

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

158 (10) / 2023

**ON AIR** ВУЛГАРИА

**Outrunning  
Inflation**

КЪДЕ ДА ИНВЕСТИРАМЕ?

**A Mayors'  
Story**

ИСТОРИЯ ЗА КМЕТОВЕ

**Golden  
Age**

6 ЕСЕННИ ДЕСТИНАЦИИ

# HYDROGEN: PROMISE VS. FEAR

The road to Europe's energy independence goes through some very old prejudices  
Пътят към енергийната независимост на Европа минава през стари предразсъбъщи

OVER A  
**MILLION**  
READERS  
PER YEAR!

**Bulgaria Air**  
National Carrier [www.air.bg](http://www.air.bg)



EST. 1989

# DETELINA'S

nuts and dried fruits

More than 30 years of experience!





## ВАШАТА ПОЧИВКА ЗАПОЧВА ОЩЕ НА ЛЕТИЩЕТО

През най-натоварените месеци от годината увеличеният пътнически поток създава предпоставки за забавяне на процедурите по чек-ин 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](http://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](http://www.air.bg).*



# НОВИ КРИЛЕ, НОВИ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Полет от ново поколение с Airbus A220



ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ



[www.air.bg](http://www.air.bg)

**9 | BUSINESS  
ECONOMY**


**26 | Под налягане**  
За едни водородът е мираж, който отклонява средства и усилия в грешна посока. За други е единствената ни надежда

**32 | Under Pressure**

- 10 | Числа и лица  
Numbers and Faces
- 12 | Как да надбягаме инфлацията?
- 16 | Outrunning Inflation
- 20 | Студеният дом
- 22 | The Dream Home

**37 | ANALYSIS  
POLITICS**


**44 | Сепаратисти от  
Всички страни**  
С активизирането на стари конфликти и движения за независимост, 2023 все повече изглежда като 1923

**47 | Separatists of the  
World, Unite**

- 38 | Калейдоскоп  
Kaleidoscope
- 40 | Приказка за кметове
- 42 | A Tale About Mayors
- 50 | Изчезващите хора  
Disappearing People

**53 | SCIENCE  
TECHNOLOGY**


**56 | Анонимни  
благодетели**  
Десет забравени имена, без които светът ни нямаше да е същият

**60 | Anonymous  
Contributions**

- 54 | Войната на реките  
The War of Rivers
- 64 | Планета Земя  
Planet Earth
- 68 | Крадец ли е ИИ?  
Is AI a Thief?
- 71 | Джаджи
- 72 | Gadgets
- 74 | Принц на мрака  
Prince of Darkness
- 78 | И все пак мой се върти
- 82 | And Yet It Spins

**81 | TRAVEL  
LIFESTYLE**


**92 | Позлатена епоха**  
Вместо да тъгувате по отминалото лято, защо не се насладите на новия сезон с шест чудесни есенни дестинации?

**92 | Gilded Age**

- 86 | Афиш  
Poster
- 90 | Биенале на стъклото  
Biennale of Glass
- 106 | Най-богатите готвачи в Европа
- 109 | The Richest Chefs in Europe
- 112 | Неустойимо кисела
- 116 | Irresistibly Sour

## 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** DESIGN  
ИЗДАТЕЛ  
**ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП**

DESIGN  
**BRAND NEW** DESIGN  
PUBLISHER  
**INVESTOR MEDIA GROUP**

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР  
**Виктория Мумкова**

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 СЕСВ 9790 1019 1023 03  
BIC: СЕСВВГСФ  
Банка „ЦКБ“ АД – клон Варна  
ISSN 1314-2216

Съгласно чл.7а, ал.1 от Закона за задължителното депозирание на печатни и сдружителни 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 еър" е "Инвестор.БГ" АД, който публично дружество по Закона за публично предлагане на ценни книжа и е под надзора на Комисията за финансов надзор.

## CONTRIBUTORS АВТОРИ



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

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



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

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



# CRAFTED IN JAPAN MAZDA CX60 Plug-in Hybrid

327КC, 8 степенен автоматик, 4x4  
8000 лв ЕКО БОНУС от MAZDA до 31 декември 2023



[mazda.bg](http://mazda.bg)

DRIVE TOGETHER





## СПЕЦИАЛНИ УСЛОВИЯ ДО ШЕСТ ЕВРОПЕЙСКИ ГРАДА

### SPECIAL PROMOTION TO SIX EUROPEAN CITIES

"България Еър" ще добави още три дестинации към специалните си промоционални условия през октомври. Към Париж, Амстердам и Рим сега се добавят Лондон, Брюксел и Цюрих. Клиентите на националния авиопревозвач могат да закупят билети до тези шест дестинации при по-изгодни условия до края на октомври. Промоцията важи за пътувания, започнали до 31 март 2024 година.

Всеки закупен билет в икономична класа включва 10 кг ръчен багаж, дамска чанта или лаптоп, безплатен кетъринг на борда с топли и студени напитки, вода, сандвич и шоколадче на „България Еър“, както и безплатен чек-ин.

За повече информация вижте [www.air.bg](http://www.air.bg)

Bulgaria Air will add three more destinations to its special promotional conditions in October. Paris, Amsterdam and Rome are now joined by London, Brussels and Zurich. Customers of the national airline can buy tickets to these six destinations under more favourable conditions until the end of October.

The promotion is valid for trips started by March 31, 2024.

Each purchased economy class ticket includes 10 kg of hand luggage, a handbag or a laptop, free onboard catering with hot and cold drinks, water, a sandwich and a Bulgaria Air chocolate bar, as well as free check-in.

For more information, see [www.air.bg](http://www.air.bg)

## БЪЛГАРИЯ ЕЪР“ ПОДКРЕПИ БЪЛГАРСКОТО КИНО

### BULGARIA AIR SUPPORTS BULGARIAN CINEMA

Националният превозвач бе партньор на 16-ото издание на културната инициатива „Празник на българското кино в Рим“, която се провежда от 22 до 25 септември 2023.

Събитието бе организирано от Българския културен институт в Рим. Фестивалът бе открит с прожекция на филма на „Чалга“, режисиран от Мариан Вълев.

За участие в ежегодното събитие в Рим пристигна делегация от български режисьори, актьори и продуценти, сред които номинираната за "Оскар" актриса Мария Бакалова, Мариан Вълев, Любо Неиков и Димитър Гочев.

За „България Еър“ бе удоволствие да ги посрещне на борда на чисто новия си самолет Airbus A220. Самолетите от ново поколение Airbus A220, които са в състава на флота на „България Еър“, осигуряват редица предимства на пътниците и им предлагат изключително комфортно изживяване по време на целия полет. Авиокомпанията постоянно награжда портфолиото си от предлагани услуги и дългосрочно работи в посока на усъвършенстване обслужването в полза на пътниците и техния комфорт.

The national carrier was a partner of the 16th edition of the cultural initiative "Festival of Bulgarian Cinema in Rome", which took place from September 22 to 25, 2023. The event was organized by the Bulgarian Cultural Institute in Rome. The festival was opened with a screening of the film "Chalga", directed by Marian Valev.

A delegation of Bulgarian directors, actors and producers arrived in Rome to take part in the annual event, including Oscar-nominated actress Maria Bakalova, Marian Valev, Lubo Neikov and Dimitar Gochev.

It was a pleasure for Bulgaria Air to welcome them on board its brand-new Airbus A220 aircraft. The new generation Airbus A220 aircraft, which are part of the "Bulgaria Air" fleet, provide a number of advantages to passengers and offer them an extremely comfortable experience during the entire flight. The airline is constantly upgrading its portfolio of offered services and long-term works towards improving the service for the benefit of passengers and their comfort.





КОРПОРАТИВНО  
БАНКИРАНЕ

# ЕНЕРГИЙНО НЕЗАВИСИМ ХОД **НАПРЕД**

Корпоративно финансиране  
на соларни проекти  
с атрактивни условия

Научете повече на [www postbank.bg](http://www.postbank.bg)



Postbank

\*Пълна информация за предлаганите от Пощенска банка корпоративни кредити можете да намерите на [www.postbank.bg](http://www.postbank.bg), както и във всеки удобен за Вас Корпоративен бизнес център на Пощенска банка.

B&O / 



Driven to  
perfection.

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

12 | **КАК ДА НАДБЯГАМЕ  
ИНФЛАЦИЯТА?**  
OUTRUNNING INFLATION



26 | **ПОД НАЛЯГАНЕ**  
UNDER PRESSURE



20 | **СТУДЕНИЯТ ДОМ**  
THE DREAM HOME



# ЧИСЛА И ЛИЦА

## FIGURES & FACES

### 40.2

часа е средната продължителност на работната седмица за българите - третата най-висока в Европейския съюз след тези в Гърция (41 часа) и Полша (40.4 часа), показват данните на Eurostat за 2022 година. Румънците също работят, колкото и българите. На другия полус са Дания (35.4), Германия (35.3) и Нидерландия, с едва 33.2 часа средна продължителност на работната седмица.

EN

40.2 hours is the average length of the working week for Bulgarians - the third highest in the European Union after those in Greece (41 hours) and Poland (40.4 hours), according to Eurostat data for 2022. Romanians also work as much as Bulgarians. At the other extreme are Denmark (35.4), Germany (35.3) and the Netherlands, with an average working week of only 33.2 hours. ■

### 1427

лева е необходимият нетен месечен доход за издръжка на един работещ към септември 2023, показват изчисления на синдиката КНСБ. За издръжката на тричленно семейство е нужен чист доход от 2568 лева. Сумата е с 8.1% по-висока от същия месец на миналата година.

EN

BGN 1,427 is the necessary net monthly income to support one worker as of September 2023, according to calculations by the KNSB trade union. A net income of BGN 2,568 is needed to support a family of three. The amount is 8.1% higher than the same month last year. ■

### 196

милиарда евро от бюджета на ЕС за миналата година са били изразходвани неправомерно, показва последният доклад на Европейския съд на одиторите (ECA). Делът на нередностите с бюджетните проекти е нараснал от 3% през 2021 година до цели 4.2% през 2022.

EN

EUR 196 billion of the EU budget last year was spent illegally, according to the latest report by the European Court of Auditors (ECA). The share of irregularities with budget projects has grown from 3% in 2021 to as much as 4.2% in 2022. ■



### 4 270 000

хектара е общата площ на горите и горските територии в България, обяви изпълнителният директор на Изпълнителната агенция за горите инж. Стоян Тошев по време на събитие, организирано от браншовата камара на дървообработващата промишленост. Според него горските запаси на страната са се утроили между 1960 и 2020 година. На събитието обаче не бе изнесена информация как се променя горският фонд в последните няколко години, в които според природозащитници незаконната сеч е достигнала рекордни мащаби.

EN

4,270,000 hectares is the total area of forests in Bulgaria, announced the executive director of the Executive Agency for Forests, Eng. Stoyan Toshev, during an event organized by the branch chamber of the woodworking industry. According to him, the country's forest reserves have tripled between 1960 and 2020. However, no information was presented at the event about how the forest fund has changed in the last few years, in which, according to environmentalists, illegal logging has reached record levels. ■



**30th Dec:** DESI SLAVA

**31st Dec:** ORLIN GORANOV & KRISTINA DIMITROVA  
LIVE BAND DEJA VU/ HOST: DRAGO DRAGANOV

**01.Jan:** VESELIN MARINOV

BOOK NOW AND GET OUR  
SPECIAL EARLY BOOKING RATE!

[WWW.HOTELPRIMORETZ.BG](http://WWW.HOTELPRIMORETZ.BG)

+359 56 8 12345  
info@hotelprimoretz.bg



# КАК ДА НАДБЯГАМЕ ИНФЛАЦИЯТА?

Четири начина да спасите и умножите спестяванията си, без да нагазвате в бурните води на финансовите пазари

Текст МАРИНА МАРИНОВА / Фотография iSTOCK

Някои икономисти открито наричат инфлацията "форма на данъчно облагане". Други, още по-откровени, я определят като "кражба". Каквато и гума да изберем, е ясно, че инфлационните процеси в Европа стопиха и спестяванията, и доходите на обикновените европейци. Другото, което е ясно, е, че тя няма да изчезне като фактор в обозримо бъдеще. ЕЦБ с умерено триумфален тон съобщи, че през септември инфлацията в еврозоната е намаляла до 4.3% (изчислена според Хармонизирания индекс на потребителските цени). Но това все още е с цели 2.3% над онова, което доскоро минаваше за допустимия мащаб. А на места е осезаемо

по-висока. В България Националният статистически институт обяви 6.4% инфлация през септември, изчислена според ХИПЦ. В Хърватия, най-новата членка на еврозоната, инфлацията е цели 7.3%. И нищо не гарантира, че краят е близо. Много водещи икономисти прогнозираха, че увеличаването на лихвените проценти от ЕЦБ е приключило и сегашните ще останат в сила до средата на идната година, след което ще започнат постепенно да намаляват. Но шефът на германската централна банка Йоахим Нагел с доста притеснен тон говори за "окопаваша се инфлация", която трябва да се избегне на всяка цена. Ако потребители и работодатели очакват инфлацията да

се запази висока, и тласкат нагоре цени и заплати, точно това ще се случи, погледнава Нагел. И товава ЕЦБ ще трябва да задържи лихвите "на достатъчно високи нива за достатъчно дълго време". "Това ще постави под още по-голямо напрежение икономиката. Бих искал да избегнем този сценарий на всяка цена", добави Нагел, който е член на съвета в ЕЦБ, определящ лихвените проценти. Обикновените граждани на ЕС твърде малко могат да повлияят на решенията, вземани в заседателните зали във Франкфурт. Могат ли обаче да противодействат на инфлацията индивидуално и да опазят парите си? При това без да нагазват в непознатите води на финансовите пазари и инструменти? Правилният отговор е "разбира се". Ето няколко полезни съвета в тази посока.

**НЕДВИЖИМИ ИМОТИ.** Най-очевидното решение за повечето хора в условията на висока инфлация не е непременно най-правилното - всичко зависи от конкретните условия. Естествено, че инфлацията се отразява и на цените на имотите, принуждавайки ви да купувате скъпо. Но успоредно тласка нагоре и наемите, така че доходността расте. Ключът към добрата инвестиция е в баланса между двете.

В България наемите растат с несравнимо по-бавно темпо от цените на имотите. По данни на Eurostat цените на жилищата у нас са се увеличили със 75% между 2010 и второто тримесечие на 2023. За същия период наемите са се покачили с едва около 30%. Не е много ясно какво движи пазара в такива условия - дали връщащите се пари на българите в чужбина, дали огромните средства, раздадени без кой знае какъв контрол около Covid-19, дали украински и руски капитали, пристигащи у нас след началото на войната. Но остава фактът, че цените на жилищата в София и другите големи градове силно не съответстват на приходите, които бихте получили от отдаването им под наем. При това положение инвестицията има смисъл, ако е за лично ползване, или ако разчита на продължаващо поскъпване. Демографската картина в България обаче не подкрепя втората хипотеза. Неслучайно все повече българи се преориентират към имотна инвестиция в чужбина - най-вече в северната част на Гърция, но също и в Кипър, Италия, Турция, чак до Португалия. Брокер от Кавала ни каза наскоро, че в последните две години 90% от клиентите му са от България. Този масов интерес обаче също крие риск от пренасяне и понижаване на наемите.

Цените на основни стоки като петрол, метали, селскостопански продукти обикновено са добра застраховка срещу инфлацията, защото се движат успоредно с нея. И дори я изпреварват - при 4.2% хармонизирана инфлация в еврозоната през септември, инфлацията при храните, алкохола и тютюна е цели 8.8%. Казвайки това, трябва да имате предвид, че основните стоки са високорискова инвестиция заради множеството фактори, влияещи на търсенето и предлагането



Колкото го пазара на офис площи, той още не се е възстановил от тежкия удар, който му нанесе Covid-19. Това означава, че цените са ниски и моментът е подходящ за покупки - но само ако вярвате, че пазарът ще се възстанови напълно. А тенденцията към работа от къщи, макар и поотслабена, не дава признаци да изчезне скоро.

**СТОКОВИ БОРСИ.** Цените на основни стоки като петрол, метали, селскостопански продукти обикновено са добра застраховка срещу инфлацията, защото се движат успоредно с нея. И дори я изпреварват - при 4.2% хармонизирана инфлация в еврозоната през септември, инфлацията при храните, алкохола и тютюна е цели 8.8%.

Казвайки това, трябва да имате пред-





вид, че основните стоки са високорискова инвестиция заради множеството фактори, влияещи на търсенето и предлагането.

Извън хранителните стоки, много перспективни изглеждат т. нар. "метали на зеления преход" - тоест суровините, необходими за производство на фотоVOLтаични и вятърни генератори, на електромотори и батерии, на електролизери за водород и горивни клетки. Това включва литий, никел, кобалт, манган, платина, паладий, родий, иридий, сребро, мед. Търсенето за тях ще расте в пъти през следващите десетилетия. Но имайте предвид две неща. Първо, при някои от тези метали цените вече спекулативно са надути до степен, окуражаваща разработването на

нови находища и евентуалното бъдещо свръхпредлагане. Други зависят изцяло от напредъка на технологиите. Ако например литиево-йонната батерия бъде заменена от друга, по-съвършена технология, търсенето за някои от "зелените" метали може рязко да се срине. Те си остават добра възможност за диверсификация на портфейла, но са твърде непредсказуеми, за да са единствената ви инвестиция.

**ЗЛАТО.** Високата инфлация не е единствената особеност на инвестиционния климат в момента. Към нея трябва да прибавим и значителните колебания при повечето основни валути - включително такива като китайския юан и японската йена. Засилването на долара

традиционно означава отслабване на останалите валути. Повечето икономисти са на мнение, че тази колебливост ще продължи сравнително дълго. Защитата от нея доскоро минаваше през криптовалутите, но след тяхното сгромолясане мнозина се върнаха към доброто старо злато. Интересът към ценния метал непрекъснато расте. Данните на World Gold Council сочат, че след срива покрай пандемията през 2020, когато търсенето падна до 3732 тона годишно, то се е покачил до 3924 тона през 2021, и до цели 4711 тона през 2022 - най-високият показател за последното десетилетие. Освен традиционното търсене с инвестиционна цел, с рекордни темпове расте интересът към златото за бижутерски нужди, както и от страна на високотехнологичните индустрии. Жълтият метал няма да ви донесе внушителни печалби, но дава сигурност в непредвидими времена като днешните.

#### КЛАСИЧЕСКИ КОЛИ, СТАРИ ЧАСОВНИЦИ.

Допреди петнайсетина години, пазарът на класически автомобили се изчерпваше с относително скромна група запалени колекционери и познавачи на автомобилната история. Днес това е най-бурно растящата алтернативна инвестиция, привличаща вниманието на най-големите институционални инвеститори. За последното десетилетие класическите коли са поскъпнали средно със 185% - госта повече от колекционерските часовници и пазара на изкуство. Само сегментът на колекционерските уискита има по-висок ръст. "От дълги години наблюдаваме този пазар. Резултатите от последните три десетилетия показват, че класическите автомобили са се превърнали във финансов актив, който ние искаме клиентите ни да притежават в портфейлите си", коментира Джорджо Мега, изпълнителен директор на инвестиционния фонд Azimut, прег агенция Reuters.

Консултантската компания Knight Frank поддържа инвестиционен индекс на около дузина луксозни стоки. В края на полугодие то той показваше, че класическите автомобили са поскъпнали с 25% на годишна база, и със 185% за последното десетилетие. При колекционерските уискита поскъпването е 3% за годината, но цели 373% за десетилетието. За сравнение пазарът на изкуство отчита ръст от съответно 29% и 91%, този на часовници - 18% и 147%, на колекционерски дамски чанти - 15% и 74%. Много добра доходност предлагат също редките бутилки вино (10% за годината и 162% за десетилетието). ■

# OUTRUNNING INFLATION

Four ways to save and multiply your savings without stepping into the turbulent waters of the financial markets

By MARTINA MARINOVA / Photography iSTOCK

Some economists openly refer to inflation as a "form of taxation". Others, even more frank, define it as "theft". Whichever word we choose, it is clear that the inflationary processes in Europe melted away both the savings and the incomes of ordinary Europeans. The other thing that is clear is that it will not disappear as a factor in the foreseeable future. The ECB, in a mildly triumphant tone, announced that in September inflation in the eurozone fell to 4.3% (calculated according to the Harmonized Index of Consumer Prices). But this is still as much as 2.3% above what until recently passed for the permissible ceiling. And in places, it is noticeably higher. In Bulgaria, the National Statistical Institute announced 6.4% inflation in September, calculated according to HIPC. In Croatia, the newest member of the Eurozone, inflation is as much as 7.3%. And nothing guarantees that the end is near.

Many leading economists have predicted that the ECB's interest rate hikes are over and the current rates will remain in place until the middle of next year, after which they will decline gradually. But the head of the German central bank, Joachim Nagel, in a rather worried tone, spoke of "entrenched inflation" that must be avoided at all costs. If consumers and employers expect inflation to remain high, and push up prices and wages, that's exactly what will happen, Nagel emphasizes. And then the ECB will have to keep interest rates "at high enough levels for a long enough time". "This will put even more pressure on the economy. I would like to avoid this scenario at all costs," added Nagel, a member of the ECB's rate-setting council.

Ordinary EU citizens have little say in the decisions made in the boardrooms of Frankfurt. But can they fight inflation individually

and protect their money? And can they do that without stepping into the murky waters of financial markets and instruments? The correct answer is "of course". Here are some useful tips in this direction.

**REAL ESTATE.** The most obvious solution for most people in the conditions of high inflation is not necessarily the best - it all depends on the specific conditions. Naturally, inflation also affects property prices, forcing you to buy expensively. But at the same time, it also pushes up rents, so yields rise. The key to a good investment is the balance between the two.

In Bulgaria, rents grow at an incomparably slower pace than property prices. According to Eurostat data, housing prices in our country increased by 75% between 2010 and the second quarter of 2023. During the same period, rents rose by only about 30%.





