

ИДЕЯТА ЗА МНОГОЕТАПНО СЪСТЕЗАНИЕ е на 26-годишния колоездач и журналист Жо Льофевр, а директор на обиколката става бившият колоездач и първи главен редактор на L'Auto Анри Дегранж, който сам не вярвал в успеха и затова не присъствал на дебютното състезание. Скромната акция на пионерите обаче сработва. От 25 000 тираж през 1903, благодарение на първия Тур вестникът продава 65 000, през 1908 стига четвърт милион, а през 1923 – половин милион дневно. Сетне L'Auto е наследен от успешния спортен ежедневник l'Équipe (тираж около 400 000). Голямото наследство обаче е самото състезание. От скромна 19-дневна надпревара, която едва събира 79 ентусиасти с такса за участие по 10 франка и награден фонд от 20 000 франка за първите 50 в класирането, сега Обиколката на Франция надхвърля национални граници, вълнува и вдъхновява милиони по цял свят. ■



A TWO-WHEEL EPIC

The Tour de France is not only one of the world's greatest sporting events but also a premier tourist attraction

By THEODOR TSEKOV / Photography ISTOCK

When the pioneers of the Tour de France started in 1903, they had no idea what scale it would reach. Conceived to promote the fledgling newspaper L'Auto, languishing in competition with the established Le Vélo, the Tour de France became a symbol of cycling. A three-week march of 22 teams of 9 riders and hundreds of thousands of spectators along the road for 3,400 km, the 110th-anniversary edition of the iconic Tour starts in Bilbao and is due to finish on July 23 on the Champs-Élysées in Paris.

110 EDITIONS AFTER DEBUT, the biggest road race takes over the sporting world in July and is broadcast in over 180 countries. In honour of the anniversary, the first three stages were on Spanish soil - or more precisely in the Basque Country, one of cycling's holy lands. The start was given on July 2 in Bilbao, next to the famous Guggenheim Museum. In other editions the Tour de France has actually crossed into Italy, Switzerland and even Great Britain, but this time that is the only deviation, all the remaining stages until the final are on French territory.

THE NON-INITIATED IN THE SPECIFICS of cycling probably perceive pedalling for 4-5 hours a day as monotonous and wonder what the wild excitement of thousands screaming and running past cyclists is due to. In fact, even the scenery alone is explanation enough why the Tour is such a tourist magnet. The charm of the race is in the mixture of beautiful views, the dynamics of the final sprints and the drama of the battles at high altitudes, where the race is decided and the largest crowd gathers.
Experts define the Tour de France as the toughest sports competition for the human body, and it is understandable why it has become synonymous with cheating with banned stimulants. It was belatedly discovered that an entire generation of athletes dominated the 1996-2010 period mainly through doping. An emblem of the deception became Lance Armstrong, whose record 7 titles in a row (1999-2005) were annulled.

Contrary to predictions of a loss of authority and public interest, however, the Tour remains a celebration for the local population, an endless column of caravans and cars turns it into a triumphal march through the territory of France.

THE ROAD TO PARIS. Every year the organizers choose a different but basically similar route. The climbs in the Pyrenees and especially the Alps are decisive because in them the most time is gained or lost.
Now 6 flat stages, 6 hilly, a whole 8 mountain, one individual time trial, plus 2 rest days have been selected. It is not the most difficult course in the history of the race, but it is far from the easiest.

After the first three days in Biscay, the column crossed into France at Bayonne, went through Gascony, the homeland of D'Artagnan, climbed the Pyrenees at Cambasque, then descended to the wine paradise of Bordeaux. From there follow Limoges and Clermont-Ferrand, with a gradual ▶

transition to the Alps and passing through another legendary wine region - Beaujolais. In mid-July come the three most gruelling stages (from Annemasse to Morsin, from Le Guette to Saint-Gervais-le-Bain and from Saint-Gervais to Courchevel), and the elevation in them varies from 4,281 to 5,405 meters. However, it should be noted that this year two of the most famous mountain stages - Alpe d'Huez and Col du Galibier - are missing.

THE YELLOW JERSEY is the symbol of the Tour de France. It is worn by the leader in the general classification (with the fastest overall time of the stages) and finally worn by the champion. It has been a tradition since 1919, the colour chosen as an advertising association with the yellow paper on which L'Auto was printed. According to the now-deceased three-time champion (1913, 1914 and 1920) Philippe Thies, it was offered to him by director Henri Desgrange at the first triumph, but no newspaper mentions a shirt before the First World War. Therefore, it is assumed that the first leader in yellow was the Frenchman Eugene Christophe on the stage from Grenoble to Geneva on July 18, 1919. The Belgian Eddy Merckx has the most days with it - 96. There are three more jerseys in the Tour: green - for the points leader from final and intermediate sprints, with red dots - for the climbers, and white - for the leading young cyclist under 26 in the general classification.