Този Mercedes SL 300 Gullwing, собственост на M-Car Premium, спечели тазгодишния български Concours d'Elegance. Цените на класическите автомобили са се увеличили с почти 200% за последното десетилетие  
 This Mercedes SL 300 Gullwing, owned by M-Car Premium, won this year's Bulgarian Concours d'Elegance. Classic car prices have increased by almost 200% in the last decade

It is not very clear what drives the market in such conditions - whether the returning money of Bulgarians abroad, whether the huge funds distributed without much control around Covid-19, whether Ukrainian and Russian capital arriving in our country after the start of the war. But the fact remains that the prices of housing in Sofia and other big cities do not match the income you would get from renting them out. In this situation, the investment makes sense if it is for personal use or if it relies on continued appreciation. However, the demographic picture in Bulgaria does not support the second hypothesis. It is no coincidence that more and more Bulgarians are reorienting themselves towards real estate investment abroad - mostly in the northern part of Greece, but also in Cyprus, Italy, Turkey, all the way to Portugal. A broker from the greek city of Kavala told us recently that in

Data from the World Gold Council show that after a pandemic collapse in 2020, when demand fell to 3,732 tonnes a year, it has risen to 3,924 tonnes in 2021, and as high as 4,711 tonnes in 2022, the highest figure in a decade

the last two years, 90% of his clients are from Bulgaria. However, this mass interest also carries the risk of oversaturation and lower rents.

As for the office space market, it has not yet recovered from the heavy blow that Covid-19 dealt it. This means prices are low and the time is right to buy - but only if you believe the market will fully recover. And the trend toward working from home, while on the wane, shows no signs of going away anytime soon.

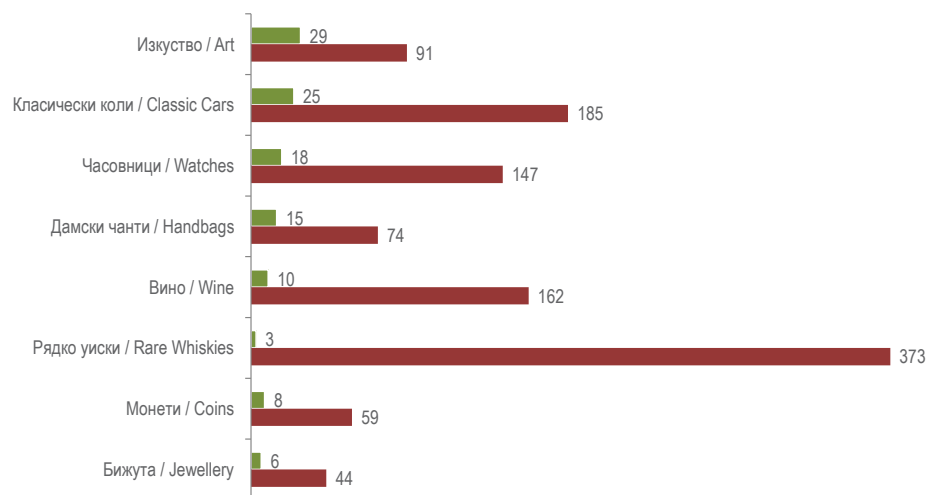
COMMODITY MARKETS. The prices of basic commodities like oil, metals, agricultural products are usually good insurance against inflation because they move in parallel with it. And even overtake it - with 4.2% harmonized inflation in the eurozone in September, inflation for food, alcohol and tobacco was as much as 8.8%.

Having said that, you should keep in mind that commodities are a high-risk investment because of the many factors affecting supply and demand.

Outside of foodstuffs, the so-called "green transition metals" - that is, the raw materials needed for the production of photovoltaic and wind generators, electric motors and batteries, electrolyzers for hydrogen and fuel cells - look very promising. This includes lithium, nickel, cobalt, manganese, platinum, palladium, rhodium, iridium, silver, copper. The demand for them will grow many times over the coming decades. But keep two things in mind. First, for some of these metals, prices are already speculatively inflated to a degree encouraging the development of new deposits and possible future oversupply. Others depend entirely on the advancement of technology. If, for example, the lithium-ion battery is replaced by another, more advanced technology, demand for some of the "green" metals could collapse sharply. They remain a good portfolio diversification opportunity, but they are too unpredictable to be your only investment.

**GOLD.** High inflation is not the only feature of the investment climate right now. To this we must add the significant fluctuations in most major currencies - including such as the Chinese yuan and the Japanese yen. A strengthening of the dollar traditionally means a weakening of other currencies. Most economists are of the opinion that this volatility will last relatively long. Protection of choice from it was until recently through cryptocurrencies, but after their collapse in 2022, many returned to good old gold. Interest in the precious metal is constantly growing. Data from the World Gold Council show that after a pandemic collapse in 2020, when demand fell to 3,732 tonnes a year, it has risen to 3,924 tonnes in 2021, and as high as 4,711 tonnes in 2022, the highest figure in a decade. In addition to the traditional demand for investment purposes, interest in gold for jewelry needs, as well as from high-tech industries, is growing at a record pace. The yellow metal will not bring you impressive profits, but it gives security in unpredictable times like today.

**CLASSIC CARS, OLD WATCHES.** Until about fifteen years ago, the classic car market was limited to a relatively modest group of avid collectors and connoisseurs of automotive history. Today, it is the fastest growing alternative investment, attracting the attention of the largest institutional investors. Over the past decade, classic cars have increased in value by an average of 185% - far more than collector watches and



the art market. Only the collectible whiskey segment has seen higher growth. "We have been monitoring this market for many years. The results of the last three decades show that classic cars have become a financial asset that we want our clients to have in their portfolios," Giorgio Meda, executive director of the Azimut investment fund, told Reuters.

The consultancy Knight Frank maintains an investment index of about a dozen luxury

goods. At the end of the H1 2023, it showed that classic cars were up 25% year-on-year, and 185% over the past decade. For collectible whiskies, the price increase is 3% for the year, but as much as 373% for the decade. For comparison, the art market reported a growth of 29% and 91% respectively, that of watches - 18% and 147%, of collectible handbags - 15% and 74%. Rare bottles of wine also offer very good returns (10% for the year and 162% for the decade). ■

**vitra.**



**Soft Work**

Edward Barber & Jay Osgerby, 2018

THE PROJECT

София 1700,  
бул. Симеоновско шосе 120Е  
[www.theproject.bg](http://www.theproject.bg)

# СТУДЕНИЯТ ДОМ

Все повече европейци - от Дъблин до София - не могат да си позволят жилище. Според някои икономисти винаги е на евро

Текст ПЕТЪР ЙОВЧЕВ / Фотография iSTOCK

В цялата история на протестните движения едва ли ще намерите плакат с по-необичаен лозунг от този: "Искам да напусна родителите си!". Размахваше го преди месец един френски студент по време на шествие срещу рекордно високите цени на наемите в Париж. Но всъщност същото чувство се споделя от милиони млади хора навсякъде в ЕС - от Дъблин до София. Жилищата в Европа са все по-недостъпни за обикновените хора. И все повече наблюдатели свързват това с евро. Ирландският икономист г-р Оуен Дрей дори го нарече "мръсната малка тайна на евро". Дрей, старши изследовател в Центъра за европейски изследвания "Вилфрид Мертенс", твърди, че членството в еврозоната идва с висока допълнителна цена за по-малките държави в съюза.

**"ПРИ ВСИЧКИ РЕТРОСПЕКЦИИ, НАПРАВЕНИ НА ПРЕДИШНАТА ЕВРО КРИЗА,** една от реалностите на европейския паричен съюз остава пренебрежната. А именно фактът, че единната монетарна политика на Европа пречи на малките държави да управляват устойчиво своите имотни пазари", писа Дрей в коментар по темата. "Всъщност, членството в евро-

зоната значително влошава нещата".

Какво има предвид Дрей ли? Че налаганите от ЕЦБ лихви понякога не са съобразени със спецификите на отделните членки, особено на по-малките. Добър пример е родната му Ейре, където ерата на ниски лихви наду цените на жилищата до рекордни равнища. Този балон се надуваше още през по-миналото десетилетие, когато цените на недвижимите имоти се утроиха - в най-голяма степен като резултат от твърде ниските лихви. Според анализи на ирландски икономисти цените на жилищата биха били с 20-30% по-ниски, ако лихвените проценти бяха по-адекватни. Впрочем същото се наблюдаваше и в много други малки страни в ЕС - пример-

## 30.3

години е средната възраст, на която българските младежи напускат дома на родителите си. Това е четвъртият най-висок показател в ЕС, наравно с Испания. Най-късно се разделят с родителите си хърватските младежи - средно на 33.4 години, словашките - на 30.8, и гръцките - 30.7. Средният показател за ЕС е 26.4 години. Най-рано напускат гнездото финландците (21.3 години), шведите (21.4) и датчаните (21.7).



то балтийските държави, Чехия и т. н. А след това дойде епохата на количествените улеснения и на Марио Драги с неговото знаменито "каквото и да е нужно". В десетилетието на рекордно ниски и дори отрицателни лихви, и на неуморно печатане на пари, имотите останаха едно от последните убежища за спестителите - което напома нов, още по-голям балон. По данни на Housing Europe, цените на жилищата в Европейския съюз са пораснали с цели 47% между 2012 и 2022, а наемите са поскъпнали с 19%.

**А ПОСЛЕ ЕЦБ ОТИДЕ В ДРУГИЯ КРАЙ,** увеличавайки лихвите до 4% през септември (напълно в тона на Драги, наследничката му Кристин Лагард обяви, че увеличаването на процентите ще продължи "докато трябва"). При нормален пазар по-високите лихви вероятно щяха да успокоят топката. Но след гигантското надуване през миналото десетилетие сега тези лихви означават, че все повече хора не могат да обслужват ипотеките си; а новите купувачи на жилища стават все по-малко заради непосилните цени и скъпите кредити. Това на свой ред разколебава и отказва инвеститорите, и намалява строителната активност. В еврозоната



строителството на жилища е на най-ниското си ниво от април 2020, когато континентът бе парализиран от локдауни. Ако се съди по строителните разрешения, през 2025 в страните от еврозоната ще бъдат завършени 1.58 милиона нови жилища - с цели 14% по-малко, отколкото през 2022. В страни като Германия спадът в строителната активност надхвърля 30%, по данни на института IFO.

А спадът в строителната активност означава допълнително ускоряване на спиралата: по-малко предлагане, още по-високи цени, пренасочване на все повече хора от купувачи към наематели, което още повече тласка нагоре цените на наемите.

Оуен Дрей неслучайно дава пример с родината си - Дъблин е най-скъпият град, когато става дума за наеми. Дори по-скъп от Париж, където по данни на Deloitte средната цена на квадратен метър е била 28.50 евро към края на първото полугодие. Френската столица по традиция е скъпо място за живеене - и заради икономическата активност, и заради огромния туристически поток. Но ако съпоставим и доходите, София е почти толкова скъпа (по данни на Imoti.net, средният наем в българската столица е вече над 10 евро

## ЦЕНАТА НА ДОМА THE PRICE OF HOME

*Колко години са нужни да купите 75 кв. м апартамент в различни европейски столици със средната годишна заплата*

*How many years does it take to buy a 75-square-meter apartment with the average annual salary in different EU capitals?*

Прага / Prague	25.3
Братислава / Bratislava	23.8
Париж / Paris	23.1
Варшава / Warsaw	19.9
Будапеща / Budapest	18
Лисабон / Lisbon	14.7
Стокхолм / Stockholm	14.5
София / Sofia	12.5
Мадрид / Madrid	12.4
Атина / Athens	12.4
Берлин / Berlin	12.3
Рим / Rome	10.4
Дъблин / Dublin	8.8
Брюксел / Brussels	7.9
Никозия / Nicosia	5.5

за квадратен метър). Средната работна заплата в България е около 950 евро бруто, тази във Франция - около 3300 евро.

## НЕ Е ЧУДНО, ЧЕ ВСЕ ПОВЕЧЕ МЛАДИ

**ХОРА В ЕС** не могат да си позволят друго жилище, освен това на родителите си. Над една четвърт от европейците между 15 и 29 години живеят в пренаселени жилища. Над 900,000 души в ЕС са на практика бездомни и спят или в приюти, или по улиците. "От десетилетия разходите за жилище нарастват по-бързо от доходите в Европейския съюз", коментира Рут Оуен, заместник-директор на FAENTSA, организация за подпомагане на бездомните.

Има и още един фактор, който в близките години може допълнително да влоши картината. Това е "зелената сгелка" - и по-точно онази нейна част, която засяга строителството. Заложените цели за устойчиви и възлеродно неутрални сгради са похвални от екологична гледна точка, но те ще оскъпят още повече жилищата. "Нужно е да се намери баланс между целите за устойчиво развитие и нуждата от повече достъпни домове", коментира Диана Йорганова, директор комуникации в Housing Europe, прег TF2. ■

# THE DREAM HOME

More and more Europeans - from Dublin to Sofia - cannot afford housing. According to some economists, the euro is to blame

By PETER YOVCHEV / Photography iSTOCK

In the entire history of protest movements, you will hardly encounter a more unusual slogan than this: "I want to leave my parents!". A French student was waving it a month ago during a march against the record high rent prices in Paris. But in fact, this feeling is shared by millions of young people everywhere in the EU - from Dublin to Sofia. Housing in Europe is increasingly unaffordable for ordinary people. And more and more observers are linking this to the euro. Irish economist Dr Eoin Drea even called it "the euro's dirty little secret". Drea, a senior research fellow at the Wilfred Mertens Center for European Studies, argued that eurozone membership comes at a high additional cost for smaller countries in the union.

**"IN ALL THE EURO CRISES RETROSPECTIVES** (and there are many), one reality of Europe's monetary union remains largely ignored. Namely, that a single European monetary policy hampers small states ability to sustainably manage their property markets", Drea wrote in a recent comment on the topic. "In fact, membership of the Euro can make things considerably worse".

What does Drea mean? That the interest rates imposed by the ECB are sometimes not tailored to the specifics of individual countries, especially the smaller ones. A good example is his native Ireland, where the era of low interest rates has pushed house prices to record levels. This bubble was already inflating in the 2000s when real estate prices tripled - largely as a result of too low interest rates. According to analyzes of the Irish economy, house prices would be 20-30% lower if interest rates were more adequate. By the way, this was also observed in many other small countries in the EU - for example, the Baltic states, the Czech Republic, etc.

And then came the era of quantitative easing and Mario Draghi with his famous "whatever

it takes". In a decade of record low and even negative interest rates and relentless money printing, real estate remained one of the last refuges for savers - which inflated a new, even bigger bubble. According to Housing Europe, house prices in the union rose by as much as 47% between 2012 and 2022, and rents rose by 19%.

**AFTER THAT, THE ECB WENT THE OTHER WAY**, rising rates to 4% in September (completely in Draghi's tone, his successor, Christine Lagarde, announced that rate hikes would continue "as long as necessary"). In a normal market, higher interest rates would likely have calmed the ball. But after the giant inflation of the past decade, these rates now mean that more and more people are unable to service their mortgages; and new home buyers are becoming fewer because of prohibitive prices and expensive credit. This in turn discourages investors, and reduces construction activity. In the eurozone, homebuilding is at its lowest level since April 2020, when the continent was paralyzed by lockdowns. Judging by building permits, 1.58 million new homes will be completed in eurozone countries in 2025 - a whole 14% less than in 2022. In countries such as Germany, the decline in construction activity exceeded 30%, according to data from the IFO Institute.

And the decline in construction activity means

## 30.3

years is the average age at which Bulgarian youth leave their parents' home. This is the fourth highest indicator in the EU, equaling Spain. Croatian young people leave their parents the latest - on average at 33.4 years old, Slovakian - at 30.8, and Greek - at 30.7. The EU average is 26.4 years. Finns (21.3 years), Swedes (21.4) and Danes (21.7) leave the nest the earliest

a further acceleration of the spiral: less supply, even higher prices, more people shifting from buyers to renters, pushing up rents even more.

**IT IS NOT BY CHANCE THAT** Eoin Drea sets an example with his homeland - Dublin is the most expensive city when it comes to rent. Even more expensive than Paris, where, according to Deloitte data, the average price per square meter was 28.50 euros at the end of the first half of the year. The French capital is traditionally an expensive place to live - both because of economic activity and because of the huge tourist flow. But if we compare the incomes, Sofia is almost as expensive (according to data from Imoti.net, the average rent in the Bulgarian capital is already over 10 euros per square meter). The average salary in Bulgaria is about 950 euros gross, that in France - about 3300 euros.

It is no wonder that more and more young people in the EU cannot afford a home other than their parents'. Over a quarter of Europeans between the ages of 15 and 29 live in overcrowded housing. Over 900,000 people in the EU are effectively homeless and sleep either in shelters or on the streets. "For decades, housing costs have been rising faster than incomes in the EU," says Ruth Owen, deputy director of FAENTSA, the homelessness problems federation.

There is also another factor that may further worsen the picture in the coming years. This is the "green deal" - and more precisely that part of it that affects construction. Targets for sustainable and carbon-neutral buildings are laudable from an environmental point of view, but they will make housing even more expensive. "It is necessary to find a balance between the goals of sustainable development and the need for more affordable homes," commented Diana Yordanova, Communications Director at Housing Europe, to TF2. ■



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](http://www.ccbank.bg)

# дебют

# класика

местни  
избори 2023

Какво избираш? Следи в ефира  
и онлайн каналите на телевизията



29 октомври  
специално студио

[bgonair.bg](http://bgonair.bg)





# ОНЛАЙН CHECK-IN И DROP OFF ГИШЕТА

Спести си чакането на опашка  
през натоварения есенен сезон.

Направи своя check-in онлайн  
и остави регистрирания  
си багаж на специалните drop off  
гишета на летище София.



**България Еър**  
Национален Превозвач [www.air.bg](http://www.air.bg)

ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ

За повече информация и резервации посетете [www.air.bg](http://www.air.bg)





# ВЪЗДУХ ПОД НАЛЯГАНЕ

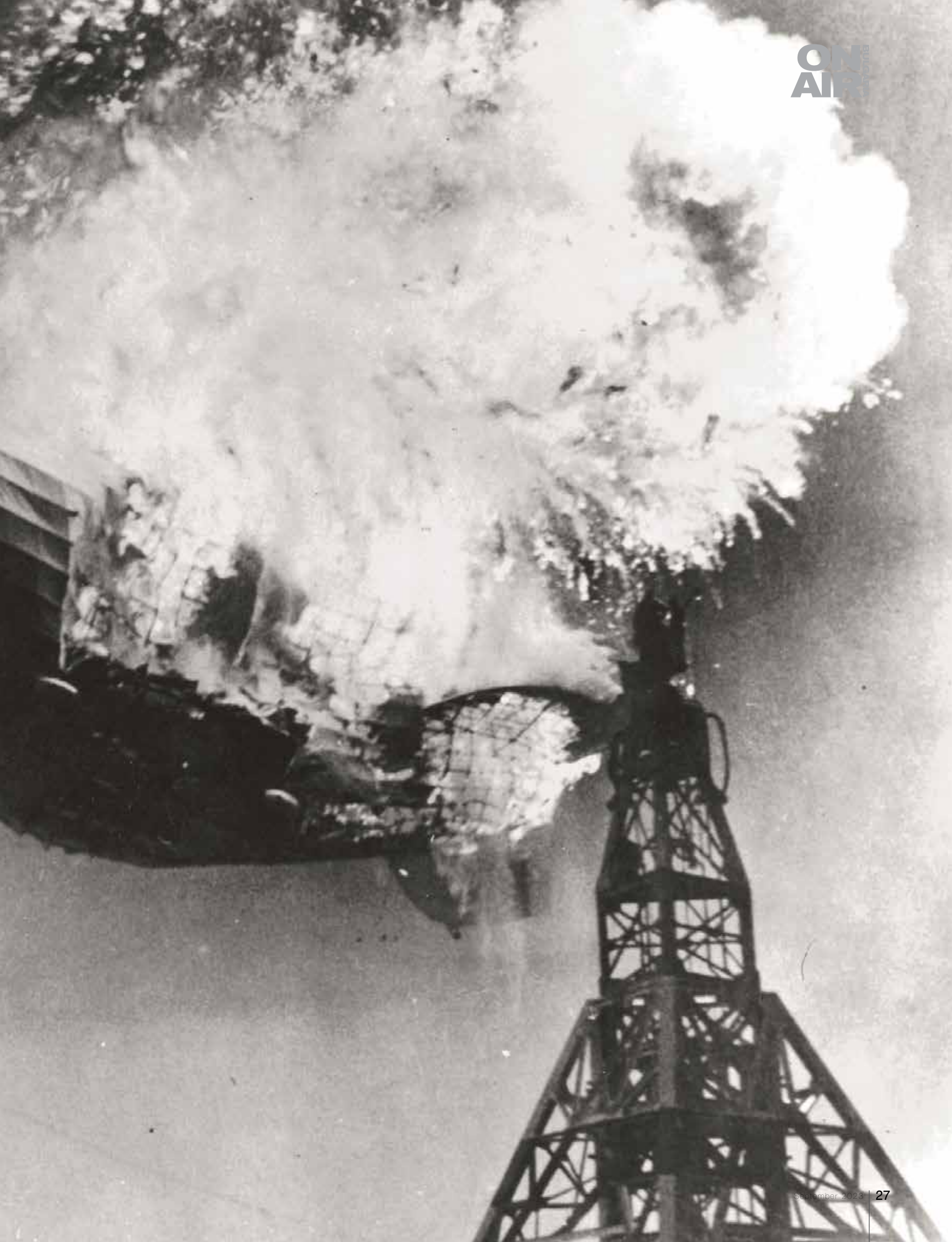
За едни водородът е опасен мираж, който отклонява средства и усилия в грешна посока. За други е единствената ни надежда за поносим зелен преход. И напоследък балансът се накланя към второто мнение

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография iSTOCK, BMW

**В**ече 86 години една и съща трагична фотография - черно-бяла, едрозърнеста, леко размазана - изниква в главите на всички, когато заговорим за най-обещаващото решение в областта на зелената енергия.

**ЩОМ СТАНЕ ДУМА ЗА УПОТРЕБАТА НА ВОДОРОД** в транспорта, първо се сещаме за трагедията на дирижабъла "Хинденбург". На 6 май 1937 гордостта на германския въздушен флот, най-големият въздухоплавателен съд с твърда конструкция в историята, се запалва и изгаря като факла при опит за кацане в Ню Джърси. 35

души - пътници и екипаж - загиват. Причината за трагедията не е ясна и до днес. Мнозина по-позират саботажа. Но каквато и да е истината, катастрофата с "Хинденбург" не само слага точка на пътническите дирижабли с водород, но и поставя клеймо изобщо върху практическата употреба на най-разпространеното вещество във Вселената. Днес опонентите на нар. "водородно общество" изтъкват всевъзможни аргументи срещу него - икономически, научни, логистични, геополитически. Но в крайна сметка най-силният им инструмент е подсъзнателният ужас, който образът на горящия целелин продължава да предизвиква и до днес.