CHAMPIONS. Since Armstrong's collapse, four men hold the record for most titles, five each. These are the Frenchman Jacques Anquetil (1957, 1961-1964), the Belgian Eddy Merckx (1969-1972, 1974), the Frenchman Bernard Hinault (1978, 1979, 1981, 1982, 1985) and the only one with five in a row - the Spaniard Miguel Indurain (1991-1995). Although it has not had its own champion since 1985, France is the country with the most victories – a total of 36, followed by Belgium with 18 and Spain with 12. The youngest champion is 20 years old (Frenchman Henri Cornet, 1904), the oldest – at 36 years and 4 months (Belgian Firmin Lambot, 1922).

FAVORITES. Expectations before the start were for a battle between two contenders - the brightest figures in cycling in recent years. One is the current Tour de France champion, the Dane Jonas Vingegaard (the correct pronunciation is more like "Vinekr"). The second is two-time winner Tadej Pogacar from Slovenia. Both made a strong preparation for the most prestigious competition in the world. In the Paris-Nice run, they faced each other directly and Pogacar won, while Vingegaard finished third. But Vingegaard then won two other races, and in the Criterium de Dauphine, his success was by



the biggest margin since 1993. Pogacar in turn won the Tour of Flanders and the Amstel Gold and La Fleche Wallonne races.
Australian Jay Hindley, the winner of last year's Giro d'Italia, could possibly enter the role of hidden favourite.

110 TIMES. Nowadays, sport is driven by investment and profit, but the Tour de France has largely avoided being perceived as a commercial event. Here, money is the last thing to talk about. There is a prize fund, bonuses for stage wins and a final ranking, but achievements are not interpreted financially. Great dignity is the triumph of the will over the physical and of the moral over the goals. Among the guiding principles is not to attack if the leader falls behind due to a fall or damage. One of the most striking examples is in 1983 when the Frenchman Pascal Simon took a nearly 5-minute lead in the Pyrenees, and in the next stage, he fell and broke his humerus, but did not give up. For 5 days, the tour was like a funeral procession to the Alps - no one attacked the injured leader until finally he surrendered himself at a height and got off the bike.

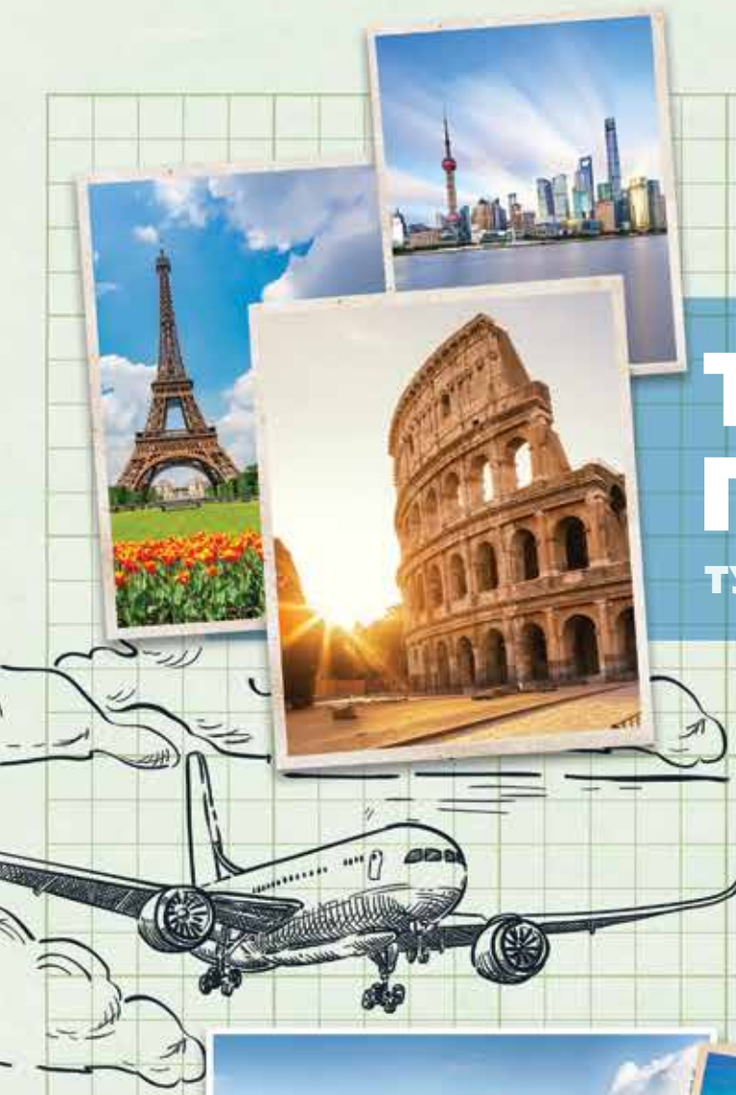
THE IDEA FOR A MULTI-STAGE RACE was proposed by the 26-year-old cyclist and journalist Jo Lefebvre and the director of the tour became the former cyclist and first editor-in-chief of L'Auto Henri Desgrange, who himself did not believe in success and therefore did not attend the debut race. However, the modest action of the pioneers worked. From a circulation of 25,000 in 1903, thanks to the first Tour, the newspaper sold 65,000, in 1908 it reached a quarter of a million, and in 1923 - half a million daily. L'Auto was later succeeded by the successful sports daily l'Équipe (circulation around 400,000).
The great legacy, however, is the race itself. From a modest 19-day race that barely gathered 79 enthusiasts with an entry fee of 10 francs and a prize fund of 20,000 francs for the top 50 in the classification, the Tour de France now transcends national borders, thrilling and inspiring millions around the world. ■

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**


ОПЕРАЦИЯ
история
Всяка неделя | 16:30 | ON AIR BULGARIA
bgonair.bg


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

В ДОБРО И ЛОШО

Всички познават текилата. Но по-интересната напитка от Мексико е мескалът - и най-после той излиза на мода





Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография ISTOCK

Най-после: модата на джина отшумя. Не казваме, че нещо ви спира да си посръбвате любимата напитка с тоник в горещите юлски вечери, разбира се. Но вече ще го правите, защото ви харесва, а не защото е модерно. Хората, които си поръчваха "малък джин с босилек, годжи бери и щипка зелен пипер", за да изглеждат интересни, сега имат нов фаворит - мескал.

СЪВСЕМ ДОСКОРО ТАЗИ АЛКОХОЛНА НАПИТКА бе слабо известна извън родното си Мексико - и дори малкото, което се чуваше за нея, обикновено беше грешно. Като например устойчивия мит, че мескалът съдържа халюциногена мескалин. Или че той е просто допълнително опушена текила. Двете най-популярни спиртни напитки на Мексико действително са роднини, но по обратна линия: текилата е произлязла от мескала.

Още в предколумбова Америка местните жители си приготвяли различни ферментирали напитки от агаве - същото растение, което в България наричаме столетник. Но тези напитки са били по-скоро от рода на бирата. През XVI век обаче испанските колониалисти започнали да внасят в опустошеното от европейските болести Мексико работна ръка от Филипините. А с филипинците дошли и техните уреди за дестилация на алкохол, използвани за производството на Lambanog - кокосова ракия. Испанците не одобрили това, защото създавало нежелана конкуренция на тяхното гроздово бренди, и варенето на кокосова ракия било забранено. Но коренните мексиканци усвоили технологията и започнали да варят спирт от ферментиралите сърцевини на агавето. Така се родил мескалът (самата дума означава "печено агаве" на ацтекски).

В МЕКСИКО ВИРЕЯТ НАД 30 РАЗЛИЧНИ ВИДА от това растение. Постепенно дестилатът, получаван от синьото агаве, се обособил от другите и започнал да се нарича текила. Всички останали си остават мескал.

Разликите във вкуса са съществени: този на текилата е по-унифициран, докато при мескала вариациите са огромни - и това го прави по-интересен за ценителите. Освен това мескалът е труден за производство: агавето расте бавно, брането му е трудоемко, а ферментацията - пълна с изненади. Не е чудно, че напитката е скъпичка - 50-100 долара за прилична бутилка. За жалост новопридобитият моден статут означава, че вече е пълно и с нискокачествени имитации. Стойте настрана от бутилки с твърде крещящ или твърде луксозен етикет. Обикновено това прикрива факта, че съдържанието не струва.

ИМА РАЗЛИЧНИ ТИПОВЕ МЕСКАЛ според използвания вид агаве (примерно еспадин, арокеньо, сириал). Има и чувствителна разлика според метода на дестилация - произведеният с традиционни глинени съдове има силен землист вкус, който познавачите обожават, но е стряскащ за новаците. Дестилираният в медни съдове е по-лесен за небцето. Освен това има и една специфика: докато при уискито, рома и коняка възрастта е предимство, тук е обратното. Напитката като цяло не се подобрява от престоя в бъчви, деликатният растителен вкус се разпада. Младият мескал - joven - е за предпочитане. Освен това в Мексико никога не биха го похабили като съставка за коктейли - мескалът се пие чист. Но ако сте опитали мескалова маргарита и сте се пристрастили към вкуса, никой няма да ви се разсърди прекалено. Особено ако научите прочутата из цяло Мексико песничка: "Para todo mal, mezcal, y para todo bien, también; y si no hay remedio litro y medio" (за всяко зло - мескал, и за всяко добро - също, и ако не помага... тогава литър и половина). ■

IN GOOD TIMES AND IN BAD

Everyone knows tequila. But the more interesting drink from Mexico is mezcal - and it's finally coming into vogue

By KALIN NIKOLOV / Photography ISTOCK

Finally: the gin fad has died down. We're not saying there's anything stopping you from sipping your favourite tonic drink on hot July evenings, of course. But now, you'll be doing it because you like it, not because it's trendy. People who used to order "small gin with basil, goji berry and a pinch of green pepper" to look interesting now have a new favourite: mezcal.