**САМО ЧЕ Е ТРУДНО ДА ОБЯСИМ РАЦИОНАЛНО** този ужас. От катастрофата на "Хинденбург" ни дели цяла епоха. Научните ни познания през 1937 са били отчайващо скромни на фона на днешните. По онова време Ото Хан и Фриц Штрасман още дори не са открили ядреното делене; до появата на първия ядрен реактор за мирни цели остават 14 години; до изобретяването на лазера - 20 години; до първия пилотиран полет в Космоса - 24; до първия микропроцесор - 34; до Глобалната система за позициониране (GPS) - 41; до първия мобилен телефон - 47; до появата на интернет - 52. Защо една злополука от времето, когато дори цветната телевизия още не е съществувала, продължава да ни плаши днес? Да не говорим, че тази злополука, в която заиват само една трета от хората на борда, не би попаднала и в Топ 1000 на най-тежките авиационни катастрофи. При потъването на "Титаник" заиват близо 50 пъти повече хора, но на никого не му е минало и през ум да се откаже от корабоплаването. Милиарди хора зареждат автомобилите си със силно възпламеним бензин; стотици милиони използват в колите или кухните си потенциално експлозивен пропан-бутан или природен газ. Защо тогава водородът е толкова плашещ?

Едната възможна причина е, че не го познаваме добре, докато с всичко останало отдавна сме свикнали. Другата - че той е невидима заплаха. Без цвят, без мирис, без вкус. Няма как да разбереш дали има утечки. Освен това е силно летлив, и десет пъти по-лесно възпламеним от бензина.

**МИСЛЯ СИ ВЪРХУ ТОВА, ДОКАТО ШОФИРАМ** първия сериен европейски водороден автомобил по улиците на Виена. На пръв поглед той изглежда досущ като обикновено BMW X5. Но всъщност се нарича iX5 Hydrogen, и под предния му капак има не двигател с вътрешно горене, а водородна горивна клетка. В пода са вградени два резервоара за водород под налягане, побиращи 6 кг от свързлекия газ. Отзад има литиево-йонна батерия, която подава мощност към колелата. И то внушителна мощност - 400 конски сили. Наближава следобедният час пик и през повечето време едва кретаме в задръстването. Но в редките моменти, когато пътят отпред се разчиства, това iX5 Hydrogen се държи като всяко друго BMW: пъргаво, динамично и приятно за каране. Като казах "първият сериен европейски водороден автомобил", имаите предвид, че става дума за съвсем малка серия, погсто бройки. И освен това не можете да си ги купите. BMW ще ги използва, за да натрупа опит при употреба в реалния жи-

Дори да оставим настрана въпросите за цената и за времето за зареждане, остава друг незаобиколим проблем: откъде ще се намерят толкова ресурси. През 2022 електромобилите бяха едва около 14% от целия световен пазар на леки автомобили - и дори при толкова нисък процент търсенето за ключови суровини като литий, никел и кобалт тласна цените им към небето. Подмяната на целия европейски товарен транспорт с електрически ще изисква повече от тези суровини, отколкото в момента се добиват в глобален мащаб

Вот. Едва след това, вероятно през 2025, компанията ще пусне на пазара първата малка серия от коли с водородни горивни клетки.

**ЗАЩО НИ Е НУЖЕН ВОДОРОД** в транспорта? Доскоро доминиращата идея за бъдещето бе двигателите с вътрешно горене да се заменят от електромобили с батерии. Но напоследък става все по-ясно, че това решение, подходящо за малките лични автомобили в големите градове, никак не е подходящо за дълги пътувания, за по-големи автомобили и за товарния транспорт. За да мине на електричество, един голям камион трябва да има батерия с тегло един или дори два тона. Дори да оставим настрана въпросите за цената и за времето за зареждане, остава друг незаобиколим проблем: откъде ще се намерят толкова ресурси. През 2022 електромобилите бяха едва около 14% от целия световен пазар на леки автомобили - и дори при толкова нисък процент търсенето за ключови суровини като литий, никел и кобалт тласна цените им към небето. Подмяната на целия европейски товарен транспорт с електрически ще изисква повече от тези суровини, отколкото в момента се добиват в глобален мащаб.

**ВОДОРОДНИТЕ ГОРИВНИ КЛЕТКИ** изглеждат разумна алтернатива. При тях батерията е много по-малка - приблизително 5% от тази в класическите електромобили. И съответно нуждата от суровини като литий и никел е двайсетина пъти по-ниска.

В горивната клетка постъпва водород от резервоара, който с помощта на катализатор се разделя на електрони и протони. Електроните се насочват по външна верига, създавайки електрически ток. Протоните преминават през специалната мембрана и се свързват с кислорода от въздуха, при което се получава топлина и чиста вода.

Разбира се, самата водородна горивна клетка се нуждае от определени материали - например платина като катализатор, добра новина за страни като Южноафриканската република или Зимбабве. Платина е нужна и за електролизера, който ще произвежда самия водород. Но и в двата случая тя може лесно и ефективно да се рециклира.

"Ние научихме доста отдавна, че е много важно да разчитаме на различни технологии, да не вземаме решения на базата на идеология и да казваме кое е добро и кое е лошо", обяснява ми г-р Юрген Гулднер, шефът на водородните проекти в BMW Group. "Осъзнахме също, че



не е достатъчно само да гледаме колко устойчиви са нашите продукти, а трябва да обърнем внимание на целия производствен процес, от добива на суровините, през производството на компоненти от нашите поддоставчици, до рециклирането им след края на жизнения цикъл на автомобила. Защото рециклирането изисква дългосрочна перспектива. Трябва да го проектираш, да го заложиш още при създаването на продукта".

**ОСТАВА, РАЗБИРА СЕ, ВЪПРОСЪТ** с летливостта на водорода. Преди години един експерт в тази област ми го обясни така: резервоарът за водород е толкова усъвършенстван, че ако си пеш в него горещо кафе, след три седмици ще е все още горещо. Но ако си пеш в него водород, след три седмици ще е изчезнал. Цитирам го, но Гулднер поклаща глава. "Това е валидно за резервоари с течен водород", обяснява той. "Течният водород се съхранява при минус 253 градуса по Целзий - температура, която е трудна за поддържане, независимо от степента на изолация. Когато водоро-

гът се нагрее над нея, се превръща в газ и трябва да бъде освободен, за да не експлодира резервоарът. Заради това в BMW преди почти 15 години решихме да се откажем от течния водород и да използваме газообразен водород, което вече е световният стандарт. С тези резервоари и след три седмици, и след три месеца водородът си е още там. Но не си пийте кафе вътре".

Резервоарите са под налягане от 700 атмосфери. Металът не е подходящ материал за изработката им - отчасти заради т. нар. "умора" на материала, отчасти и заради силно корозивния характер на водорода. Вместо това се използват въглеродни влакна. Дори необикновено якият резервоар да бъде прогупчен, автомобилът е конструиран така, че изтеклият газ се издига нагоре и се разтваря в атмосферата (впрочем дори в случая с "Хинденбург" основната вина за катастрофата не е на водорода - пожарът се дължи повече на дизеловите резервоари за пропелерите и на запалимото лаково покривие на дирижабъла).

**ВСЕ ПАК ИМА И ПРОИЗВОДИТЕЛИ**, които продължават да работят върху технологията с течен водород, припомня ни Йорго Хадзимаркакис, главният изпълнителен директор на Hydrogen Europe. Daimler Trucks наскоро показа камион с таква задвижване, който успя да измине 1005 km с едно зареждане на резервоарите. "В товарния транспорт течният водород има смисъл, защото камионът се зарежда и след това го изразходва, съхранението при дълъг престой не е проблем", обяснява Хадзимаркакис. "Добре е за сектора да има и други технологии. Колкото повече клиенти, толкова по-добре за старта на водородната икономика".

Оглавяваната от Хадзимаркакис Hydrogen Europe е по същество асоциацията на водородната индустрия на Стария континент, обединяваща над 400 членове, включително автомобилни компании като BMW и Daimler, индустриални гиганти, както и цели региони на ЕС. "Водородна индустрия" може и да ви звучи като пожелание за далечното бъдеще, но всъщност в някои сектори водородната икономика

отдавна вече е факт. Големият въпрос е дали може да се разпростре и върху други до степен да играе основна роля в енергийния преход.

**"ЧЕСТО МЕ ПИТАТ КОГА ЩЕ НАСТЪПИ** повратната точка за водорода", казва ни Юрген Гулднер. "Моят отговор е, че повратната точка мина през 2019, когато Международната агенция по енергетика състави своя доклад за ролята на водорода". Допреди този доклад водородът дълго бе пренебрегван като твърде сложно и скъпо решение. Но IEA подчерта това, което някои експерти твърдяха години по-рано - че без него като спойка "зелената енергетика" изглежда невъзможна. Слънцето, вятърът и водата са на практика безкрайни ресурси. Но използването им вместо възлицата, петрола и природния газ крие някои предизвикателства. Възобновяемите източници ни дават енергия най-вече тогава, когато тя не ни е нужна: през лятото, вместо през зимата, и през деня, вместо вечер и нощем. А електричеството не може да се складира за дълги периоди. Хипотезата, че това може да се случи чрез големи, стационарни литиево-йонни батерии, изглежда все по-нереална - и заради цената, и заради недостига на ресурси.

**ОСВЕН ТОВА ВЕИ НЕВИНАГИ ДАВАТ ЕНЕРГИЯТА ТАМ**, където е необходима. Пустините на Либия или Намибия са идеални за генериране на енергия от слънцето, но тя е нужна не там, а в Северна Европа - било за отопление и осветление, било за промишлени нужди. Електричеството обаче е и сложно за транспортиране на дълги разстояния. Строителството на далекопроводи не само е сложно от политическа гледна точка, но те имат и ограничение от гледна точка на дистанцията. "Тук отново водородът влиза в играта", настоява Гулднер. Добитата от фотоволтаици или вятърни централи енергия лесно може да се превърне в екологично напълно чист водород чрез електролиза. Този водород може да се транспортира, и то по съществуващата мрежа за пренос на природен газ. Съвременните газопроводи с пластмасови тръби дори не се нуждаят от някакво съществено преустройство; по-старите стоманени тръби ще се нуждаят от полагаването на допълнително покритие, което пак ще е в пъти по-евтино от изграждането на нови електропроводи. А един такъв преобразуван газопровод може да транспортира 5 до 8 пъти повече енергия под формата на водород, отколкото би могъл електрическият далекопровод. Впрочем това е добра новина и за българската



Аргументът за ниската ефективност на водорода като енергоносител обаче има и друга страна - в много случаи става дума за енергия, която иначе ще бъде загубена, или изобщо няма да бъде произведена

гарската газопреносна система, удобно разположена между Европа и изключително богатите на слънце страни в Близкия изток.

**ИМА И НЕМАЛКО СЛАБИ МЕСТА** във водородната стратегия, разбира се. Производството на "зелен" водород чрез електролиза е изключително енергоемко. На практика в процеса на превръщане на възобновяемата енергия във водород и после обратно в енергия, се губят доста над 50%. Самият зелен водород излиза твърде скъпо - затова и в момента не повече от 3% от цялото производство се пада на него, а огромната част се добива от природен газ с високи вредни емисии - това е т. нар. "сив водород". Има го и "синия водород", който отново се произвежда от природен газ, но въглеродните емисии се улавят при производството. Само че и това никак не е евтино. Аргументът за ниската ефективност на водорода като енергоносител обаче има и

друга страна - в много случаи става дума за енергия, която иначе ще бъде загубена, или изобщо няма да бъде произведена. Йорго Хадзимаркакис цитира примера с Кипър, където средно 22% от произведената енергия от соларни централи не може дори да влезе в електропреносната мрежа заради ограничения ѝ капацитет. В Германия през 2022 енергия за около 4.5 милиарда евро не е била произведена по същата причина. "Когато говорим за ефективност, да не забравяме, че най-голяма енергийна система на планетата е фотосинтезът, а при него ефективността не е дори 3%", подчертава Хадзимаркакис. "Енергийната ефективност е само част от системната ефективност, която включва също неща като ценова ефективност, ефективност по отношение на суровините... 50% ефективност на един водороден камион е по-добре от 0% ефективност при непроизведената енергия". Шестте тераватчаса зелена енергия, които не бяха произведени в Германия





миналата година заради недостатъчен капацитет на мрежата, биха стигнали за производството на 100,000 тона водород. Нашето iX5 Hydrogen се нуждае от едва килограм, за да измине 100 км. Това прави 100 милиона километра пропуснат пробег.

**ЕФЕКТИВНОСТТА ЗАВИСИ И ОТ МЯСТОТО**, където се произвежда енергията за електролизата. В Германия един соларен панел произвежда за година енергия, която би стигнала на съвременен електромобил да измине около 6100 км. Но в страни с повече слънчево греене - Гърция, Южна Испания, Северна Африка - километрите вече стават 14-15 хиляди. Дори при 50-60% загуби от превръщането във водород, пак излиза повече, отколкото би произвела Германия сама. А Европа ще има нужда от внос и в бъдеще, защото просто няма достатъчно ресурси да произведе сама енергията, която ѝ е нужна, обяснява д-р Йоханес Конрад

от Виенския технологичен университет. "В Европа имаме енергийно потребление от около 60 екзажоула годишно. Въпреки всички усилия да имаме възобновяема енергия, днес тя е само 17% от общия микс", казва Конрад. От 90-те години делът на ВЕИ се е утроил, и това пак е крайно недостатъчно. "Над 50% от енергията ни в Европа идва отвън. Затова ни е нужен зелен източник, който да може да се транспортира".

**НУЖДАТА Е ОСОБЕНО ГОЛЯМА ЗА НЯКОИ ИНДУСТРИИ**, които просто не могат да заменят природния газ с електричество. Производството на изкуствени торове изисква високи температури, които не могат да се развият с електричество. Същото важи за стоманодобива, където са нужни почти 2000 градуса по Целзий. И за петролните рафинерии, които ще продължат да съществуват дълго след като спрем да използваме петрола за производство на енергия. Авиоиндустрията

не може да замени керосина с батерии, които биха тежали десетки тона. Идентата на Брюксел доскоро бе вместо това самолетите да летят със синтетичен, въглеродно неутрален керосин. Но само преди месец шефът на Lufthansa Карстен Шпор заяви пред Bloomberg, че ако компанията трябва да мине изцяло на е-керосин, за целта ще ѝ е нужна половината от цялото производство на електроенергия в Германия.

След прословутия доклад на IEA, Европейският съюз най-сетне се размърда. Приетите вече мерки по Зелената сделка предвиждат до 2030 по основните транспортни коридори на съюза, включително и в България, задължително да се изгради мрежа от водородни зарядни станции. ЕС предвижда да произвежда 10 млн. тона зелен водород до 2030, и да внася още толкова. Но изграждането на производствения капацитет далеч не се случва с очакваното темпо, подчертава Йорго Хадзимаркакус. През юни германският канцлер Олаф Шолц и италианският премиер Джорджа Мелони подписаха договор за тръбопровода South2 Corridor, който ще пренася водород от Апенините към Северна Европа. Франция работи по подобен проект с Испания.

#### **НО ТОВА ВСЕ ОЩЕ Е ТЪВРДЕ ПЛАХО НАЧАЛО.**

През 2020 ЕС обяви водорода за основен елемент от зеления си преход, но оттогава само 4% от водородните проекти са си осигурили финансиране. В същото време страни като Япония и Южна Корея имат действащи национални стратегии в тази област. А Китай е дори още по-напред. "Когато китайците решат нещо, го правят наистина бързо", казва Хадзимаркакус. "Ще кажа само едно число: когато започнахме да работим по европейската водородна стратегия през 2020, Китай имаше около 10% от световния капацитет за електролиза. Днес, три години по-късно, вече има около 50%".

Все още немало политици и експерти се опасяват, че водородът е мираж, който отклонява внимание и средства в грешната посока. Адам Тууз, директор на Европейския институт към Университета Колумбия, наскоро написа една статия в този дух за Foreign Policy. "В пустинята миражът може да бъде фатален. Ако ходиш твърде дълго в грешната посока, може да няма път назад", писа Тууз, който впрочем е по-скоро предпазлив наблюдател, отколкото отявлен противник на водорода. Но всъщност има едно нещо, което е по-опасно от преследването на миражи из пустинята - и то е да си стоиш на едно място. ■

# UNDER PRESSURE

For some, hydrogen is a dangerous mirage that diverts funds and efforts in the wrong direction. For others, it is our only hope for a sustainable green transition. And lately, the balance is tipping towards the second opinion

By KONSTANTIN TOMOV / Photography iSTOCK, BMW

**F**or 86 years now, the same tragic photograph - black and white, grainy, slightly blurry - pops into everyone's mind when we talk about the most promising solution in the field of green energy.

**WHEN IT COMES TO THE USE OF HYDROGEN** in transport, the first thing that comes to mind is the tragedy of the Hindenburg airship. On May 6, 1937, the pride of the German Air Force, the largest rigid aircraft in history, caught fire and burned like a torch while attempting to land in New Jersey. 35 people - passengers and crew - perished. The cause of the tragedy is not clear to this day. Many suspect sabotage. But whatever the truth, the Hindenburg disaster not only ended hydrogen passenger airships but put a stamp on the practical use of the most abundant substance in the universe. Today, the opponents of the so-called "hydrogen society" put forward all kinds of arguments against it - economic, scientific, logistical, and geopolitical. But ultimately their most powerful tool is the subconscious terror that the image of the burning zeppelin continues to evoke to

this day.

**HOWEVER, IT IS DIFFICULT TO EXPLAIN** rationally this horror. An entire era separates us from the Hindenburg disaster. Our scientific knowledge in 1937 was hopelessly modest compared to today's. At the time, Otto Hahn and Fritz Strassmann hadn't even discovered nuclear fission; the appearance of the first nuclear reactor for peaceful purposes was 14 years away in the future; 20 years were to pass before the invention of the laser; 24 - to the first manned space flight; 34 - to the first microprocessor; 41 - to the Global Positioning System (GPS) - 41; 47 - to the first mobile phone; 52 - to the advent of the Internet. Why does an accident from a time when even colour television did not exist yet continue to frighten us today? Not to mention that this accident, in which only a third of the people on board died, would not even be in the Top 1000 of the worst aviation accidents. Nearly 50 times as many people died when the Titanic sank, but no one thought of giving up shipping. Billions of people fill their cars with highly flammable gasoline;



hundreds of millions use potentially explosive LPG or natural gas in their cars or kitchens. So why is hydrogen so scary?

One possible reason is that we do not know it well, while everything else we have long been used to. The other: it is an invisible threat. Colourless, odourless, tasteless. There is no way to tell if there are leaks. It is also highly volatile, and ten times more flammable than gasoline.

**I'M THINKING ABOUT THIS WHILE DRIVING** Europe's first production hydrogen car through the streets of Vienna. At first glance, it looks just like a regular BMW X5. But it's actually called the iX5 Hydrogen, and under its hood, there is no internal combustion engine, but a hydrogen fuel cell instead. Built into the floor are two pressurized hydrogen tanks, holding 6kg of the ultralight gas. At the back is a lithium-ion battery that supplies power to the wheels. And we're talking impressive power - 400 hp. It's the afternoon rush hour and most of the time we're barely making it through the traffic. But on the rare occasions when the road ahead clears, this iX5 Hydrogen behaves



like any other BMW: nimble, dynamic and fun to drive.

When I say "the first production European hydrogen car", keep in mind that it is a very small series, under a hundred units. And besides, you can't buy them. BMW will use them to gain experience in real-life usage. Only then, probably in 2025, will the company launch the first small series of cars with hydrogen fuel cells.

**WHY DO WE NEED HYDROGEN** in transport? Until recently, the dominant idea for the future was that internal combustion engines would be replaced by battery electric cars. But lately, it has become increasingly clear that this solution, suitable for small private cars in big cities, is not at all suitable for long journeys, for larger cars and for freight transport. To go electric, a large truck must have a battery weighing at least two tons. Even leaving aside the questions of cost and charging times, there remains another unavoidable problem: where to find so many resources. In 2022, EVs were only around 14% of the entire global passenger car market – and even at such a low percentage,

To go electric, a large truck must have a battery weighing at least two tons. Even leaving aside the questions of cost and charging times, there remains another unavoidable problem: where to find so many resources

demand for key raw materials like lithium, nickel and cobalt has driven their prices sky-high. Replacing all European diesel freight transport with electric will require more of these raw materials than is currently mined on a global scale.

**HYDROGEN FUEL CELLS** seem a reasonable alternative. Their battery is much smaller - approximately 5% of that in pure electric cars. And accordingly, the need for raw materials such as lithium and nickel is twenty times lower.

Hydrogen enters the fuel cell from the tank and is separated into electrons and protons with the help of a catalyst. Electrons are directed along an external circuit, creating an electric current. Protons pass through the special membrane and combine with oxygen from the air, resulting in heat and clean water.

Of course, the hydrogen fuel cell itself needs certain raw materials - for example, platinum as a catalyst (good news for countries like South Africa or Zimbabwe). Platinum is also needed for the electrolyzer, which will produce

the hydrogen itself. But in both cases, it can be easily and effectively recycled.

"We learned quite a long time ago that it is very important to rely on different technologies, not to make decisions based on ideology and to say what is good and what is bad," Dr. Juergen Guldner, the head of hydrogen projects at BMW Group, explains. "We also realized that it's not enough to just look at how sustainable our products are. We have to pay attention to the entire production process, from the extraction of raw materials, through the production of components by our suppliers, to their recycling after the end of the vehicle's life cycle. Because recycling requires a long-term perspective. You have to design it into the product."