UNTIL RECENTLY, THIS ALCOHOLIC BEVERAGE was little known outside its native Mexico - and even what little was heard about it was usually wrong. Such as the persistent myth that mezcal contains the hallucinogen mescaline. Or that it's just extra smoky tequila. Mexico's two most popular spirits are indeed related, but in reverse: tequila is descended from mezcal.

Even in pre-Columbian America, local people prepared various fermented drinks from agave - the same plant that in Bulgaria we call stoletnik (centenarian). But these drinks were more of the beer kind. In the 16th century, however, Spanish colonialists began importing labour from the Philippines into Mexico, which had been ravaged by European diseases. And with the Filipinos came their alcohol stills, used to make Lambanog - coconut brandy. The Spanish disapproved of this because it created unwanted competition for their grape brandy, and the brewing of coconut brandy was banned. But the indigenous Mexicans mastered the technology and began to brew spirit from the fermented cores of the agave. This is how mezcal was born (the word itself means "roasted agave" in Aztec).

OVER 30 DIFFERENT SPECIES of this plant grow in Mexico. Gradually, the distillate obtained from the blue agave stood out from the others and began to be called tequila. All others remain mezcal.

The differences in taste are significant: that of tequila is more uniform, while the variations in mezcal are huge, making it more interesting for connoisseurs. In addition, mezcal is difficult to produce: agave grows slowly, picking is laborious and fermentation is full of surprises. No wonder the drink is expensive - $50-100 for a decent bottle. Unfortunately, its newfound fashion status means there are now plenty of low-quality imitations. Stay away from bottles with too flashy or too fancy a label. This usually hides the fact that the content is worthless.

THERE ARE DIFFERENT TYPES OF MEZCAL according to the type of agave used (for example espadin, arroqueño, cirial). There's also a subtle difference according to the method of distillation—those made with traditional clay pots have a strong earthy flavour that connoisseurs love but startle novices. Mezcal distilled in copper stills is easier on the palate. In addition, there is one specificity: while with whiskey, rum and cognac age is an advantage, here it is the opposite. The drink as a whole is not improved by the time in barrels, the delicate vegetal flavours decay. Young mezcal - joven - is preferable. Also, in Mexico they would never waste it as a cocktail ingredient - mezcal is drunk neat. But if you've tried a mezcal margarita and become addicted to the taste, no one will be too mad at you. Especially if you learn the song famous throughout Mexico: "Para todo mal, mezcal, y para todo bien, también; y si no hay remedio litro y medio" (for every evil, mezcal, and for every good, the same, and if it doesn't help ... then a litre and a half). ■





St. St. Constantine and Helena

Sea. SPA.
Culinary Destination.

ASTOR GARDEN HOTEL
Sts. Constantine and Helena Resort

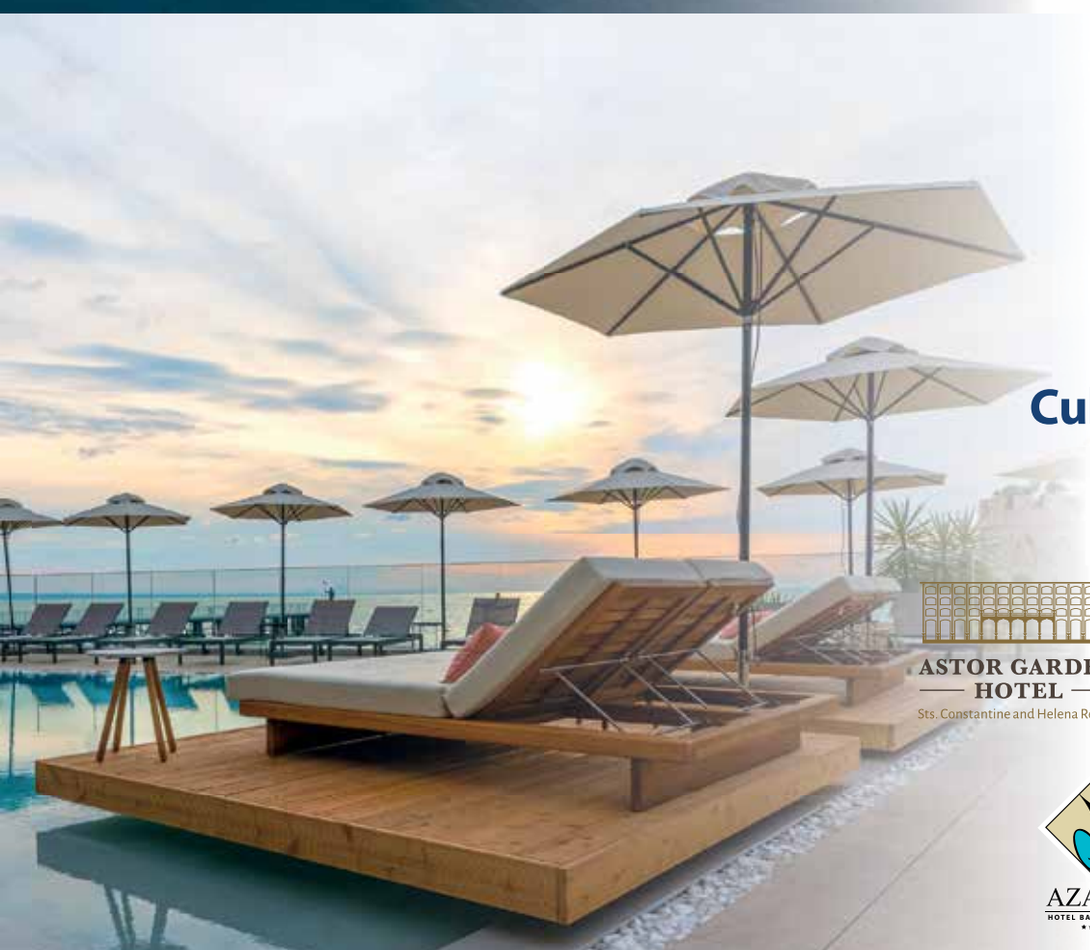
VILLA CHINKA
ASTOR GARDEN HOTEL
Sts. Constantine and Helena Resort