**THE QUESTION REMAINS, OF COURSE,** with the volatility of hydrogen. Years ago, an expert in the field explained it to me like this: the hydrogen tank is so advanced that if you pour hot coffee into it, it will still be hot after three weeks. But if you pour hydrogen into it, in three weeks it will be gone. I quote him, but Guldner shakes his head. "This is true for liquid hydrogen tanks," he explains. "Liquid hydrogen is stored at minus 253 degrees Celsius - a temperature that is difficult to maintain, regardless of the degree of insulation. When hydrogen is heated above it, it turns into a gas and must be released to prevent the tank from exploding. Because of that, almost 15 years ago we decided to abandon liquid hydrogen and use gaseous hydrogen, which is now the world standard. With these tanks, after three weeks and

after three months, the hydrogen is still there. But don't pour coffee in it."

The tanks are under a pressure of 700 atmospheres. Metal is not a suitable material for their manufacture - partly because of the so-called "fatigue" of the material, partly because of the highly corrosive nature of hydrogen. Carbon fibre is used instead. Even if the unusually strong tank is punctured, the car is designed in such a way that the leaked gas rises up and dissolves in the atmosphere (even in the case of the Hindenburg, the main fault for the disaster was not hydrogen - the fire was more likely due to the diesel tanks for the propellers and on the airship's flammable lacquer coating).

**THERE ARE MANUFACTURERS** who continue to work on liquid hydrogen technology as well, Jorgo Hadzimakakis, the CEO of Hydrogen Europe, reminds us. Daimler Trucks recently showed off a truck with such a drive that was able to travel 1,005 km on a single tank charge. "In freight transport, liquid hydrogen makes sense because the truck is loaded and then used up, long-term storage is not a problem," explains Hadzimakakis. "It is good for the sector to have other technologies. The more customers, the better for the start of the hydrogen economy".

Headed by Hadzimakakis, Hydrogen Europe is essentially the hydrogen industry association of the Old Continent, bringing together over 400 members, including car companies such as BMW and Daimler, industrial giants as well as entire EU regions. "Hydrogen economy" may

sound like a wish for the distant future, but in fact, in some sectors, it has long been a fact. The big question is whether it can spread to others to the point of playing a major role in the energy transition.

**"I'M OFTEN ASKED WHEN WILL THE TURNING POINT** for hydrogen come", Juergen Guldner tells us. "My answer is that the turning point passed in 2019 when the International Energy Agency compiled its report on the role of hydrogen". Until this report, hydrogen was long dismissed as too complex and expensive a solution. But the IEA underlined what some experts had argued years earlier - that without it as a connecting factor, "green energy" seems impossible.

Sun, wind and water are virtually infinite resources. But using them instead of coal, oil and natural gas poses some challenges. Renewable sources give us energy mostly when we don't need it: in summer instead of winter, and during the day instead of evening and night. And electricity cannot be stored for long periods. The hypothesis that this could happen through large, stationary lithium-ion batteries seems increasingly unlikely - both because of the cost and the scarcity of resources.

**IN ADDITION, RES RARELY GIVE ENERGY** at the places where it is most needed. The deserts of Libya or Namibia are ideal for generating energy from the sun. But it is needed in Northern Europe - either for heating and lighting or for industrial needs. However, electricity



# ЧИСТА ЕНЕРГИЯ

с Вероника Денизова



21:00  
Всяка сряда

**Bloomberg**  
**TV Bulgaria**

[bloombergtv.bg](http://bloombergtv.bg)

is also complicated to transport over long distances. The construction of transmission lines is not only tricky from a political point of view, but they also have a limitation in terms of distance. "This is where hydrogen comes into play again," Guldner insists. The energy obtained from photovoltaics or wind power plants can easily be converted into ecologically clean hydrogen through electrolysis. This hydrogen can be transported through the existing natural gas transmission network. Modern gas pipelines with plastic pipes do not even need any major remodelling; the older steel pipes will need the laying of an additional coating, which again will be many times cheaper than the construction of new power lines. Such a converted gas pipeline can transport 5 to 8 times more energy in the form of hydrogen than an electric transmission line could. Besides, this is also good news for the Bulgarian gas transmission system, conveniently located between Europe and the extremely sunny countries in the Middle East.

**THERE ARE A LOT OF WEAKNESSES** in the hydrogen strategy, of course. The production of "green" hydrogen by electrolysis is extremely energy-intensive. In practice, well over 50% is lost in the process of converting renewable energy into hydrogen and then back into energy. Green hydrogen itself is too expensive - that's why even now no more than 3% of the entire production falls on it, and the huge part is obtained from natural gas with high harmful emissions - this is the so-called "grey hydrogen". There is also "blue hydrogen", which again is produced from natural gas, but carbon emissions are captured in the production. However, that's not cheap either.

The argument about the low efficiency of hydrogen as an energy carrier has another side - in many cases it is about energy that would otherwise be lost or not produced at all. Jorgo Hadzimarkakis cites the example of Cyprus, where on average 22% of the energy produced by solar plants cannot even enter the electricity grid due to its limited capacity. In Germany, in 2022, energy worth about 4.5 billion euros was not produced for the same reason. "When we talk about efficiency, let's not forget that the largest energy system on the planet is photosynthesis, and its efficiency is not even 3%," emphasizes Hadzimarkakis. "Energy efficiency is only part of system efficiency, which also includes things like cost efficiency, raw material efficiency... 50% efficiency of a hydrogen truck is better than 0% efficiency of the energy not produced." The six terawatt hours of green energy that were not produced in Germany last year due to insufficient grid capacity would be enough to produce 100,000 tons of hydrogen. Our iX5 Hydrogen needs just one



Д-р Юрген Гулднер  
Dr Juergen Guldner

kilogram to travel 100 km. That makes 100 million kilometres of missed mileage.

**EFFICIENCY ALSO DEPENDS ON THE PLACE** where the energy for electrolysis is produced. In Germany, one solar panel produces annually enough energy to drive a modern electric car about 6,100 km. But in countries with more sunshine - Greece, Southern Spain, North Africa - the kilometres are closer to 14-15 thousand. Even with 50-60% losses from the conversion to hydrogen, it still comes out more than Germany would produce alone. And Europe will need imports in the future as well because it simply does not have enough resources to produce the energy it needs on its own, explains Dr Johannes Konrad from the Vienna University of Technology. "In Europe, we have an energy consumption of about 60 exajoules per year. Despite all efforts to have renewable energy, today it is only 17% of the total mix," Konrad says. Since the 1990s, the share of RES has tripled, and this is still grossly insufficient. "Over 50% of our energy in Europe comes from outside. That's why we need a green source that can be transported."

**THE NEED IS ESPECIALLY GREAT** for some industries that simply cannot replace natural gas with electricity. The production of artificial fertilizers requires high temperatures that cannot be developed with electric current. The same applies to steelmaking, where almost 2000 degrees Celsius is needed. And for the oil refineries that will continue to exist long after we stop using oil for energy. The aviation industry cannot replace kerosene with batteries that would weigh tens of tons. Brussels' idea until recently was to have planes fly on synthetic, carbon-neutral kerosene instead. But just a month ago, Lufthansa boss Carsten Spohr told Bloomberg that if the company were to switch entirely to e-kerosene, it would need half of Germany's total electricity production.

After the infamous IEA report, the European Union finally moved. The already adopted measures under the Green Deal envisage the mandatory construction of a network of hydrogen charging stations by 2030 along the main transport corridors of the Union, including in Bulgaria. The EU plans to produce 10 million tons of green hydrogen by 2030, and to import about as much. But the construction of the production capacity is far from quick, stresses Jorgo Hadzimarkakis. In June, German Chancellor Olaf Scholz and Italian Prime Minister Giorgia Meloni signed a contract for the South2 Corridor pipeline, which will carry hydrogen from the Apennines to northern Europe. France is working on a similar project with Spain.

**BUT THIS IS STILL TOO HUMBLE BEGINNINGS.** In 2020, the EU declared hydrogen a key element of its green transition, but since then only 4% of hydrogen projects have secured funding. At the same time, countries such as Japan and South Korea have active national strategies in this area. And China is even further ahead. "When the Chinese decide something, they do it really quickly," says Hadzimarkakis. "I will say just one number: when we started working on the European hydrogen strategy in 2020, China had about 10% of the world's electrolysis capacity. Today, three years later, it already has about 50%". Still, quite a few politicians and experts fear that hydrogen is a mirage that diverts attention and funds in the wrong direction. Adam Tooze, director of the European Institute at Columbia University, recently wrote an article along these lines for Foreign Policy. "In the desert, the mirage can be fatal. If you go too long in the wrong direction, there may be no turning back," wrote Tooze, who is more of a cautious observer than an outspoken opponent of hydrogen. But there's actually one thing more dangerous than chasing mirages across the desert - and that's standing still. ■



50 | **ИЗЧЕЗВАЩИТЕ ХОРА**  
DISAPPEARING PEOPLE

44 | **СЕПАРАТИСТИ ОТ ВСИЧКИ СТРАНИ**  
SEPARATISTS OF THE WORLD, UNITE

40 | **ПРИКАЗКА ЗА КМЕТОВЕ**  
A TALE ABOUT MAYORS



## КАКВО СЕ КРИЕ ЗАД НОВАТА ГАЗОВА ТАКСА?

### WHAT IS BEHIND THE NEW GAS TAX?

Политически ход под външен натиск, решение за попълване на бюджета, дипломатически натиск за Шенген: най-различни тълкувания се появиха в общественото пространство след неочакваното решение да България да наложи внушителна по размери такса за пренос на газ по газопровода "Балкански поток". Решението, обявено в средата на октомври, предизвика остри протестни реакции от Сърбия и Унгария, двете най-потърпевши страни.

България ще наложи такса за пренос в размер от 20 лева (10.2 евро) за мегаватчас пренесен газ, потвърди премиерът Николай Денков. По "Балкански поток" се пренася основно руски газ към Сърбия, Унгария и още няколко държави, включително Австрия. Понеже австрийците и нидерландците бяха единствените опоненти на приемането на България в Шенгенското пространство, някои анализатори виждат в новата такса инструмент за политически натиск над правителството във Виена. България и Румъния се надяват най-после да влязат в Шенген до края на тази година.

Българският министър на финансите Асен Василев обясни новата такса като продължение на политиката на ЕС за намаляване на зависимостта от руски горива. В Сърбия политици предупредиха, че решението на България може да увеличи цената на газа за потребителите с огромните 100 евро за 1000 куб. метра. Но според Василев мярката няма да повлияе на цените за потребителите, а само ще ограничи печалбата на доставчика "Газпром". Освен това при сегашните обеми, транспортирани по тръбата, годишните приходи за България от таксата ще са над 2 млрд. лева (1 млрд. евро). Унгарският министър на външните работи Петер Сиярто окачестви таксата като "неприемлива" и "застрашаваща европейската солидарност".

A political move under external pressure, a decision to replenish the budget, a diplomatic pressure tool for Schengen: a variety of interpretations appeared in the public space after the unexpected decision for Bulgaria to impose an impressive fee for the transfer of gas along the "Balkan Stream" pipeline. The decision, announced in mid-October, sparked sharp protests from Serbia and Hungary, the two worst-hit countries. Bulgaria will impose a transmission fee of BGN 20 (10.2 euros) per megawatt hour of gas transported, Prime Minister Nikolay Denkov confirmed. The "Balkan Stream" mainly transports Russian gas to Serbia, Hungary and several other countries, including Austria. Since the Austrians and the Dutch were the only opponents of Bulgaria's admission to the Schengen area, some analysts see the new fee as a tool for political pressure on the government in Vienna. Bulgaria and Romania hope to finally enter the Schengen area by the end of this year.

Bulgarian Finance Minister Asen Vassilev explained the new fee as a continuation of the EU's policy to reduce dependence on Russian fuels. In Serbia, politicians warned that Bulgaria's decision could increase the price of gas for consumers by a whopping 100 euros per 1,000 cubic meters. According to Vassilev, the measure will not affect prices for consumers, but will only limit the profit of the supplier "Gazprom". Moreover, with the current volumes transported through the pipeline, the annual revenue for Bulgaria from the fee will be over BGN 2 billion (EUR 1 billion). Hungarian Foreign Minister Peter Szijártó described the fee as "unacceptable" and "endangering European solidarity". ■

## КОЙ КОЛКО ПИЕ?

### BOTTLE, BOTTLE ON THE WALL

Българите обичат да се хвалят с уменията си да пият, но ако се вярва на Eurostat, те далеч не са сред шампионите по консумация на алкохол в Европа.

През 2022 домакинствата у нас са харчили за алкохолни напитки малко над 1.9% от дохода си, което нарежда България едва на 15-о място по този показател. Убедителен лидер е Латвия, където средно за алкохол са отивали 5% от доходите на домакинствата, пред Естония, Полша, Чехия и Литва. На гругия полюс са Гърция и Италия, където разходите за алкохол са едва около 1 процент от общия доход. По съвсем друг начин изглеждат разходите за храна и безалкохолни напитки. Те поглъщат най-голям дял от доходите в Румъния (24.8%), Литва (20.4%) и България (20.1%). Най-малко харчат за храна в Люксембург и Ейре - страните с най-високи доходи.

Bulgarians like to brag about their ability to drink, but if Eurostat is to be believed, they are far from being among the champions of alcohol consumption in Europe. In 2022, households in the country spent a little over 1.9% of their income on alcoholic beverages, which ranks Bulgaria only 15th in this indicator. A convincing leader is Latvia, where on average 5% of household income was spent on alcohol, ahead of Estonia, Poland, the Czech Republic and Lithuania. At the other extreme are Greece and Italy, where spending on alcohol is only about 1 per cent of total income.

The cost of food and soft drinks looks quite different. They absorb the largest share of income in Romania (24.8%), Lithuania (20.4%) and Bulgaria (20.1%). They spend the least on food in Luxembourg and Eire - the countries with the highest incomes. ■





FOR YOUR  
PRIVATE



# BUSINESSES EVENTS



CURATING EXQUISITE MEMORIES FOR  
YOUR BUSINESS ENGAGEMENTS  
& PRIVATE FESTIVITIES.

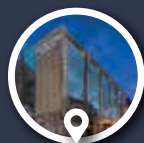
FLEXIBLE MEETING ROOMS, EVENT CENTER,  
VIDEO CONFERENCING & ONLINE  
FACILITIES, MULTIMEDIA PROJECTORS,  
MICROPHONES, HIGH SPEED WI-FI,  
FLIPCHART, PRESIDIUM

EXPO HOTEL SOFIA

BWP PREMIER | BEST WESTERN.



Visit our other destinations:



THE STAY HOTEL  
PLOVDIV



HOTEL ALBA SYNNY BEACH



BLY BAY HOTEL SOZOPOL

BOOK NOW:

[hotelpremiersofia.com](http://hotelpremiersofia.com) / [hotelexposofia.com](http://hotelexposofia.com) / [thestayhotelplovdiv.com](http://thestayhotelplovdiv.com) / [blu-bay.com](http://blu-bay.com) / [alba-hotel.com](http://alba-hotel.com)

# ПРИКАЗКА ЗА КМИЕТОВЕ



## Най-успешните кметове на София в историята никога не са били избирани

Текст БОЙКО БОРИСОВ / Фотография АРХИВ

**З**наете ли защо е разкопана улицата? Търсят загубената диплома на кмета”.

Знам този виц от дете, тоест от около 45 години. Но с годините разбрах колко е неточен. Първо, улиците не винаги се разкопават погрешка. Второ, дипломи за кметове няма: София е била управлявана от политици, юристи, инженери, архитекти, просветни дейци, лекари, интелектуалци, един Вазов, един Славейков, най-малкото двама генерали и един подполковник. И трето, софийският кмет е най-неблагодарният пост в България.

**МОЖЕ БИ И НАЙ-РУГАНИЯТ.** Даже премиера ругаят по-малко, защото от него понякога се боят. Докато кметът на София може да бъде обвинен – и насолен – за всичко, без особени рискове. От него се плаши само общинската администрация. Неслучайно постът върви с висока смъртност. Димитър Петков е убит от политическите си противници (двата му сина, също), Крум Попов – от десния терор, Паскал Паскалев – от левия (в атендата в църквата “Св. Неделя” през 1925), Никола Бронзов – в комунистическите лагери, а Георги Магжаров – от ръката на уволнен чиновник. Поне един кмет – големият български консерватор Димитър Икономов – полудява. В тази зловеща поредица можем да видим големите проблеми в управлението на българската столица – партизанщината, службогонството, неблагоприятността.

**ЗАТОВА СОФИЙСКИЯТ КМЕТ Е НАЙ-ПОПУЛЯРЕН** в края на първия мандат, когато въздушевляването все още е голямо, а разочарованията – пресни. Кметовете, които стават премиери, поемат най-високата длъжност след максимум четири години: Димитър Петков, Тодор Живков, Стефан Софийски, Бойко Борисов. Направят ли повече от един мандат, ги намразват завинаги.

Всъщност, малцина си дават сметка, че в по-голямата част от историята на столицата кметовете са били не избирани, а назначавани. Изключение прави кратък период в края на XIX век (първият избран е Димитър Пешов) и времето след 1990. Българската демокрация преди

1944 установява следния модел: спечелената изборите партия посочва, освен министрите, и софийския кмет. Голямото изключение е най-добрият софийски управленец, легендарният Иван Иванов (1934 – 1944). Назначава го безпартийният режим на деветнадесетомайците, изцяло заради неговата експертност.

Това винаги ми се е струвало малко тъжно. Защо българските партии и българските избиратели не могат да разпознаят и излъчат най-добрия, а един полуфашистки режим го прави с лекота? Въпросът е общочовешки и опира до крех-

костта на демокрацията.

**НО ЗА ЧЕСТТА НА БЪЛГАРСКАТА ДЕМОКРАТИЧНА ПОЛИТИКА** трябва да разкажа един спомен. През 2005, когато отново вървеше кампания за местни избори, разговарях с художника Гаврил Орошаков, за жалост вече покойник. Стана дума и за неговия баща. Син на министър от стар копривщенски род, Хараламби Орошаков кметува година и нещо, преди да бъде свален от превратаджите. Но за това време успява да почисти София, да се бори с пожарите, да пусне рилския водопровод – и най-важното, да даде път на инж. Иванов, бъдещата звезда.

Това, разбира се, не му носи признание. “В “Щурец” излезе една карикатура, фотомонтаж: Главата на баща ми върху тяло с лопата – Орошаков чисти боклука на София”, разказа ми синът: “И баща ми се зашегна. Обади се на Райко Алексиев и каза: “Какво правиш ти с мен?” А той му каза: “Рагвай се, докторе, че ако ние, журналистите, те забравим, свършено е с теб.”

**ВАЖНОТО Е, ЧЕ ПОЛИТИКЪТ ИЗДИГА ПРОФЕСИОНАЛИСТА.** Роденият в Сливен хидроинженер Иванов е класически експерт. Назначен за шеф на софийските водопроводи и канализация още през 1919, той проектира и изпълнява язовир “Бели Искър” (1925 – 1932) и прословутия водопровод от Рила, благодарение на който софиянци и досега пият една от най-чистите води в света.

Възхитен, кметът ген. Владимир Вазов (1926 – 1932) го нарича “Рилски”, а постижението му смята за подвиг, достоен за фанфари, „които да се чуят по цяла Европа, вместо обидното българско мълчание, с което се възнаграждават подобни подвизи.” Явно победителят от Доуран знае по себе си, че кметските постижения не се ценят. Даже напротив. София има най-много жители и най-много критици. Невъзможно е да им угодиш.

**ЩЕ НАРЕКАТ УПРАВЛЕНИЕТО НА ИНЖ. ИВАН ИВАНОВ** “златното десетилетие”. Той устройва териториалното деление на столицата и приема прочутия градоустройствен план на Адолф Мусман от 1938, с кой-

Неслучайно постът върви с висока смъртност. Димитър Петков е убит от политическите си противници (двата му сина, също), Крум Попов – от десния терор, Паскал Паскалев – от левия (в атендата в църквата “Св. Неделя” през 1925), Никола Бронзов – в комунистическите лагери, а Георги Магжаров – от ръката на уволнен чиновник

# A TALE ABOUT MAYORS

The most successful mayors in the history of Sofia have never been elected

By BOYKO BORISOV / Photography ARCHIVE

'Do you know why the street is dug up? They are looking for the mayor's lost diploma.'

I've known this joke since I was a kid, that is, for about 45 years. But over the years I realized how inaccurate it was. Firstly, the streets are not always dug up by mistake. Secondly, there are no diplomas for mayors: Sofia was ruled by politicians, lawyers, engineers, architects, educators, doctors, intellectuals, one Vazov, one Slaveykov, at least two generals and one lieutenant colonel. And thirdly, the mayor of Sofia is the most ungrateful position in Bulgaria.

**PERHAPS THE MOST REVILED, TOO.** Even the prime minister is less hated, because he is sometimes feared. But the mayor of Sofia can be accused for anything, without any particular risks. Only the municipal administration is afraid of him.

It's not a coincidence that the position goes with high mortality. Dimitar Petkov is murdered by his political rivals (together with his two sons), Krum Popov – from the right terror, Paskal Paskalev – from the left (in the Sveta Nedelya church attack in 1925), Nikola Bronzov – in the communist camps, and Georgi Madzharov – from the hand of a fired official. One mayor – the great Bulgarian conservative Dimitar Ikononov – goes mad. In this sinister series, we can see the big problems in the management of the Bulgarian capital - partisanship, servitude, ingratitude.

**THIS IS WHY SOFIA'S MAYOR IS THE MOST POPULAR** at the end of the first mandate, when the excitement is still high, and the disappointments are fresh. The mayors who become prime ministers take the highest position after a maximum of four years: Dimitar Petkov, Todor Zhivkov, Stefan Sofiyanski, Boyko Borisov. If they do more than one mandate, they are hated forever. In fact, a few people realize that for most of the capital's history, mayors were not elected, but appointed. An exception is a short period in the end XIX century (the first elected mayor is Dimitar Peshov) and the period after 1990. Bulgarian democracy before 1944 established the following pattern: the party that won the elections, appointed the ministers and the mayor of Sofia. The great exception is the best Sofia ad-

ministrator – the legendary Ivan Ivanov (1934 – 1944). He was appointed by the non-partisan regime of the 19th-century, entirely because of his expertise.

This has always seemed a little sad to me. Why can't the Bulgarian parties and the Bulgarian voters recognise and broadcast the best, while a semi-fascist regime does it with ease? The issue is universal and relates to the fragility of democracy.

**BUT FOR THE HONOR OF BULGARIAN DEMOCRATIC POLITICS,** I have to tell a memory. In 2005, when the campaign for local elections was going on again, I talked with the artist Gavril Oroshakov, unfortunately now deceased. We started talking about his father. The son of a minister from an old family from Koprivshitsa, Haralambi Oroshakov served as mayor for a year or so before he was overthrown by the coup plotters. However, during this time he manages to clean Sofia, to fight the fires, to start the Rila water pipeline, and the most important – to give way to the engineer Ivanov, the future star.

This, of course, does not bring him recognition. 'Cricket' published a caricature, a photomontage: My father's head on a body, holding a shovel – Oroshakov cleans the garbage of Sofia', the son told me: 'My father was affected. He called Rayko Aleksiev and said 'What are doing with me?' and he answered: 'Rejoice, doctor, because if we, the journalists, forget you, you are done.'

**THE IMPORTANT THING IS THAT THE POLITICIAN ELEVATES THE PROFESSIONAL.** Hydro engineer Ivanov, born in Sliven, is a classical expert. Appointed as the head of Sofia's waterworks and sewerage as early as 1919, he designed and implemented the 'Beli Iskar' dam (1925 - 1932) and the infamous Rila water pipeline, thanks to which the people of Sofia still drink some of the cleanest water in the world.

Delighted, the mayor general Vladimir Vazov (1926 – 1932) called it 'Rilski' and he considers his achievement a feat worthy of fanfare, "which should be heard all over Europe, instead of the insulting Bulgarian silence with which such feats are rewarded." Apparently, the winner from

Doiran knows from personal experience that mayoral achievements are not appreciated. On the contrary. Sofia has the most residents and the most critics. It's impossible to please them.

**THEY CALL THE ADMINISTRATION OF ENGINEER IVAN IVANOV** the "golden decade". He arranged the territorial division of the capital and adopted the famous town planning plan of Adolf Musmann from 1938, with which Sofia became a wonderful city for 300,000 people. However, Musman's idea was not carried out to the end, and Ivanov's fate was not particularly happy. Elected by one coup, he was toppled by the next. After 1944, the People's Court sentenced him to death, then reduced the sentence to 15 years in prison. Then someone realized that Bulgaria does not have a better hydro engineer, and they completely pardoned him. He was sent to build dams, but his housing was taken away. General-Mayor Vazov turned out to be right about the "offensive Bulgarian silence".

**BUT WHAT DOES THE VOTER LIKE?** The determination. General Vazov is one example. The other is Dimitar Petkov. Known as 'Svircho' ('Whistler') because of his newspaper 'Svirka' ('Whistle'), which he wrote with sharp and often harsh language, the one-armed veteran from Shipka acted with aplomb. He decided to make Sofia a European city at the cost of everything. He demolished buildings, expanded streets. However, along with the good things, there are also bad things. Already under the mayor Ivan Hadjienov (1882), the symbol of Sofia, the clock tower of 'Moskovska' and 'Malko Tarnovo' were removed. For ten years, Svircho finished the job. Beautiful churches with valuable frescoes have been demolished. Only a few people know about Sofia Cathedral Church 'Saint Marina'. Even fewer can point out where it was. Only ruthless people with combat experience could make such choices.

**OR THE WHOLE COUNTRY SHOULD HAVE STOOD BEHIND THEM. PETAR MEZHURECHKI,** the most successful mayor since the communist era, had the support of Todor Zhivkov. The head of state moved Mezhdurechki from diplomacy to the tarnished Sofia terrain to prepare Bulgaria's 1300th anniversary.

Elections were made by the party and the mayor personally, not by the court of voters. The National Palace of Culture appeared. But the monument to the First and Sixth Infantry Regiments disappeared. You judge which is the loss, which is the gain.

Therefore, let's not listen to jokes about the Sofia City Hall. Let's look at the real problems and assess who offers solutions. And most importantly, who has the support to stand up for them and see them through to the end, giving way to another engineer Ivanov from the future. I still hope this is possible. ■



Софийските кметове: Димитър Петков, Димитър Икономов, Ген. Владимир Вазов, Иван Иванов  
Sofia Mayors: Dimitar Petkov, Dimitar Ikonov, gen. Vladimir Vazov, Ivan Ivanov

то София става прекрасен град за 300 000 души. Мусмановата идея обаче не е изведена докрай, а и съдбата на Иванов не е особено радостна. Издигнат от един преврат, той е свален от следващия. След 1944 Народният съд го осъжда на смърт, после намалява присъдата на 15 години затвор. След това някой се сеща, че България няма по-добър хидроинженер, и го помилват съвсем. Пращат го да строи язовири, но му взимат жилището. Генералът-кмет Вазов се оказва прав за "обидното българско мълчание".

#### КАКВО ОБАЧЕ ХАРЕСВА ИЗБИРАТЕЛЯТ?

Решителността. Ген. Вазов е единият пример. Другият е Димитър Петков. Известен като "Свирчо", заради своя вестник "Свирка", който списва с остър и често груб език, едноръкият ветеран от Шипка действа с размах. Решава да направи София европейски град с цената на всичко. Бута сгради, разширява улици, не цепи басма.

Покрай сухото изгаря и мокрото. Още при кмета Иван Хаджиенов (1882) махат символа на София, часовниковата кула на "Московска" и "Малко Търново". Десет години Свирчо не се церемони и говърива работата. Сринати са прекрасни църкви

с ценни стенописи. Малцина знаят, че си отива софийската катедрална църква "Света Марина". Още по-малко могат да намерят нейното място на картата днес. Само безпардонни хора с боен опит могат да правят такива избори.

#### ИЛИ ЗАД ТЯХ ТРЯБВА ДА ЗАСТАНЕ ЦЯЛАТА ДЪРЖАВА.

Петър Междуречки, най-успешният кмет от времето на комунизма, има подкрепата на Тодор Живков. Държавният ръководител премества Междуречки от дипломацията на разкаляния софийски терен, за да подготви 1300-годишнината на България. Изборите прави партията и лично кметът, няма го съдът на избирателите. Появява се НДК. Но пък изчезва паметникът на Първи и Шести пехотен полк. Вие преценете кое е загубата, кое – печалбата.

Затова да не слушаме вицове за софийското кметство. Да гледаме реалните проблеми и да преценим кой предлага решения. И най-важното, кой има подкрепата да ги отстои и доведе докрай, като гаде път на някой инж. Иванов от бъдещето. Все се надявам, че това е възможно. ■



## 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.



# СЕПАРАТИСТИ ОТ ВСИЧКИ СТРАНИ...

С активизирането на стари конфликти и движения за независимост, 2023 все повече изглежда като 1923

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография iSTOCK

Годината може и да е 2023, но се усеща точно като 1923. В началото на миналия век рухването на няколко вековни многонационални империи доведе до взрив на национализма и зараждането на безброй сепаратистки движения. Сега ситуацията изглежда много сходна: десетки конфликти, тлели под повърхността в продължение на десетилетия, излизат на сцената. Преди месец новините се въртяха около голямото бягство на етническите арменци от Нагорно-Карабах след успешната азербайджанска офанзива; сега фокусът е върху ескалирания конфликт между Израел и Хамас в ивицата Газа.

По света има няколко хиляди сепаратистки и освободителни движения

Около 50 са достатъчно активни да представяват заплаха за установения ред, твърди Райън Грифитс, авторът на "Age

of Secession: The International and Domestic Determinants of State Birth". Ето шест от тях, които трябва да се наблюдават внимателно.

**ШОТЛАНДИЯ.** Всеки, който е гледал "Смело сърце", знае нещичко за дълбоко вкоренената шотландска мечта за независимост. За разлика от Ирландия и Уелс, шотландците така и не са покорени от англичаните: двете кралства се свързват едва през 1603, когато шотландският владетел Джеймс VI става и крал на Англия. Съюзът е окончателно узаконен със създаването на Великобритания през 1707. Но движението за шотландска независимост никога не е отмирало. През 90-те години, в резултат на два референдума, бе създаден отделен шотландски парламент. Последва нашумелият трети референдум, вече за

независимост от Великобритания, проведен през 2014 и загубен от сецесионистите с 55 срещу 44 процента от гласовете. Само две години по-късно обаче Brexit даде нов повод на шотландците да заговорят за отделяне. Дори и в момента в шотландския парламент мнозинство имат привържениците на независимостта, и първият министър Никола Стърджън предложи датата 19 октомври 2023 за провеждане на нов референдум. Върховният съд на Великобритания го обяви за нередовен, но движението за независимост далеч не се е примирило със статуквото.

**ТИГРАЙ.** Когато са замесени геополитически интереси и полезни изкопаеми, дори и най-малкият конфликт има шанс да се превърне в глобално медийно събитие. И обратното - когато тези фактори от-





състват, и най-кръвопролитната война се превръща в нещо второстепенно и незаслужаващо ценното телевизионно време. Добър пример за второто е войната в етиопския регион Тиграй, която продължи цели две години, от ноември 2020 до ноември 2022. Твърде възможно е никога да не сте чували за нея; и все пак това е една от най-кръвопролитните войни на XXI век. Според етиопските власти броят на жертвите е между 80,000 и 100,000. По данни на Университета в Гент обаче числата се колебаят по-скоро между 160,000 и 600,000 загинали, плюс няколко милиона принудително изселени.

Тиграй е регион в северната част на Етиопия, населен почти изцяло от православни християни. След години на тлеещо напрежение между жителите му и правителствата на Етиопия и съседна

Когато са замесени геополитически интереси и полезни изкопаеми, дори и най-малкият конфликт има шанс да се превърне в глобално медийно събитие. И обратното

Еритрея, в края на 2020 година части на Тиграйския народноосвободителен фронт (TPLF) атакуваха командния център на етиопската армия в северната част на страната. Последваха серия офанзивни и контраофанзивни, намеси се и армията на Еритрея, която и досега окупира части от Тиграй. И трите страни в конфликта са извършили множество военни престъпления по доклади на независими наблюдатели. Примирие между TPLF и етиопското правителство бе постигнато едва през ноември миналата година, но без да включва Еритрея. Само материалните щети от войната се оценяват на над 20 милиарда щатски долара - над една пета от предвоенния БВП на страната.

**ТРАНСИСТРИЯ.** Доста радикалният подход на Сталин при определянето на аг-

министративните граници в Съветския съюз роди десетки конфликти при разпадането му половин век по-късно. Един от популярните примери е Транснистрия, която на теория е част от Молдова, но се е самообявила за независима президентска република с площ малко над 4,000 квадратни километра.

В годините преди Втората световна война по-голямата част от днешна Молдова е всъщност част от Румъния, включително и столицата Кишинев. Но териториите по северния бряг на Днестър са част от СССР като Молдовска автономна република. След войната Сталин слага ръка и на земите по южния бряг. В епохата на Горбачов в Молдова се заражда силно движение за независимост и дори за повторно обединение с Румъния. Но докато в по-голямата част от страната населението е румъноезично, в някогашната автономна република живеят над 50% руснаци и украинци, както и 2.4% българи. В резултат Транснистрия обяви независимост, защитена в кратката война срещу молдовските сили през 1992 (оттам тръгна и политическият възход на генерал Александър Лебед).

Днес Транснистрия си има собствено правителство, армия, полицейски сили и валута. Населението е около 475,000 души според последното преброяване. След анексирането на Крим от Русия, Транснистрия също обяви желание да се присъедини към Руската федерация. До момента Москва не е обявила официална позиция по това искане. През март 2022 Съветът на Европа със специална резолюция обяви територията за окупирана от Русия.

**КЮРДИСТАН.** Кюрдите са етническа група, населяваща основно земи на териториите на Турция, Иран, Ирак и Сирия (макар че спокойно можем да добавим към списъка и Германия, с над 1.2 милиона кюрди). Кюрдското движение за независимост датира още от дните на Османската империя. Най-близо до тази независимост изглеждат кюрдите в Ирак, които ползват значителна автономия в северните райони на страната и които дори проведоха референдум за отделяне през 2017, подкрепен от 93% от гласувалите. Но бурните празненства по улиците на Ербл и Сулеймания се оказаха прибръзани. В невиждан сговор, правителствата на Ирак и Иран осъдиха остро референдума и придвижиха войски към района. В международен план единствено Израел подкрепи категорично кюрдската независимост. След кратки сражения между кюрдски сили и иракската армия, правителството на кюрдската автономия бе принудено да отстъпи, а лидерът му Масуг Барзани по-

Тираспол, столицата на Транснистрия  
Tiraspol, Transnistria's capital



гаде оставка. Кюрдите загубиха контрола и върху основния си източник на приходи - нефтените полета край Куркук. Но това със сигурност не е края на кюрдските амбиции за отделяне. На мястото на Масуг Барзани като лидер на региона Кюрдистан дойде съменникът му Масрур Барзани, който преди това в една статия за The Washington Post бе нарекъл Ирак "концептуален провал, принуждаващ хора с малко общо помежду си да споделят едно несигурно бъдеще".

**МИНДАНО.** Вторият най-голям остров от Филипините изглежда като земен рай - с плодородна земя, множество полезни изкопаеми, ослепителни плажове. Освен това, за разлика от по-голямата част от архипелага, е извън пояса на тайфуните. Тъкмо тези достоинства обаче са в основната на тлеещия конфликт там между местното мюсюлманско население и католическите преселници от други острови, окуражавани от поредица филипински президенти от 50-те години насам да се заселват на Минданао. През 70-те изтиканите от земите си и обеднели мюсюлмани създадоха Националния фронт за освобождение Моро (MNLF), поставяйки началото на въоръжена борба, отнела около 120,000 живота по данни на ООН. През 2017 бойците на MNLF шурмуваха Марави, града с най-многобройно мюсюлманско население, с амбиции да създадат там ислямски халифат. Наложи се президентът Дутерте да обяви военно

положение на целия остров. Опасенията от все по-силното влияние на ислямския фундаментализъм върху MNLF подтикнаха властите в Манила към някои отстъпки и през 2019 бе договорено създаването на автономен ислямски регион на Минданао.

**КАТАЛУНЯ.** Желанието на най-богатия и индустриализиран испански регион да не бъде повече част от кралството е засвидетелствано за пръв път още преди столетия. Но то влезе по първите страници на световната преса чак през 2017, когато поредният проведен референдум за отделяне бе подкрепен от 90% от гласувалите (но при едва 43% избирателна активност), и президентът на Каталуня Карлес Пудждемон обяви независимост. В резултат бе принуден да избяга от Испания и да живее няколко години в изгнание, след като Върховният съд в Мадрид обяви референдума за незаконен, а правителството разпусна каталунската автономия и пое директен контрол над областта. Девет от близките съмишленници на Пудждемон бяха осъдени за бунт и злоупотреба с обществени средства, с ефективни присъди между 9 и 13 години затвор. Едва през 2021 те бяха амнистирани от крал Фелипе VI по препоръка на тогавашния премиер Педро Санчес. Междувременно на местните избори през 2021, за пръв път в историята, подкрепящите независимостта партии спечелиха мнозинството от местата в каталунския парламент. ■



# SEPARATISTS OF THE WORLD, UNITE

With old conflicts and independence movements reactivated, 2023 is feeling more and more like 1923

By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK

**T**he year may be 2023, but it feels just like 1923. At the beginning of the last century, the toppling of several centuries-old multinational empires led to a stirring of nationalism and the birth of countless separatist movements. Now the situation looks very similar: dozens of conflicts that have been simmering under the surface for a decade are coming to the fore. A month ago, the news revolved around the great exodus of ethnic Armenians from Nagorno-Karabakh after the successful Azerbaijani offensive; now the focus is on the escalating conflict between Israel and Hamas in the Gaza Strip. Currently, there are several thousand separatist and liberation movements around the world. About 50 are active enough to pose a threat to establishing order, says Ryan Griffiths, author of *The Age of*

*Secession: The International and Domestic Determinants of State Birth*. Here are six of them to watch closely.

**SCOTLAND.** Anyone who has seen *Braveheart* knows something about the deep-rooted Scottish dream of independence. Unlike Ireland and Wales, the Scots were never conquered by the English: the two kingdoms were united only in 1603 when the Scottish ruler James VI became King of England. The union was finally legalized after the creation of Great Britain in 1707. But the Scottish independence movement never died. In the 1990s, as a result of two referendums, an open Scottish Parliament was established. This was followed by a third referendum, this time on independence from Great Britain, held in 2014 and lost by the secessionists with 44 to 55 per

cent of the vote. Just two years later, however, Brexit gave the Scots another reason to talk about secession. Even now, the Scottish Parliament is heavily pro-independence, with First Minister Nicola Sturgeon proposing October 19, 2023, as the date for another referendum. Britain's Supreme Court declared it irregular, but the independence movement is far from resigned to the statute.

**TIGRAY.** When geopolitical interests and precious minerals are involved, even the smallest conflict has a chance of becoming a global media event. Conversely, when these factors are absent, even the bloodiest war becomes secondary and unworthy of valuable television time. A good example of the latter is the war in the Tigray region of Ethiopia, which went on for two



years, from November 2020 to November 2022. You may have never heard of it, but it was one of the bloodiest wars of the 21st century. According to the Ethiopian authorities, the number of victims was between 80,000 and 100,000. However, according to data from the University of Ghent, the actual numbers fluctuate between 160,000 and 600,000 dead, plus several million forcibly displaced. Tigray is a region in northern Ethiopia populated almost entirely by Orthodox Christians. After years of tension between its residents and the governments of Ethiopia and neighbouring Eritrea, at the end of 2020, units of the Tigray People's Liberation Front (TPLF) attacked the command centre of the Ethiopian army in the north of the country. A series of offensives and counter-offensives followed, and the Eritrean army, which still occupies parts of Tigray, intervened. All three parties to the conflict have committed numerous war crimes, according to reports by independent observers. A truce between the TPLF and the Ethiopian government was only reached in November last year but did not include Eritrea. The material damage of the war alone is estimated at more than 20 billion US dollars - more than a fifth of the country's pre-war GDP.

**TRANSNISTRIA.** Stalin's rather radical approach to defining administrative boundaries in the Soviet Union spawned dozens of conflicts as it collapsed half a century later. One popular example is Transnistria, which is, in theory, part of Moldova but has declared itself an independent presidential republic with an area of just over 4,000 square kilometres.

In the years before World War II, most of present-day Moldova was actually part of Romania, including the capital Chisinau. However, the territories along the northern bank of the Dniester were part of the USSR as the Moldavian Autonomous Republic. After the war, Stalin laid his hand on the lands along the southern coast. In the era of Gorbachev, a strong movement for independence and even reunification with Romania arose in Moldova. But while the majority of the country's population is Romanian-speaking, in the former autonomous republic there are about 50% Russians and Ukrainians (as well as 2.4% Bulgarians). As a result, Transnistria declared independence and defended it in a brief war against Moldovan forces in 1992 (from there started the political rise of General Alexander Lebed).

Today, Transnistria has its own government, army, police force and currency. The population is about 475,000 people according to the last census. Following Russia's annexation of Crimea, Transnistria also announced its desire to join the Russian Federation. So far, Moscow has not announced an official position on this request. In March 2022, the Council of Europe, with a special resolution, declared the territory occupied by Russia.



**KURDISTAN.** The Kurds are an ethnic group inhabiting mainly lands in the territories of Turkey, Iran, Iraq and Syria (although we can easily add Germany to the list, with over 1.2 million Kurds). The Kurdish independence movement dates back to the days of the Ottoman Empire. The closest to this independence appear to be the Kurds in Iraq, who enjoy considerable autonomy in the northern regions of the country and who even held a secession referendum in 2017, supported by 93% of those who voted. But the boisterous celebrations on the streets of Erbil and Sulaymaniyah proved premature. In an unprecedented accord, the governments of Iraq and Iran strongly condemned the referendum and moved troops to the area. Internationally, only Israel has categorically supported Kurdish independence. After brief fighting between Kurdish forces and the Iraqi army, the Kurdish Autonomous Government was forced to retreat and its leader Masoud Barzani resigned. The Kurds also lost control over their main source of income - the oil fields near Kirkuk. But this is certainly not the end of Kurdish ambitions for secession. Massoud Barzani was replaced as leader of the Kurdistan Region by his namesake, Masrour Barzani, who had previously called Iraq "a conceptual failure, compelling people with little in common to share an uncertain future" in an op-ed for The Washington Post.

**MINDANAO.** The second largest island of the Philippines looks like an earthly paradise - with fertile land, abundant minerals, and dazzling beaches. Also, unlike most of the archipelago, it is outside the typhoon belt. However, these virtues are at the core of the smouldering conflict there between the local Muslim population and Catholic settlers from other islands, encouraged by a series of Philippine presidents since

the 1950s to move to Mindanao. In the 1970s, dispossessed and impoverished Muslims formed the Moro National Liberation Front (MNLF), launching an armed struggle that claimed an estimated 120,000 lives, according to the United Nations.

In 2017, MNLF fighters stormed Marawi, the city with the largest Muslim population, with ambitions to establish an Islamic caliphate there. President Duterte had to declare martial law on the entire island. Fears of the growing influence of Islamic fundamentalism on the MNLF prompted the authorities in Manila to make some concessions, and in 2019 the creation of an autonomous Islamic region of Mindanao was agreed upon.

**CATALONIA.** The desire of the richest and most industrialized Spanish region to no longer be part of the kingdom was first witnessed centuries ago. But it did not make the front pages of the world press until 2017 when another referendum on secession was supported by 90% of those who voted (but with only 43% turnout), and the president of Catalonia, Carles Puigdemont, declared independence. As a result, he was forced to flee Spain and live in exile for several years after the Supreme Court in Madrid declared the referendum illegal. The Spanish government dissolved Catalan autonomy and took direct control of the region. Nine of Puigdemont's close associates were convicted of sedition and misuse of public funds, with effective sentences of between 9 and 13 years in prison. Only in 2021 were they amnestied by King Felipe VI on the recommendation of then Prime Minister Pedro Sánchez. Meanwhile, in the 2021 local elections, for the first time in history, pro-independence parties won a majority of seats in the Catalanian parliament. ■



Централна  
Кооперативна  
Банка  
Важният си ти.