AQUA HOUSE
HOTEL & SPA

AZALIA
HOTEL BALNEO & SPA
★★★★

HOTEL PRIMORSKI

Св. св. Константин и Елена | Варна | www.visitstconstantine.bg



St. St. Constantine and Helena

Sea. SPA.
Culinary Destination.

ASTOR GARDEN HOTEL
Sts. Constantine and Helena Resort

VILLA CHINKA
ASTOR GARDEN HOTEL
Sts. Constantine and Helena Resort

AQUA HOUSE
HOTEL & SPA

AZALIA
HOTEL BALNEO & SPA
★★★★

HOTEL PRIMORSKI

Св. св. Константин и Елена | Варна | www.visitstconstantine.bg

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.*

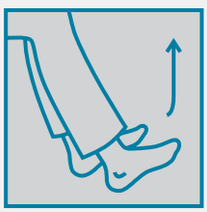
For more information please check Bulgaria Air's website www.air.bg.

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

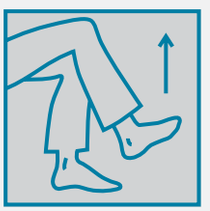
These handy exercises enable you to stay in top form – both during and after the flight. Perform each move with steady, even breathing.



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.



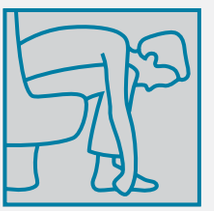
КОЛЕНЕ
30 пъти
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



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

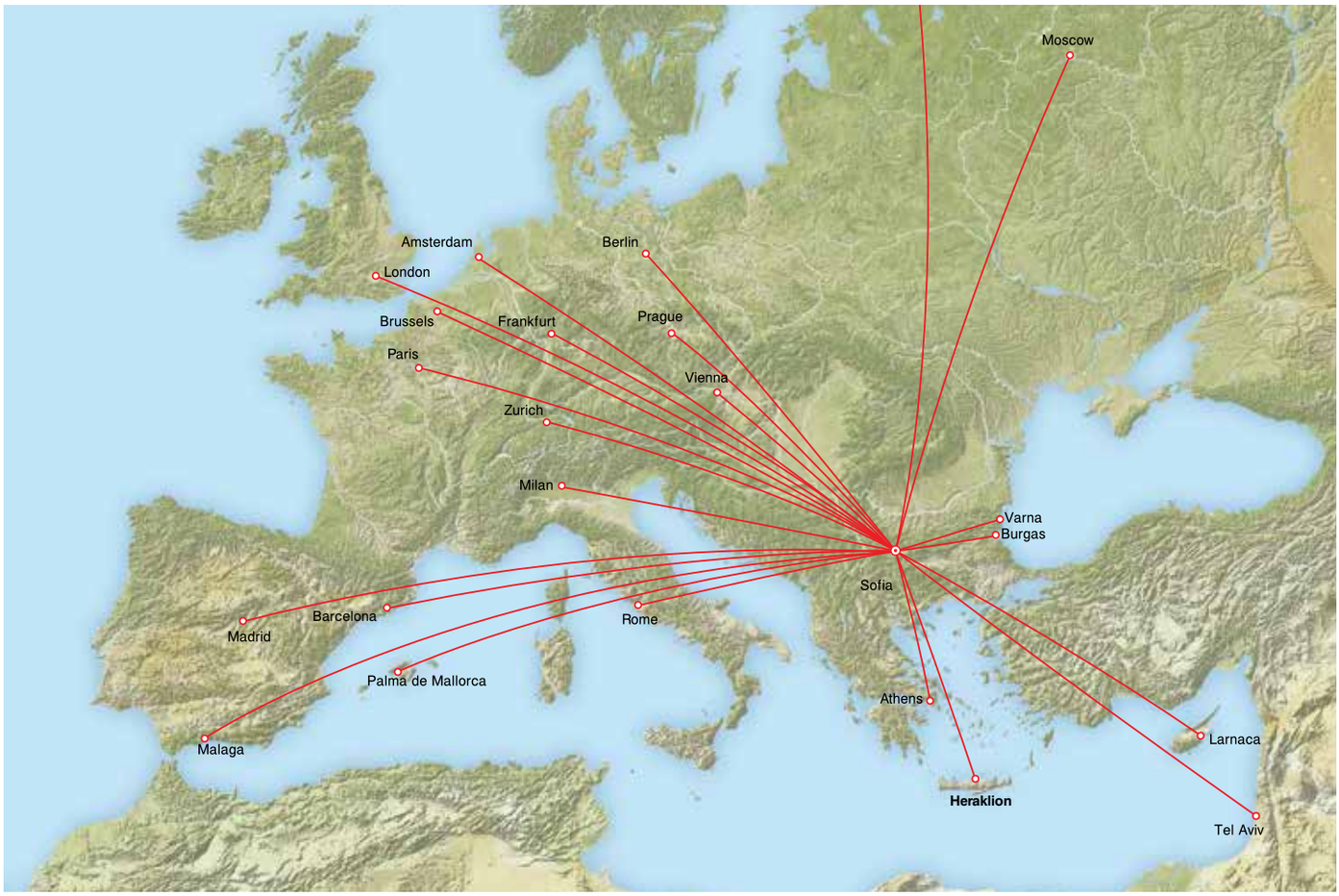
VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST

QATAR AIRWAYS القطرية

Sofia – Doha / Bucharest / Varna / Burgas

Дестинации
Destinations

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



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.

Аэрофлот, Air France, ITA Airways, Iberia, Tarom, KLM, Air Serbia, Aegean, Qatar Airways

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.

Finnair, British Airways, Delta, Qatar Airways, China Southern, Air Mauritius, EVA Air, Icelandair, Emirates, Condor, airBaltic, Ethiopian, American Airlines, Rossiya, Kuwait Airways, Croatia Airlines, SriLankan, TAP Portugal, Virgin Atlantic, Air Europa

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.

Hahn Air, El Al, Turkish Airlines, MEA, United, Lufthansa, Korean Air, air astana, Aegean, LOT, malaysia airlines, Airlines, flydubai, Gulf Air, Royal Jordanian

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

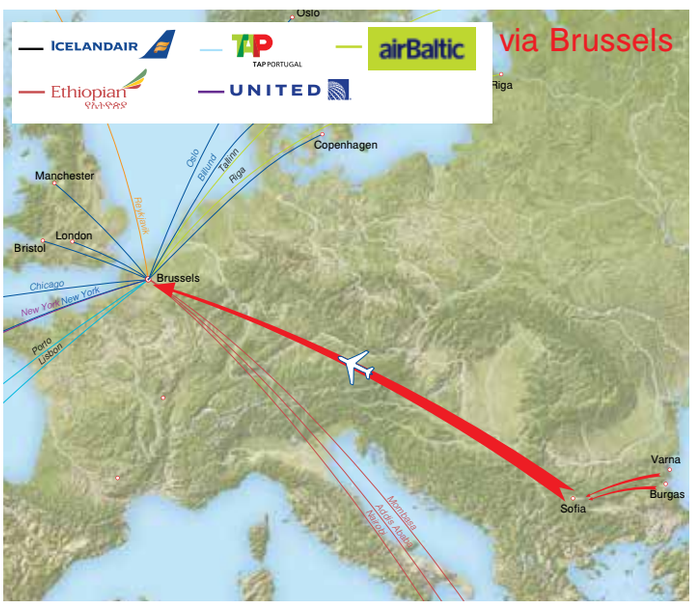










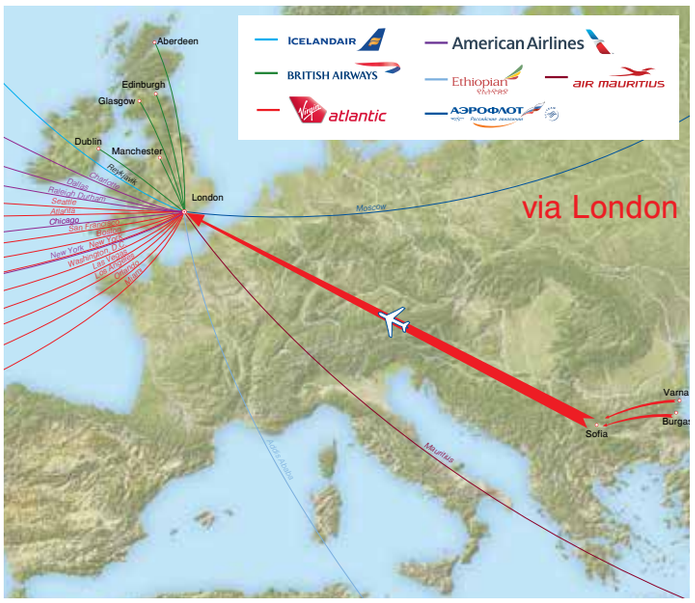


Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.