# НЕ ВЯРВАШ КАКВО МОЖЕ ДА СПЕЧЕЛИШ

## ПЛАЩАЙ С КАРТА MASTERCARD® ОТ ЦКБ И СПЕЧЕЛИ BMW Z4



\*5050  
[www.ccbank.bg](http://www.ccbank.bg)

Промоционалната кампания се провежда в периода от 01.10.2023 г. до 31.12.2023 г. включително, разделен на 3 подпериода: от 01.10.2023 г. до 31.10.2023 г., 01.11.2023 г. до 30.11.2023 г., от 01.12.2023 г. до 31.12.2023 г., включително. В промоционалната кампания участва всеки притежател на дебитна или кредитна карта Mastercard, издадена от ЦКБ АД, извършил най-малко 10 плащания в търговски категории, съгласно условията на кампанията, в поне един от подпериодите. Пълни условия на кампанията: [www.ccbank.bg](http://www.ccbank.bg)

\*\* Визията и цветът на автомобила са илюстративни.



## ИЗЧЕЗВАЩИТЕ ХОРА

Демографската криза вече започва да удря по трудовия пазар в България. Решенията: внос и изкуствен интелект

Изразът "демографска криза" отдавна вече се е изтъркал от употреба в България. Но едва сега практическите ефекти от него започват да се усещат: за всеки 100 души, които напускат пазара на труда у нас в момента, се намират едва 62 заместници, казва Надя Василева, председател на Българската конфедерация по заетостта, в студиото на "България сутрин" по телевизия Bulgaria ON AIR. С излизането от трудоспособна възраст на едно от най-многолюдните поколения - това на 50-те и 60-те години, в трудовия пазар ще зейне огромна пробоина, предупреждават експерти. Според Василева възможните решения са внос на работна ръка от чужбина и повишаване на продуктивността чрез използване на изкуствен интелект.

От икономическа гледна точка перспективите на трудовия пазар в България изглеждат оптимистично, подчертава Василева. Цели 28% от компаниите, участвали в проучване на конфедерацията, планират да наемат нови служители през следващите шест месеца, докато само 18% обмислят съкращаване на служители. "Имаме около 38% от работодателите, които казаха, че няма да променят числения състав, и 16%, които не са сигурни какво следва, което вероятно идва от ситуацията в световен мащаб - войните около нас и несигурността в политическата система", поясни Надя Василева. "Имаме едни от най-ниските коефициенти на заместване. Ако 100 човека излязат от пазара на труда, само 62-ма биха могли да ги заместят. Трябва да се помисли и за преквалификация". Трите сектора, в които се търсят най-много кадри, са информационните технологии, аутсорсингът и промишленото производство. След това се нареждат търговията, недвижимите имоти и застраховането. Като цяло всички сектори декларираат затруднения при набирането на кадри.

"57% от работодателите са готови да наемат чуждестранни служители. В момента този процес отнема до 6 месеца. Минава се през доста инстанции. Има 17 точки, към които трябва да се придържат. В сектори като производство, хотели, ресторанти и търговия все по-често се срещат служители, които не говорят български език", обяснява Василева. От три отворени нови позиции от работодателите в момента средно успява да се запълни само една - независимо, че повечето компании са готови да наемат и неквалифицирани хора, които сами да обучават. Възможно решение на проблемите може да дойде с напредъка на изкуствения интелект, смята Надя Василева. "Приветствам изкуствения интелект и много се надявам той да влезе и да помогне на България. В никакъв случай хората няма да станат ненужни. Важното е не ние да се превърнем в негови роби, а той да помага на нас". ■

## THE DISAPPEARING PEOPLE

The expression "demographic crisis" has long since been worn out of use in Bulgaria. But only now are the practical effects of it beginning to be felt: for every 100 people who leave the labour market in our country at the moment, there are only 62 replacements, says Nadia Vasileva, chairwoman of the Bulgarian Employment Confederation, in the morning show of Bulgaria ON AIR TV. As one of the most populous generations - those born in the 1950s and 1960s - leaves working age, there will be a huge gap in the labour market, experts warn. According to Vasileva, the possible solutions are importing labour from abroad and increasing productivity through the use of artificial intelligence.

From an economic point of view, the prospects of the labour market in Bulgaria look optimistic, emphasizes Vasileva. A full 28% of companies surveyed by the confederation plan to hire new employees in the next six months, while only 18% are considering layoffs. "We have about 38% of employers who said they will not change the workforce and 16% who are not sure what's next, which probably comes from the situation on a global scale - the wars around us and the uncertainty in the political system," explained Nadia Vasileva. "We have one of the lowest replacement rates. If 100 people leave the labour market, only 62 could replace them. Retraining should also be considered." The three sectors in which the most personnel are sought are information technology, outsourcing and industrial production. This is followed by trade, real estate and insurance. In general, all sectors report difficulties in recruitment.

"57% of employers are ready to hire foreign employees. Currently, this process takes up to 6 months. It goes through many instances. There are 17 points that must be adhered to. In sectors such as manufacturing, hotels, restaurants and trade, you ever more often meet employees who do not speak Bulgarian," explains Vasileva. Out of three new positions opened by employers, on average, only one is currently filled - regardless of the fact that most companies are ready to hire unqualified people and to train them in-house. A possible solution to the problems can come with the progress of artificial intelligence, believes Nadia Vasileva. "I welcome artificial intelligence and I very much hope that it enters and helps Bulgaria. In no case will people become unnecessary. The important thing is not that we become its slaves, but that it helps us". ■



**Sea. SPA.  
Culinary Destination.**



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



**VILLA  
CHINKA**  
ASTOR GARDEN  
HOTEL

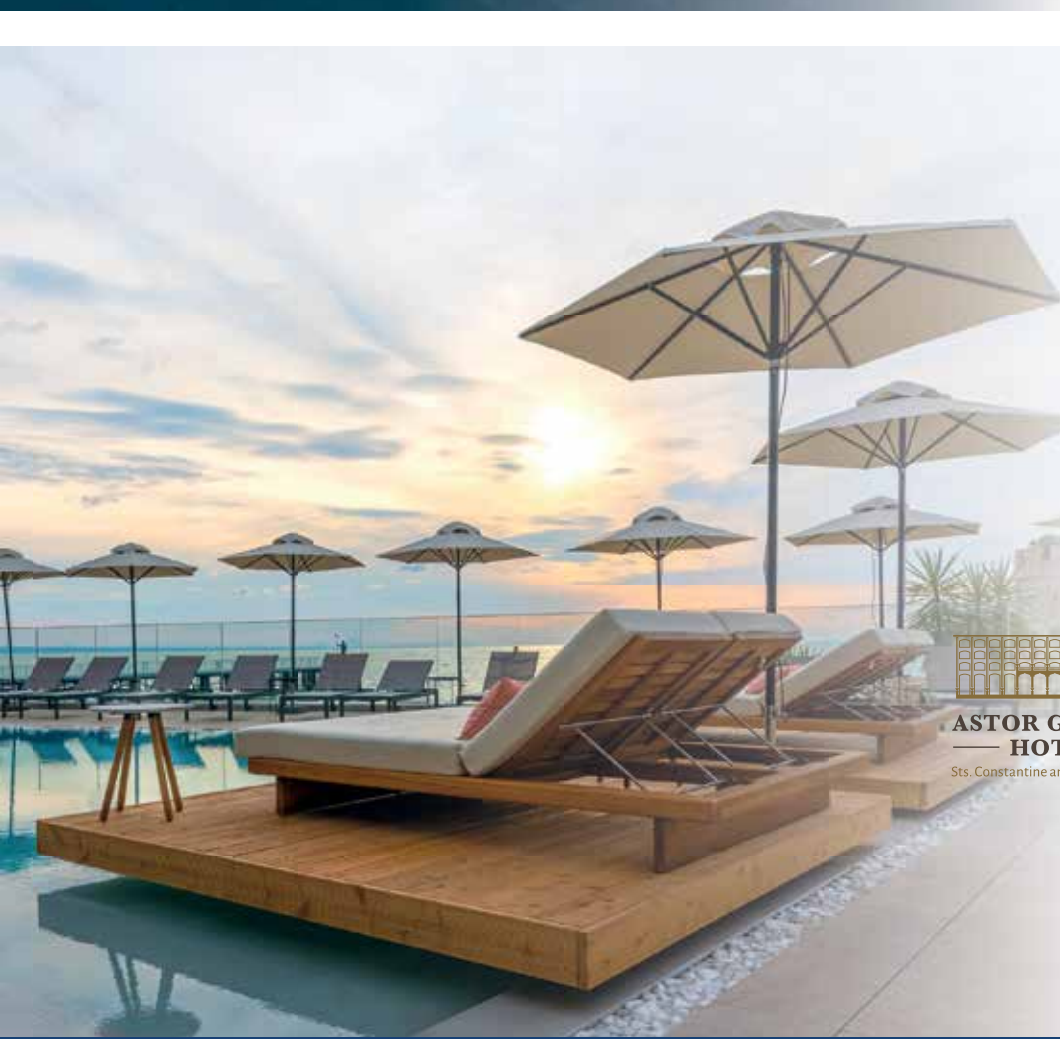
**AQUA  
HOUSE**  
HOTEL & SPA



**AZALIA**  
HOTEL BALNEO & SPA  
\*\*\*\*\*

**HOTEL  
PRIMORSKI**

**Св. св. Константин и Елена | Варна | [www.visitstconstantine.bg](http://www.visitstconstantine.bg)**



**Sea. SPA.  
Culinary Destination.**



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



**VILLA  
CHINKA**  
ASTOR GARDEN  
HOTEL

**AQUA  
HOUSE**  
HOTEL & SPA



**AZALIA**  
HOTEL BALNEO & SPA  
\*\*\*\*\*

**HOTEL  
PRIMORSKI**

**Св. св. Константин и Елена | Варна | [www.visitstconstantine.bg](http://www.visitstconstantine.bg)**

# ЛЕТИ СЪС СВОЯ ДОМАШЕН ЛЮБИМЕЦ

## Онлайн е по-удобно!

Вече можеш да направиш заявка за превоз на домашния си любимец директно през сайта или мобилното ни приложение. Допълнителната услуга важи за кучета и котки до 8 кг (общо тегло с клетката).



**България Еър**  
Национален Превозвач [www.air.bg](http://www.air.bg)

ПРИЯТЕН  
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ  
ЕМОЦИИ

Резервирай своя полет сега на [www.air.bg](http://www.air.bg)  
или в мобилното приложение



[www.air.bg](http://www.air.bg)

78 | И ВСЕ ПАК ТОЙ  
СЕ ВЪРТИ  
AND YET IT SPINS



56 | АНОНИМНИ БЛАГОДЕТЕЛИ  
ANONYMOUS CONTRIBUTIONS



68 | КРАДЕЦ ЛИ Е ИИ?  
IS AI A THIEF?





## ВОЙНАТА НА РЕКИТЕ

### THE WAR OF THE RIVERS

Всеки уважаващ себе си географ ще ви каже, че най-дългата река в света е Нил. Основната водна артерия на Африка се простира на около 6650 километра и тече през 11 различни държави. Съвсем скоро обаче първенството на Нил може да остане в историята - екип от бразилски учени се е отправил на 7000-километрово пътешествие, за да разбули последните мистерии около изворите на Амазонка и да докаже, че всъщност именно тя е най-дългата река на планетата.

Амазонка вече държи друг рекорд: тя е най-пълноводната река в света, пренасяща цели четири пъти по-голям обем вода от основните си конкуренти. Но от две столетия учените спорят къде точно са изворите ѝ. Общоприетото становище сочи началото на река Апуримак в южната част на Перу. Но други географи твърдят, че всъщност най-далечните извори са тези на Мантаро, в северно Перу. Сегашната експедиция, оглавена от Юрий Санада, ще проучи най-горното течение на Мантаро със салове и със специално проектирани лодки с крачно и слънчево задвижване. Втората експедиция ще потегли в началото на 2025 година от общоприетия първоизточник на Амазонка - река Апуримак. В нея ще участва и Селин Кусто, внучката на Жак-Ив Кусто. Санада е уверен, че когато двете експедиции приключат проучванията си, първото място на Нил ще остане в историята.

Any self-respecting geographer will tell you that the longest river in the world is the Nile. Africa's main waterway stretches for about 6,650 kilometres and flows through 11 different countries. Very soon, however, the Nile's championship may go down in history - a team of Brazilian scientists set out on a 7,000-kilometer journey to unravel the last mysteries surrounding the Amazon's headwaters and prove that it is, in fact, the longest river on the planet.

The Amazon already holds another record: it is the most water-filled river in the world, carrying as much as four times the volume of water of its main competitors. But for two centuries, scientists have been debating where exactly its sources are. The generally accepted opinion points to the beginning of the Apurimac River in the southern part of Peru. But other geographers claim that the most distant springs are actually those of Mantaro, in northern Peru. The current expedition, led by Yuri Sanada, will explore Mantaro's upper reaches with rafts and specially designed pedal- and solar-powered boats. A second expedition will set off in early 2025 from the generally accepted headwaters of the Amazon - the Apurimac River. It will also feature Céline Cousteau, the granddaughter of Jacques-Yves Cousteau. Sanada is confident that when the two expeditions complete their explorations, the first place on the Nile will go down in history. ■

## "ДОБРОТО" ГЛОБАЛНО ЗАТОПЛЯНЕ

### THE "GOOD" GLOBAL WARMING

В наши дни "глобално затопляне" е термин, който носи заплаха и изисква пълна трансформация на икономиката. Но в древната история именно такава промяна в климата е помогнала на хората да се разпръснат по цялата планета и да започнат да изграждат цивилизацията си, показва ново проучване на базата на праисторически полен.

Досега в науката нямаше единно мнение какво е предизвикало миграцията на Homo Sapiens от Африка към Евразия през плеистоцена - дали затопляне, или застудяване. Но сега учени от Канзаския университет смятат, че имат сигурен отговор. Те са проучили вкаменели останки от растителност в района на езерото Байкал от периода преди 50,000-45,000 години, и са установили, че тогава средните температури са били неочаквано високи. Това съвпада по време с първите данни за човешко присъствие в източна Азия и Сибир.

Nowadays, "global warming" is a term that carries a threat and requires a complete transformation of the economy. But in ancient history, it was such a change in climate that helped people spread across the planet and start building their civilization, a new study based on prehistoric pollen count shows. Until now, there was no consensus in science as to what caused the migration of Homo Sapiens from Africa to Eurasia during the Pleistocene - whether it was warming or cooling. But now scientists at the University of Kansas think they have a definitive answer. They studied fossilized remains of vegetation in the Lake Baikal region from the period 50,000-45,000 years ago, and found that average temperatures then were unexpectedly high. This coincides in time with the first evidence of human presence in eastern Asia and Siberia. ■





**ЦКБ Сила**  
пенсионноосигурително  
акционерно дружество

***С грижа за Вас!***

**ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:**

**ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.  
КЪМ 30.06.2023 Г. – С 400 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И 1.9 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.*

# АНОНИМНИ БЛАГОДЕТЕЛИ

Малцина знаят имената на тези десет души, на които дължим някои от най-добрите постижения на човечеството

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография iSTOCK, АРХИВ

**Г**алилей, Нютон, Дарвин, Менделеев, Айнщайн, Стивън Хокинг: всеки съвременен ученик знае тези имена и, поне приблизително, какъв е приносът им към човешкото знание. Но покрай прочутите гиганти има и немалко фигури, които са потънали в забрава - макар че и те имат огромна заслуга за преуспяването на нашия вид. Ето десет учени, които заслужават повече признание, отколкото са получавали досега.

**НИЛС СТЕНСЕН.** Останал в историята и като Никола Стено, този златарски син от Копенхаген е сред първите модерни учени в историята. Вместо да следва мъдростта на Аристотел, Платон и другите древни авторитети, както се прави през Възраждането, той вярва единствено на собствения си опит и на потвърждаването на теориите чрез експерименти. Подобно на повечето учени от втората половина на XVII век, и Стенсен е енциклопедист, със съществен принос в области като анатомията, геологията, стратиграфията, палеонтологията. Но вероятно най-значимата му идея е, че вкаменелостите, смятани дотогава за екзотични скални породи, са всъщност останки от живи организми. На базата на това му

схващане ще работят по-късно Джеймс Хътн, Чарлс Лайъл и самият Чарлс Дарвин, бащите на гнешното ни разбиране за еволюцията.

**АЛФРЕД РЪСЕЛ УОЛЪС.** Еволюцията чрез естествен подбор е идея, която днес свързваме преди всичко с Чарлс Дарвин. Но всъщност теорията е едновременно разработка на двама души, не на един, и в началото самият Дарвин я е публикувал като съвместен труд със своя позабравен днес колега.

Името на този колега е Алфред Уолъс: британски изследовател и натуралист, който сам, независимо от Дарвин, стига до идеята за естествения подбор. Докато за трудовете на Дарвин ключово се оказва плаването му с кораба "Бийгъл", и особено престоят на островите Галапагос, за Уолъс решаващият материал е натрупан по време на пътешествията му из гнешна Малайзия. Уолъс дори изпраща на Дарвин заключенията си, а последният ги отпечатва заедно със своите размисления по въпроса, преди през 1858 да обобщи идеите във вече изцяло авторския си труд "За произхода на видовете".

Една от причините Уолъс днес да е забравен е, че навремето той не разполага със



средствата да отпечатва трудовете си в достатъчен тираж. "Малайският архипелаг", неговият дневник от пътуването из Югоизточна Азия, е признат за най-добро природонаучно описание на XIX век. А колекцията му от пеперуди и бръмбари и до днес е изложена в лондонския Музей на естествената история.

**ЖОРЖ ЛЬОМЕТР.** Повечето учебници свързват теорията за разширяващата се Вселена с американския астроном Едуин Хъбъл, който я доказва чрез наблюдения (затова и основните ѝ постулати се наричат Закон на Хъбъл и Константа на Хъбъл). Но всъщност тази теория е не само публикувана, но и доказана години по-рано от един католически свещеник от Белгия, на име Жорж Льометр.

Льометр не смята, че теоретичната физика и религията си противоречат - просто не се пресичат. За негово нещастие революционната му идея е публикувана през 1927 в едно белгийско списание, слабо популярно извън страната. Едва през 1931 идеите му са преведени на английски, и то без тази част, която би отнела славата на Хъбъл - пословично скромният Льометр сам я изрязал от превода, за да не повторя нещо, което англоезичният свят вече знаел. По-късно той допълнил теорията си с идеята за Първичния атом, от който е възникнало всичко, и предположил, че скоростта на разширение на Вселената всъщност се увеличала - нещо, което бе потвърдено през 2011 и донесе на Пърлмутър, Шмид и Рийс Нобеловата награда. Днес спокойно можем да наречем Жорж Льометр бащата на теорията за Големия взрив, която вече е общоприета във физиката.

Впрочем през 60-те папа Пий XII провъзгласява теорията на Льометр за доказателство за съществуването на Бога-творец, но свещеникът-физик му изпраща писмено възражение и призив да не смесва вярата и науката. Законът на Хъбъл днес официално се нарича Закон на Хъбъл-Льометр.

**ДЖОН СНОУ.** През XIX век все по-интензивната световна търговия превръща холерата от локално заболяване в Индия до поредица от смъртоносни глобални пандемии.

По същество холерата е възпаление на тънкото черво, причинявано от бактерията *Vibrio cholerae*. Тогавашната медицинска наука вярва, че заразата се пренася по въздуха, чрез т. нар. "миазми". Но през 1854 един английски лекар на име Джон Сноу се захваща да изследва географията на поредната епидемия в лондонския район Сохо и накрая успява да проследи всички



Автоматично свързваме теорията за еволюцията с името на Чарлс Дарвин. Но приносът на колежата му Уолъс е не по-малък

We automatically associate the theory of evolution with the name of Charles Darwin. But the contribution of his colleague Wallace is no less important

случаи до една улична помпа за вода на Броуг Стрийт. Сноу изказва теорията, че заразата се пренася по воден път при контакта между питейни и фекални води. Всички авторитети я отхвърлят и му се подиграват, но накрая местните власти все пак затварят съмнителната помпа. Болестта веднага утихва, но все още възгледите на Сноу не се приемат. Едва 12 години по-късно един от основните му опоненти при поредното огнище прави експеримент, който потвърждава правотата на Сноу.

Убеден вегетарианец и въздържател, Джон Сноу е също един от бащите на съвременната анестезиология, пионер в проучването на възможностите на етера и холорофрма като упойки.

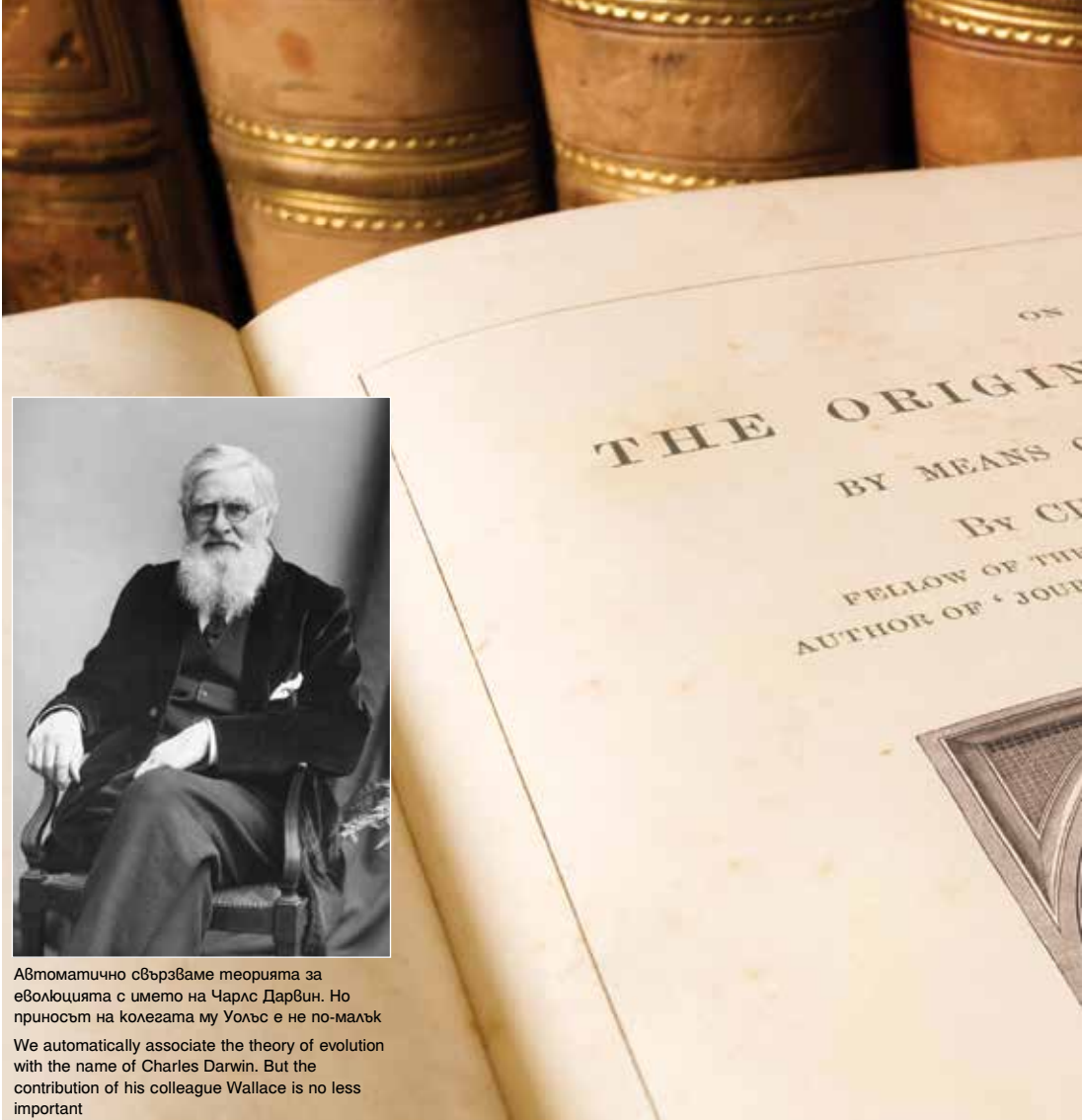
**ФАЗЛУР ХАН.** Мнозина могат да претендират за званието "най-велик архитект на XX век" - като се започне от Лео Корбюзие и Франк Лоуи Райт, и се приключи със съвременни гени като Рем Колхаас и Норман Фостър. Но твърде малко хора знаят името на Фазлур Хан, а именно той е човекът с най-голям принос за външния вид на днешните ни метрополиси.

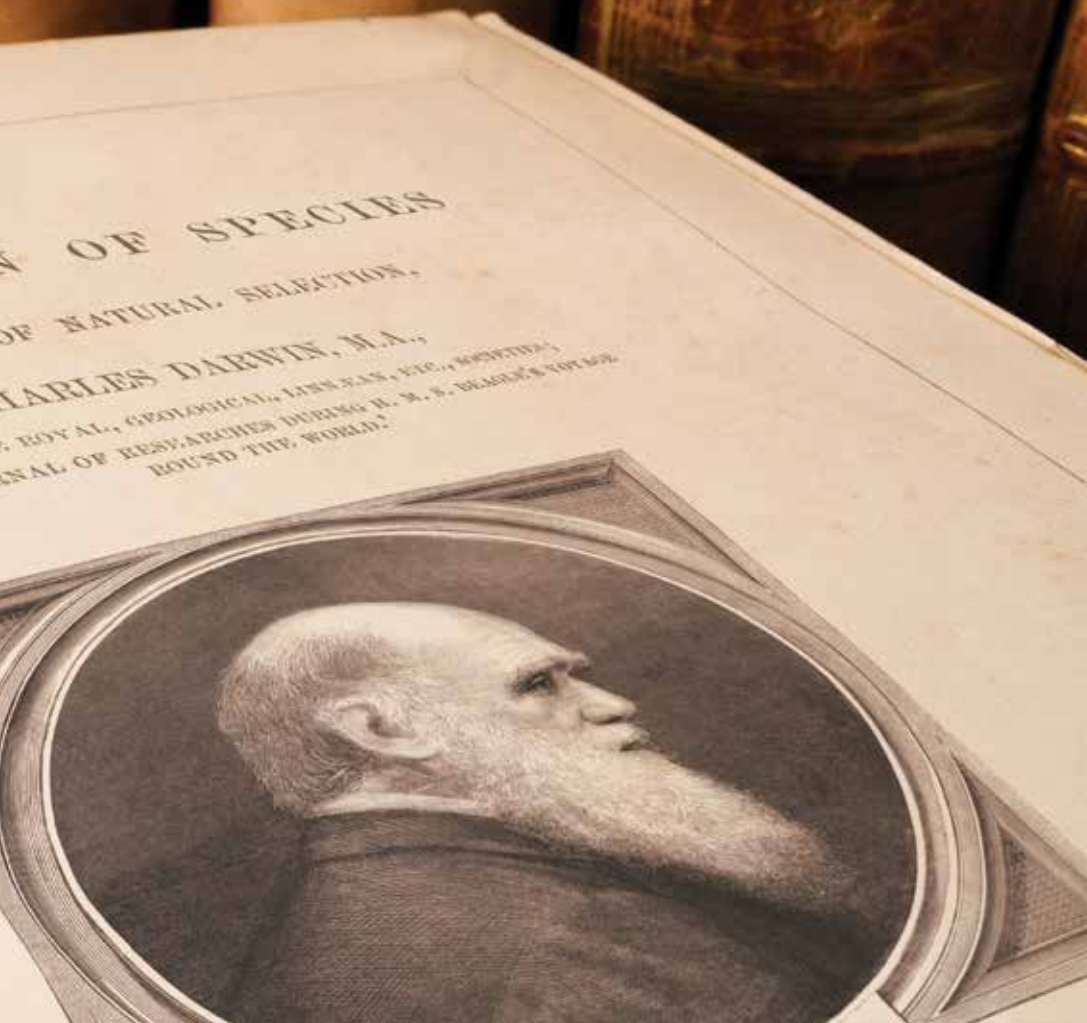
Фазлур Рахман Хан е роден в Дака, днешен Бангладеш, но като студент печели стипендия и заминава на специализация в САЩ, където остава да живее. Наричат го "Айнщайн на структурното инженерство" - именно той измисля тръбния дизайн, върху който са построени почти всички съвременни небостъргачи. Негова е конструкцията на Сиърс Тауър, която в продължение на четвърт век бе най-високата сграда в света. Хан е и пионер в разработването на системите за компютърно-погномогнат дизайн, или CAD. В това отношение всеки днешен архитект и строителен инженер му е длъжник.

чат го "Айнщайн на структурното инженерство" - именно той измисля тръбния дизайн, върху който са построени почти всички съвременни небостъргачи. Негова е конструкцията на Сиърс Тауър, която в продължение на четвърт век бе най-високата сграда в света. Хан е и пионер в разработването на системите за компютърно-погномогнат дизайн, или CAD. В това отношение всеки днешен архитект и строителен инженер му е длъжник.

**РЕЙМЪНД ДАРТ.** Изисква се не само висок интелект, но и доста смелост, за да се изправиш срещу общоприетите схващания. Австралийският антрополог Реймънд Дарт разполага и с двете. През първата половина на XX век в антропологията господства схващането, че човекът се е появил в Евразия. За което уж свидетелстват находките на ранни човешки вкаменелости от долината Неандер в Германия та чак до остров Ява в днешна Индонезия.

Но Дарт, който по това време работи в Южна Африка, се сблъсква с неимоверно древен детски череп, който не принадлежи на примат. При него гръбнакът влиза в черепа в гъното, вместо отзад, както е при шимпанзетата. Каквото и да е било съществуването, на което е принадлежал, то е ходело изправено. Дарт го нарича





*Australopithecus africanus* и днес този вид е признат за пряк потомък на човека, живял преди 2 до 3 милиона години. Но навремето тази теория скандализира маститите имена в Европа, начело със сър Артур Кийт. Трябва да минат над три десетилетия, преди те да признаят грешката си и да потвърдят мнението на Дарт, че прародината на човека е именно Африка.

**НОРМАН ХИЙТЛИ.** Всеки ученик ще ви каже, че Александър Флеминг е откривателят на пеницилина, първия антибиотик в историята. Но не всеки знае, че откритието е било случайно - съдържащата антибиотика плесен просто нападнала една от бактериалните култури на Флеминг, докато той бил ваканция. Или че самият откривател дълго време не вярвал, че откритието ще има практическа полза, защото производството на пеницилин в достатъчни количества изглеждало много мъчна задача.

Флеминг изцяло я оставил на колегите си Хауърд Флори и Ернст Чейн, с които покъсно си поделили и Нобеловата награда. Но понеже по правилник наградата може да се дели най-много на три, бил пренебрегнат четвъртият човек с решаващ принос: Норман Хийтли. По онова време младши сътрудник на Флори, тъкмо Хийтли измислил начините пеницилинът да

се пречисти и да се произвежда в големи количества. Но чак през 1990 приносът му бе признат официално. От 40-те години до днес антибиотиците са спасили стотици милиони животи.

**НОРМАН БОРЛОГ.** Той е носител на десетки награди и медали от над 20 различни държави, и като капак има Нобелова награда за мир. Благодарение на научния му принос поне един милиард души са пощадени от глада. Но въпреки това днес името Норман Борлог едва ли говори много на обикновения читател.

Роден в Айова като потомък на норвежки емигранти, Борлог завършва ботаника със специалност патология на растенията. Полезните му изобретения са над дузина, но най-прочута е т. нар. пшеница-джудже - кръстоска с къси стъбла, които не полягват при дъждове или просто от тежестта на класовете. В региони като Мексико, Индия и Пакистан подобренията от Борлог сортове правят истинска революция - на субконтинента например добивът на пшеница се удвоява само за пет години след масовото им въвеждане през 1965. Днес този период се нарича от историците на науката "Зелената революция". Но самият Борлог в речта си пред Нобеловия комитет предупреди, че това е само "временен успех в борбата срещу глада и лишенията,

който ни дава малко време за отгук".

**РОУЗАЛИНД ФРАНКЛИН.** През 1953 година Франсис Крик и Джеймс Уотсън публикуваха структурата на ДНК - несъмнено едно от най-великите открития на XX век, което заслужено им донесе и Нобеловата награда. Но го труда на Уотсън и Крик едва ли щеше да се стигне, ако не бе Роузалинд Франклин.

Английски молекулярен биолог и химик, Франклин използва методите на рентгеновата кристалография, за да покаже за пръв път структурата на ДНК. Още през 1951 тя създава работни модели на структурата, но не желае да ги публикува, докато предположенията не бъдат доказани. Крик и Уотсън са запознати с работата ѝ и дори я цитират в бележка по линия към труда си. Но когато през 1962 са номинирани и печелят Нобеловата награда, Роузалинд вече не е между живите, отнесена от бързо развиващ се рак на яйчниците (вероятно свързан и с честата ѝ работа с рентгенови лъчи). Нобеловият комитет не допуска посмъртни номинации.

Последната работа на Франклин е посветена на полиовируса - изследване, което после дава основа за ваксината срещу детския паралич. А през 1982 нейният колега и протеже Арън Клъг печели Нобелова награда за разработките в областта на кристалографията - награда, която щеше да е и за Франклин, ако беше жива.

**ЧАРЛС ДРЮ.** В някои популярни статии може да прочетете, че Чарлс Дрю е откривателят на кръвопреливането - което далеч не е вярно. Първото успешно кръвопреливане (между кучета) е осъществено още през 1665 от Ричард Лоуър в Англия. Първият успех при хора е на Джеймс Блъндъл през 1818, а след това десетки други учени дават своя принос, за да се превърне кръвопреливането в онази надеждна животоспасяваща операция, каквато е днес.

Заслугата на доктор Дрю, афроамериканец от Вашингтон, обаче също е голяма: В продължение на десетилетия той работи за популяризирането на тази практика, за разширяването на обхвата ѝ и за създаването на професионални кръвни банки (самият израз "кръвна банка" е негово творение). През Втората световна война Дрю е начело на кампанията за оставяне на кръв до бойните полета и косвено е отговорен за спасяването на десетки хиляди животи.

По ирония на съдбата Чарлс Дрю умира през 1950 от загуба на кръв и други наранявания при тежка катастрофа в Северна Каролина. ■

# ANONYMOUS CONTRIBUTIONS

Few know the names of these ten people, who have created some of the pillars of our civilisation

By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK, ARCHIVE

**G**alileo, Newton, Darwin, Mendeleev, Einstein, Stephen Hawking: every modern student knows these names and at least approximately what their contribution to pure knowledge is. But along with the famous giants, there are also a few figures who have sunk into oblivion - even though they too have a huge contribution to make to the success of our species. Here are ten scientists who deserve more recognition than they've received so far.

**NIELS STENSEN.** Also remembered as Nicolas Steno, this son of a goldsmith from Copenhagen was one of the first modern scientists in history. Instead of following the wisdom of Aristotle, Pythagoras, and other ancient authorities, as was the custom during the Renaissance, he relied solely on his own experience and the validation of theories through experimentation. Like most scientists of the second half of the seventeenth century, Stensen was also an encyclopaedic mind, with significant contributions in areas such as anatomy, geology, stratigraphy and palaeontology. But perhaps his most significant idea was that fossils previously considered exotic rock formations were actually remains of living organisms. James Hutton, Charles Lyell and Charles Darwin himself, the fathers of our current understanding of evolution, later used that assumption.

**ALFRED RUSSELL WALLACE.** Evolution through natural selection is an idea we associate today with Charles Darwin. Actually, the theory was a joint development of two people, not one, and Darwin initially published it as a joint work

with a colleague of his, who is forgotten today. The name of this colleague is Alfred Wallace: a British explorer and naturalist who, independently of Darwin, had come up with the idea of natural selection. While Darwin's work was greatly influenced by his Beagle voyage and especially his sojourn on the Galapagos Islands, Wallace's crucial material had been accumulated during his travels through what is now Malaysia. Wallace even sent his conclusions to Darwin, and the latter printed them out with his reflections on the subject, before summarising the ideas in his fully authored paper *On the Origin of Species* in 1858.

One of the reasons Wallace is forgotten today is that he did not have the means to print his works in sufficient quantity. The Malay Archipelago, his diary of the journey through Southeast Asia, has been recognised as the best naturalistic description of the nineteenth century, and his butterfly and beetle collection is still on display at the Natural History Museum in London.

**GEORGES LEMAITRE.** Most textbooks associate the theory of the expanding universe with US astronomer Edwin Hubble, who proved it through observation (which is why its basic postulates are called the Hubble Law and the Hubble Constant). But this theory had actually not only been published but also proven years earlier by a Catholic priest from Belgium, named George Lemaître.

Lemaître did not think that theoretical physics and religion were in conflict - they just do not intersect. Unfortunately, his revolutionary idea was published in 1927 in a Belgian magazine,

poorly known outside the country. It was not until 1931 that his ideas were translated into English, and without the part that would take away Hubble's glory - Lemaître, who was known for his modesty, deleted it from the translation so as not to repeat something the English-speaking world already knew. He later supplemented his theory with the idea of the Primary Atom, from which everything originated, and suggested that the rate of expansion of the Universe was actually increasing - something that was confirmed in 2011 and brought the Nobel Prize to Perlmutter, Schmidt, and Riess. Today we can safely call Georges Lemaître the father of the Big Bang theory, which is already widely accepted in physics. Incidentally, Pope Pius XII announced that Lemaître's theory had proven the existence of the creator God, but the physicist priest sent him a written objection and a call not to confuse faith with science. The Hubble Law today is officially called the Hubble- Lemaître Law.

**JOHN SNOW.** In the nineteenth century, an increasingly intense global trade turned cholera from a local disease in India to a series of deadly global pandemics.

Cholera is essentially an inflammation of the small intestine caused by the bacterium *Vibrio cholerae*. Medical science at the time believed that the infection was air-transmitted through the so-called "miasmas". However, in 1854 an English medical doctor called John Snow set out to investigate the geography of the consecutive epidemic in the London area of Soho and eventually managed to trace all cases to a street water pump on Broad Street. Snow argued that

# 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!

the infection was transmitted by water through contact between drinking and faecal waters. All pundits rejected it and ridiculed him, but in the end, the local authorities sealed the pump. The disease subsided immediately, but Snow's views were not accepted all the same. Twelve years later, one of his main opponents made an experiment during a new outbreak and confirmed that Snow was right.

A convinced vegetarian and abstainer, John Snow was one of the fathers of modern anaesthesiology, a pioneer in the study of ether and chloroform.

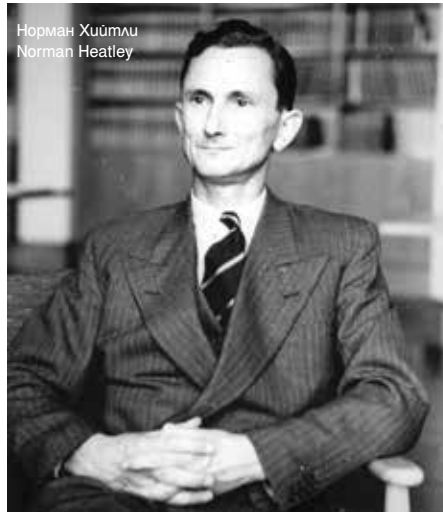
**FAZLUR KHAN.** Many may claim the title of "greatest architect of the twentieth century" - beginning with Le Corbusier and Frank Lloyd Wright, and ending with contemporary geniuses such as Rem Koolhaas and Norman Foster. Very few people have heard of Fazlur Khan, despite him being the biggest contributor to the skyline of our metropolises today.

Fazlur Rahman Khan was born in Dhaka, in today's Bangladesh, and as a student, he earned a scholarship and went to a specialisation in the United States, where he settled. He is called the "Einstein of Structural Engineering". He invented the pipe design through which almost all modern skyscrapers are built. He blueprinted the Sears Tower, which for a quarter of a century was the tallest building in the world. Han was also a pioneer in the development of computer-aided design systems, or CAD. In this regard, every architect and civil engineer of today is his debtor.

**RAYMOND DART.** Not only high intelligence is required, but also a lot of courage to stand up to popular beliefs. Australian anthropologist Raymond Dart had both. In the first half of the twentieth century, the notion that man had appeared in Eurasia dominated anthropology. Early human fossils from the Neander Valley in Germany to the island of Java in present-day Indonesia apparently proved that.

But Dart, who was working in South Africa at the time, unearthed an ancient non-primate baby skull. The spine enters the skull from the bottom instead of the back, as it does with chimpanzees. Whatever the creature it belonged to, it walked upright. Dart called it *Australopithecus africanus*, and today it is recognized as a direct descendant of man who lived two to three million years ago. In the meantime, however, that theory scandalised scientists in Europe, led by Sir Arthur Keith. More than three decades had to pass before they acknowledged their error and confirmed Dart's view, that man's birthplace is Africa.

**NORMAN HEATLEY.** Every school student will tell you that Alexander Fleming is the discoverer of penicillin, the first antibiotic in history. But not everyone knows the discovery was an accident - the antibiotic-containing mould just attacked one of Fleming's bacterial cultures while he was on



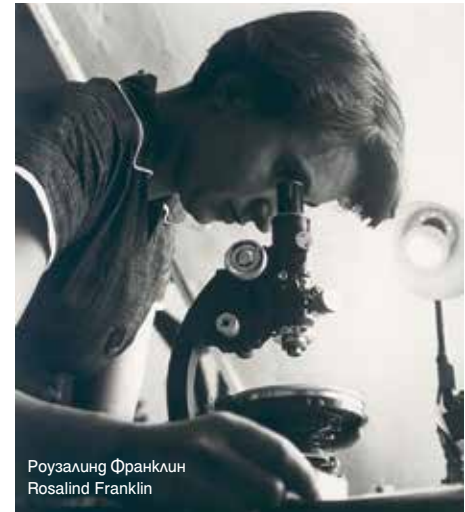
Норман Хийтл  
Norman Heatley

vacation. Or that the discoverer himself did not believe for a long time that the discovery would be of practical use, because producing penicillin on a mass scale was a daunting task. Fleming left it entirely to his colleagues Howard Florey and Ernst Chain, who later shared the Nobel Prize. But because the Prize could be shared among a maximum of three people, Norman Heatley, the fourth person with a decisive contribution, was ignored. It was Heatley, at the time Florey's junior associate, who devised ways to purify penicillin and produce large quantities. But it was not until the 90s that his contribution was officially recognised. Since the 40s, antibiotics have saved hundreds of millions of lives.

**NORMAN BORLAUG.** He won dozens of awards and medals from over 20 different countries, and the Nobel Peace Prize to crown it all. Thanks to his scientific contributions, at least one billion people have not experienced famine. Still, the name Norman Borlaug hardly rings any bells today.

Born in Iowa to the family of Norwegian immigrants, Borlaug graduated in botany with a major in plant pathology. His useful inventions number over a dozen, but the most famous one is the so-called dwarf wheat - a cross with short stems that do not lean in the rain or because of the ears weight. In regions such as Mexico, India and Pakistan, Borlaug-enhanced varieties caused a real revolution: on the subcontinent, for example, wheat production doubled just five years after its massive introduction in 1965. Today, historians refer to this period as "The Green Revolution". But in speech to the Nobel Committee Borlaug warned that it was only "a temporary success in man's war against hunger and deprivation; it has given man a breathing space."

**ROSALIND FRANKLIN.** In 1953, Francis Crick and James Watson published the structure of DNA - undoubtedly one of the greatest discoveries of the twentieth century, which deservedly earned them the Nobel Prize. But Watson and



Роузалинг Франклин  
Rosalind Franklin

Crick's work would hardly have been possible had it not been for Rosalind Franklin.

An English molecular biologist and chemist, Franklin used X-ray crystallographic techniques to show for the first time the structure of DNA. As early as 1951, she created working models of the structure, but did not want to publish them until the assumptions were proven. Crick and Watson were familiar with her work and even quoted her in a footnote to their work. But when they were nominated for and won the Nobel Prize in 1962, Rosalind was no longer among the living, due to a rapidly developing ovarian cancer (possibly related to her frequent use of X-rays). The Nobel Committee does not allow posthumous nominations.

Franklin's latest work is devoted to the poliovirus, a study that provided the basis for the polio vaccine. In 1982, her colleague and protégé Aaron Klug won the Nobel Prize in Crystallography, an award that would have been Franklin's had she been alive.

**CHARLES DREW.** In some popular articles, you can read that Charles Drew is the originator of blood transfusion, which is far from true. The first successful blood transfusion (between dogs) took place as early as 1665 by Richard Lower in England. James Bundle is credited for the first successful transfusion in humans in 1818, and then dozens of other scientists contributed to turning the blood transfusion into a life-saving procedure.