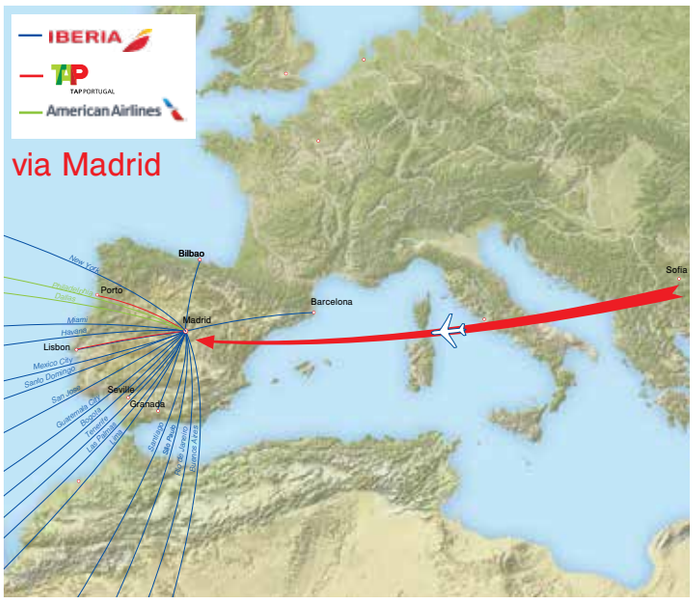






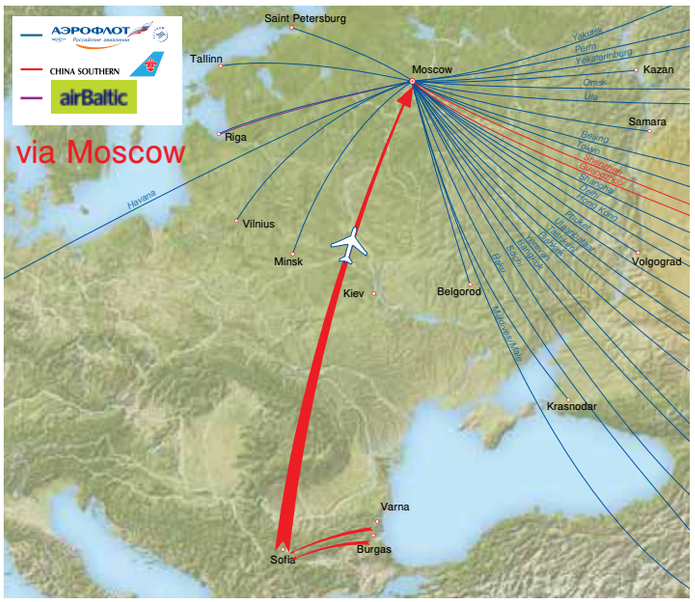






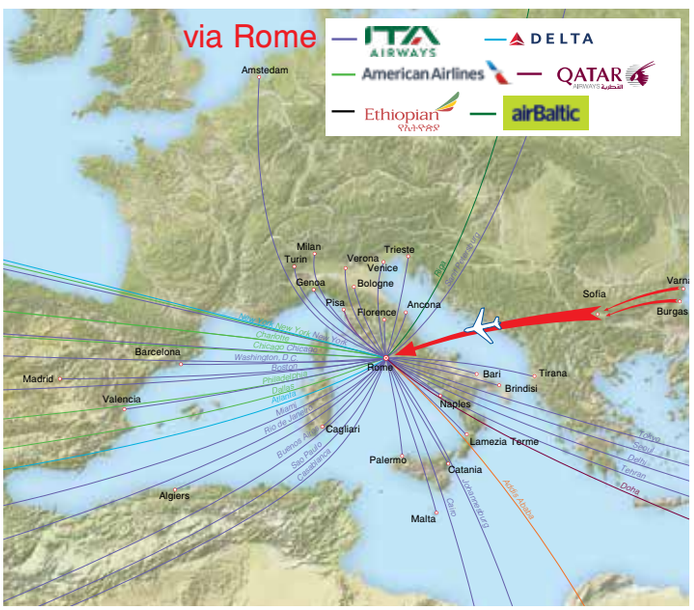


Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.









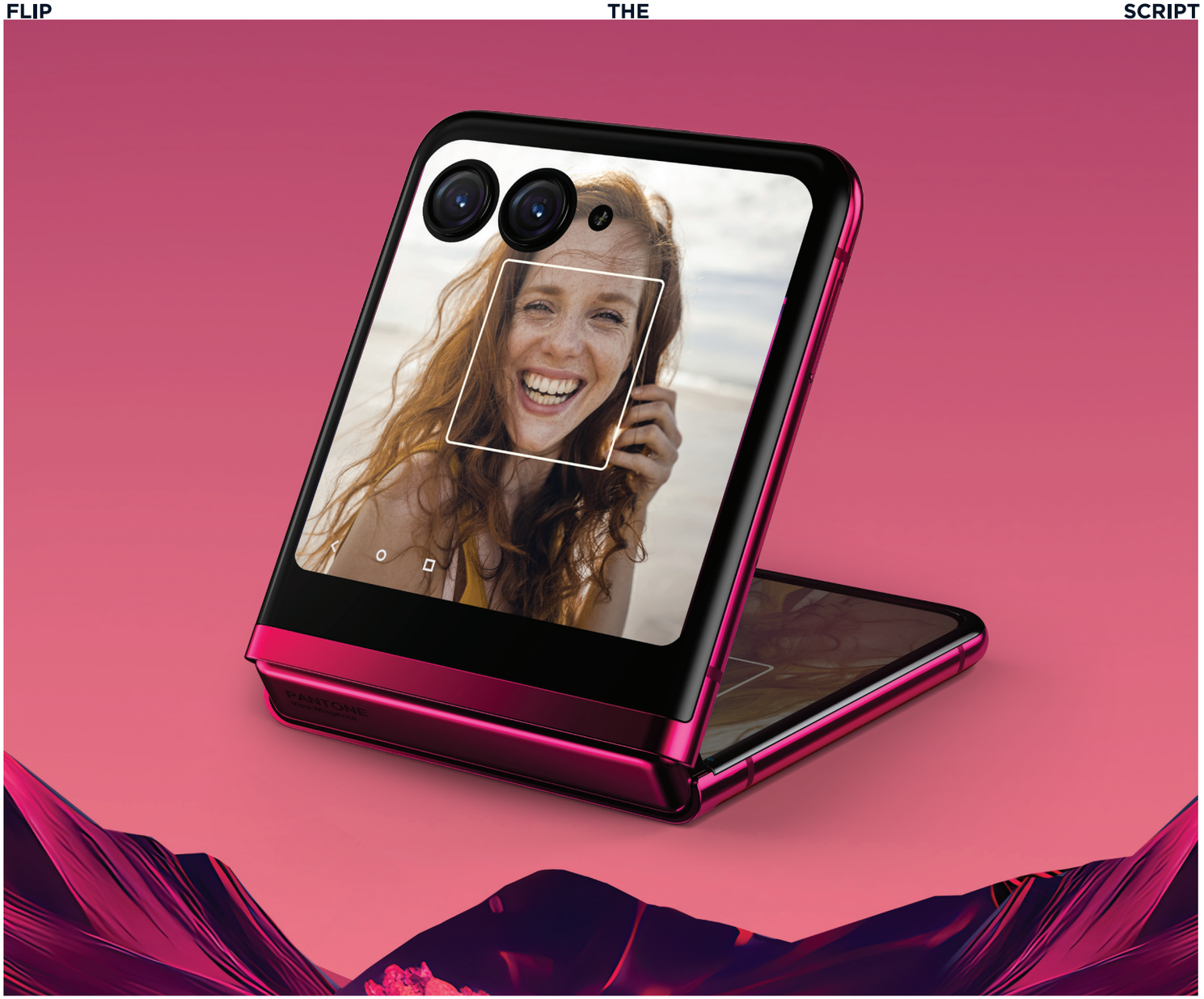




БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?
BULGARIA AIR: Where to find us?

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



motorola razr 40 ULTRA

ENDLESS POSSIBILITIES WITH FLEX VIEW

Fold your phone so it stands on its own seamlessly, giving you new ways to interact, capture, and create.

Iconic flip design, reimagined.

Capture like never before.

Ultra-versatile cameras

PANTONE Color identification is solely for artistic purposes and not intended to be used for specification. Refer to current PANTONE Color publications for accurate color. PANTONE and the PANTONE Chip Design are the property of Pantone LLC in the United States and/or in other countries. © Pantone LLC, 2023. All rights reserved. This is an authorized PANTONE product manufactured under license by Motorola Mobility. MOTOROLA, the Stylized M Logo, MOTO and the MOTO family of marks are trademarks of Motorola Trademark Holdings, LLC. All other trademarks are the property of their respective owners. ©2023 Motorola Mobility LLC. All rights reserved.

КАЖИ ДА

на по-добър имунитет с

ЦИНК И СЕЛЕН



на повече жизненост с

ВИТАМИН B6, КОФЕИН И ГУАРАНА



на повече настроение с

ВИТАМИНИ B3 И B7



* Без изкуствени подсладители.
* Без изкуствени оцветители.
* Нискокалорични.

USE IT
DON'T LOSE IT!