The merit of Dr Drew, an Afro-American from Washington, D.C., however, was also great: he had worked for decades to promote the practice, expand its scope, and establish professional blood banks (the very term "blood bank" is his invention). During World War II, Drew led the campaign to deliver blood to the battlefields and was indirectly responsible for saving tens of thousands of lives.

Ironically, Charles Drew died in 1950 of blood loss and other injuries sustained in a severe car accident in North Carolina. ■



# EO Dent

## DENTAL CLINIC



ДЕНТАЛНА ЕСТЕТИКА

DENTAL ESTHETICS

ИМПЛАНТОЛОГИЯ

IMPLANTOLOGY

ОРАЛНА ХИРУРГИЯ

ORAL SURGERY

ПАРОДОНТОЛОГИЯ

PERIODONTOLOGY

ДЕТСКА ДЕНТАЛНА

CHILDRENS

МЕДИЦИНА

DENTISTRY

ЛЕЧЕНИЕ С ЛАЗЕР

LASER TREATMENT

ОРТОДОНТИЯ

ORTHODONTICS

ОРТОПЕДИЯ

ORTHOPEDY

3D ДИАГНОСТИКА

3D DIAGNOSTICS

ФИЗИОТЕРАПИЯ

PHYSIOTHERAPY

АЛЕРГОЛОГИЯ

ALLERGOLOGY



*Създаваме усмивки с любов!*

*We create smiles with love!*

EO Дент е най-голямата верига дентални клиници в България, която е акредитирана университетска база за специализации на лекари по дентална медицина – общо десет на брой клиници с екип от над 450 професионалисти в различни сфери на денталната медицина.

Много години опит, доверие и сигурност!

EO Dent is the largest chain of dental clinics in Bulgaria, which is an accredited university base for specializations of dental doctors - a total of ten clinics with a team of over 450 professionals in various fields of dental medicine.

Many years of experience, trust and security!

[www.eo-dent.com](http://www.eo-dent.com)

[www.eo-implant.com](http://www.eo-implant.com)

[info@eo-dent.com](mailto:info@eo-dent.com)

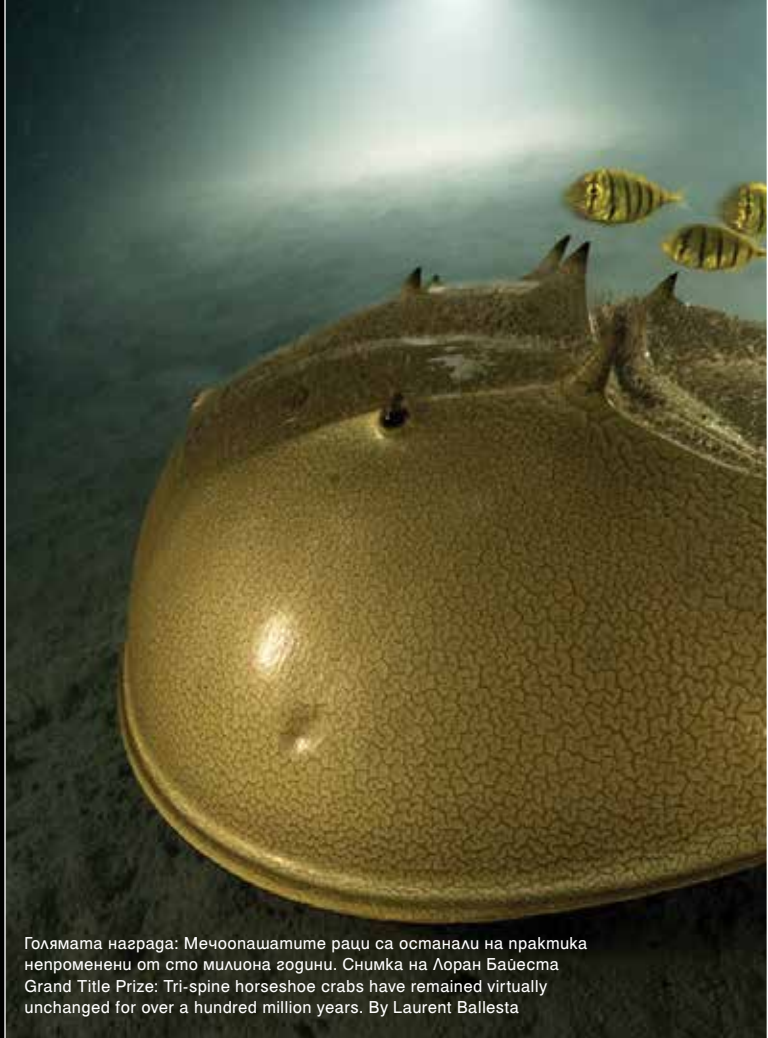


# ПЛАНЕТА ЗЕМЯ

## PLANET EARTH

Вече 59 години британският Музей за естествена история провежда своя The Wildlife Photographer of the Year – един от най-престижните конкурси за фотография, посветена на дивата природа. В тазгодишното издание участваха почти 50,000 фотографии от 96 различни държави. Ето част от победителите, които ще бъдат изложени в музея в продължение на близо една година.

For 59 years now, the British Museum of Natural History has held its The Wildlife Photographer of the Year – one of the most prestigious wildlife photography competitions. This year's edition featured almost 50,000 photographs from 96 different countries. Here are some of the winners that will be on display at the museum for nearly a year.



Голямата награда: Мечоопашатите раци са останали на практика непроменени от сто милиона години. Снимка на Лоран Байеста  
Grand Title Prize: Tri-spine horseshoe crabs have remained virtually unchanged for over a hundred million years. By Laurent Ballesta



Състезатели в конкурс за улов на червен рис в Тексас чакат да бъде претеглена плячката им. От Карин Айгнер  
Contestants in the West Texas Big Bobcat Contest wait to have their kills weighed. By Karine Aigner



Два мъжки нубийски ибекса се борят в пустинята Зин, Израел. От Амит Ешел  
Two male Nubian ibex fight for dominance in the Zin desert, Israel. By Amit Eshel



Хипопотам с гвете си малки, Южна Африка. От Майк Коростелев  
A hippopotamus with two of her calves, South Africa. By Mike Korostelev



Двојка рибаџи в резервата Нос, Шотландия. От Рејчъл Биасби  
A pair of gannets nestle on a ledge in Noss national nature reserve, Shetland. By Rachel Bigsby



Ибекс в студа на парка Веркор, Франция. От Лука Мелкарне  
An ibex in the cold of Vercors nature park, France. By Luca Melcarne

Четири косамки ловуваат уедолов тюлен. От Бърти Греџри  
Four orcas hunting a Weddell seal. By Bertie Gregory



Изхвърлена на брега косатка в Нидерландия в последните си мигове. От Ленарт Ферхойфел  
A beached orca is photographed in its final moments, the Netherlands. By Lennart Verheuel



Гъба разпръсква спорите си на планината Олимп, Гърция. От Агорастос Папацианис  
A parasol mushroom releases its spores on Mount Olympus, Greece. By Agorastos Papatsanis



Светулки осветяват горите в Тамил Нагу, Индия. От Срирам Мурали  
Fireflies light up the forest in Tamil Nadu, India. By Sriram Murali



Разчистване на зеленина в Мексико за построяването на нова жп линия. От Фернандо Мартинес Белмар  
Huge swathes of greenery are cleared in Mexico to make way for a cross-country railway line. By Fernando Martinez Belmar



# КРАДЕЦ ЛИ Е ИЗКУСТВЕНИЯТ ИНТЕЛЕКТ?

Джордж Р. Р. Мартин и Джон Гришъм са поредните големи имена, които съдят OpenAI за плагиатство

Текст КАЛИН АНГЕЛОВ / Фотография iSTOCK

Само допреди няколко месеца ChatGPT и останалите т. нар. "големи езикови модели" изглеждаха като края на пътя за журналисти, сценаристи и изобщо за пишещи хора. Изкуственият интелект видимо бе в състояние да произведе смислен и коректен текст, включително и художествен, за времето, за което пишещият човек не може дори да си налее чаша кафе. Едно голяма издателска компания в Германия дори обяви, че съкращава значителна част от служителите си - журналисти, и ги заменя с ИИ.

**ВМЕСТО ТОВА "ПИШЕЩИЯТ"** изкуствен интелект сега е на път да предизвика най-голямата лавина от съдебни процеси за плагиатство в историята. През изминалия месец водещи писатели, начело с Джон Гришъм и автора на "Песен за огън и лед" Джордж Р. Р. Мар-

тин, завеждоха съдебен иск в Ню Йорк срещу OpenAI, съзателя на ChatGPT, за "систематични кражби в огромен мащаб". Това е поредният подобен иск от хора, смятащи, че изкуственият интелект безскрупулно нарушава тяхното авторско право. Сред ищите са също Джонатан Франзен, Дейвид Балгачи, Силвия Дей и още 12 популярни имена. Те настояват, че Chat GPT е "огромно комерсиално начинание", разчитащо изцяло на "систематични кражби". "Задължително е да прекратим тази кражба в зародиш, иначе ще унищожим нашата изключителна литературна култура, която охранява толкова много други творчески индустрии в Съединените щати", заяви Мери Рейзънбъргър, главен изпълнителен директор на Гилдията на авторите, която стои зад иска. "Великите книги се пишат от онези, които прекарват кариерата и живо-

та си, изучавайки и усъвършенствайки уменията си. За да съхраним нашата литература, авторите трябва да имат контрол върху начина, по който творбите им се използват от генеративния ИИ", добави Рейзънбъргър, цитирана от The Associated Press.

**СЪДЕБНИЯТ ИСК Е ПЪЛЕН** С конкретни примери за изплагиатствани идеи, сюжетни линии и персонажи. В случая с Джордж Р. Р. Мартин, ChatGPT е начертал план за създаване на предистория към "Игра на тронове", наречена "Зората на вълчищата" и използваща същите герои, създадени от Мартин. Подобни искове са заведени и на други места в САЩ от хора като известната комичка Сара Силвърман и писателите Пол Трембли, Майкъл Шейбон и Дейвид Хенри Хуанг. OpenAI се опита да прекрати гва от тях с аргумента, че исковете "погрешно интерпретират" обхвата на авторското право, и с това възпират напредъка на науката. За момента обаче тези говоди не са впечатлили нито един съдия. А междувременно гигантът Amazon започна да изисква от авторите, които използват платформата за самопубликуване Kindle Direct Program, изрично да предизвестяват компанията, когато са включили в текстовете си генериран от ИИ материал.

**СПОМЕНАТИТЕ СЪДЕБНИ ИСКОВЕ** са базирани на съвсем конкретни и лесно доказуеми плагиатства. Но те подхранват допълнително спора дали ИИ изобщо е способен на творчество в традиционния смисъл на думата, или е само изключително бързо работещ паразит върху чужди идеи. Онова, което на практика върши ChatGPT, е да използва въведените от ползвателя му параметри, за да търси свързана информация в интернет и после да я комбинира, създавайки текст (или, в други случаи, изображение, видео и така нататък). Крайният резултат е на практика комбинация от множество вече съществуващи творения. В някои случаи тази комбинация е достатъчно различна от тях, за да мине за "авторски" текст поне пред автоматизираните тестове. В други обаче не е, и рискува да ви навлече иск за нарушение на авторски права. Като добавим към това и немалката вероятност за тежки фактически неточности (все пак "мирогледът" на ИИ е базиран изцяло върху интернет, далеч не най-надеждния източник на проверена информация), може би засега си струва да се придържате към старомодното напълночване на молива, когато трябва да напишете нещо. ■

# НЕСИГУРНИ ВРЕМЕНА, СИГУРЕН ПАРТНЬОР. ИЗБЕРЕТЕ ЗАСТРАХОВКА КАСКО ОТ АРМЕЕЦ!



## Армеец

Винаги с вас!

**ЗАД „АРМЕЕЦ“ Е ДЪЛГОГОДИШЕН ЛИДЕР В ЗАСТРАХОВАНЕТО НА АВТОМОБИЛИ СЪС ЗАСТРАХОВКА „КАСКО НА МПС“.**

Застраховаме всички видове МПС – леки и товарни автомобили, ремаркета, земеделска техника, строителни машини и други.

**КАКВИ СА ПРЕДИМСТВОТА, ПРЕДЛАГАНИ ОТ ЗАД „АРМЕЕЦ“:**

- **Покритие на различни рискове:**
  - Клауза „Минимално Каско“;
  - Клауза „Частично Каско“;
  - Клауза „Кражба на МПС“;
  - Клауза „Пълно Каско“;
  - Допълнително покритие „Автомобилен асистанс за България“;
  - Допълнително безплатно покритие „Автомобилен асистанс за чужбина“ за леки автомобили с общо тегло до 3,5 тона и до 9 места.
- **Завеждане на щети онлайн.**

- **Обезщетяване за нанесените щети на автомобила по предпочитан от клиентите начин, договорен в застрахователната полица и общите условия на застраховката:**

- Ремонт в официален сервиз;
- Ремонт в доверен сервиз на ЗАД „Армеец“;
- По представени фактури;
- По експертна оценка.

- **Осигурен генонощен кол център при възникнали застрахователни събития.**

**КЪДЕ МОЖЕТЕ ДА СКЛЮЧИТЕ ЗАСТРАХОВКА „КАСКО НА МПС“?**

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

# IS ARTIFICIAL INTELLIGENCE A THIEF?

George RR Martin and John Grisham are the next big names to sue OpenAI for plagiarism

By KALIN ANGELOV / Photography iSTOCK

Just a few months ago, ChatGPT and the rest of the so-called "large language models" seemed like the end of the road for journalists, screenwriters, and writing people in general. Artificial intelligence has apparently been able to produce meaningful and correct text, including fiction, in the amount of time that a human writer can't even pour himself a cup of coffee. A major publishing company in Germany has even announced that it is laying off a signifi-

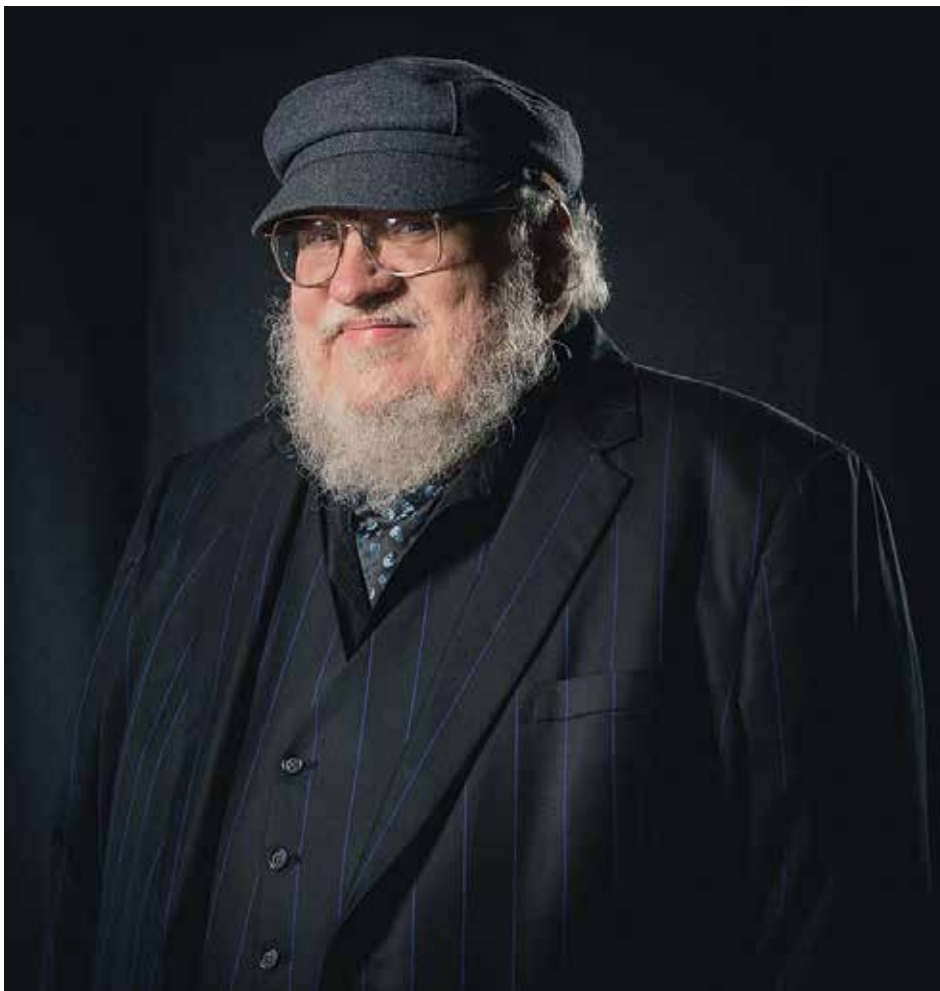
cant portion of its journalist staff and replacing them with AI.

**INSTEAD, THE "WRITING"** artificial intelligence is now about to trigger the biggest avalanche of plagiarism lawsuits in history. Last month, leading writers, led by John Grisham and 'A Song of Ice and Fire' author George RR Martin, filed a lawsuit in New York against OpenAI, the creator of ChatGPT, for "systematic theft on a massive scale." This is another such lawsuit

by people who believe that artificial intelligence is unscrupulously infringing their copyright. The plaintiffs also include Jonathan Franzen, David Baldacci, Sylvia Day and 12 other famous names. They insist that Chat GPT is a "huge commercial enterprise" relying entirely on "systematic theft". "It is imperative that we nip this theft in the bud or we will destroy our extraordinary literary culture that fuels so many other creative industries in the United States," said Mary Reisenberger, CEO of the Writers Guild, which is behind the lawsuit. "Great books are written by those who spend their careers and lives learning and honing their skills. To preserve our literature, authors must have control over how their works are used by generative AI," Reisenberger was quoted as saying to the Associated Press.

**THE LAWSUIT IS FILLED WITH** specific examples of ideas, storylines and characters being plagiarized. In the case of George RR Martin, ChatGPT has drawn up a plan to create a prequel to Game of Thrones called Dawn of the Direwolves using the same characters Martin created. Similar lawsuits have been filed elsewhere in the U.S. by the likes of comedian Sarah Silverman and writers Paul Tremblay, Michael Chabon and David Henry Huang. OpenAI tried to terminate two of those, arguing that the claims "misconstrued" the scope of the copyright, and thereby hindered the progress of science. For the time being, however, these arguments have not impressed any judge. Meanwhile, the giant Amazon has begun requiring authors using the self-publishing platform Kindle Direct Program to explicitly notify the company when they have included AI-generated material in their texts.

**THE MENTIONED COURT CLAIMS** are based on very specific and easily proven plagiarisms. But they further fuel the debate over whether AI is even capable of creativity in the traditional sense of the word, or is just a super-fast parasite on someone else's ideas. What ChatGPT actually does is use its user-supplied parameters to search the Internet for related information and then combine it to produce text (or, in other cases, an image, video, and so on). The end result is practically a combination of many already existing creations. In some cases, this combination is sufficiently different from them to pass for "author's" text, at least in front of the automated tests. In others, however, it isn't, and risks getting you a copyright infringement claim. Add to that the considerable possibility of gross factual inaccuracies (after all, the AI's "worldview" is based entirely on the Internet, far from the most reliable source of verified information), it might be worth sticking with the old-fashioned pencil-smacking for now, when you have to write something. ■







## PIXEL 8: GOOGLE ЗАЛАГА НА ИЗКУСТВЕНИЯ ИНТЕЛЕКТ

Само три седмици след премиерата на новите модели iPhone на Apple, друго събитие беляза пазара на смартфони и подсъказа, че в следващите години битката ще се води преди всичко на фронта на изкуствения интелект. Американският гигант Google представи двата си нови смартфона – Pixel 8 и Pixel 8 Pro, с които се опитва да се бори с Apple и да завземе по-голям пазарен дял във високия сегмент. Двете устройства залагат на подобрени функции на камерите и на повече изкуствен интелект от всеки друг смартфон, представен през 2023.

Освен, че изненада потребителите със забележимо повишени цени, Google се похвали, че устройствата работят с разработения от компанията чипсет Tensor G3. Също така са първите, които пристигат с новата операционна система Android 14. Компанията предлага актуализации на операционната система, както и ъпдейти на сигурността за период от 7 години – до 2030. Една от съществените разлики между моделите е наличието на сензор за измерване на температурата в Pro модела.

Основният акцент на премиерата обаче бяха функциите с изкуствен интелект, които разширяват възможностите на

камерите. Pixel 8 Pro например има нововъведения при редактирането на изображения, включително функция, наречена Best Take. При направата на серия от групови снимки приложението на камерата показва в малки кръгове под нея по няколко кадъра на лицата на отделните участници, с възможност всеки да избере изражението, което харесва най-много. Вече добре познатата функция Magic Eraser за изтриване на нежелани обекти от снимките е допълнена от нова, която позволява разместването на обекти в кадъра, без това да повлияе на качеството на изображението.

Подобни функции има и при записването на видео. Audio Magic Eraser позволява след направата на видео изкуственият интелект да анализира звука и потребителят сам да реши дали допълнителните шумове, които се чуват, да бъдат премахнати.

Google акцентира върху използването на изкуствен интелект и за по-ефективно засичане на спам обаждания, включително има опция гласовият асистент да отговори на обаждания се, да го пита каква е целта на обаждането, а след това да прецени дали става дума за спам. ■

## INSTAGRAM И FACEBOOK ЩЕ ИМАТ ПЛАТЕНИ ВЕРСИИ В ЕС?

Meta Platforms прави голям завои в политиката си. След като през 2018 главният изпълнителен директор Марк Зукърбърг заяви, че потребителите не се нуждаят от хиляди долари, за да свързват с други хора в социалните мрежи, сега интернет гигантът мисли все повече за това как да таксува ползващите услугите му. Meta Platforms проучва възможността да накара потребителите в Европейския съюз да плащат за достъп до версии на Instagram и Facebook, които не включват реклами. Технологичната компания разглежда вариант за таксуване на потребителите по 10 евро месечно на компютър за акаунт в някоя от социалните мрежи и около 6 евро за всеки допълнителен свързан профил. На мобилни устройства цената за акаунт ще скочи до приблизително 13 евро, защото Meta взема предвид комисионите, начислявани от магазините за приложения на Apple и Google. Причина за промените е по-строгата регулация в блока, която изисква бизнесът да насочва реклами към потребителите въз основа на тяхната онлайн активност, едва след като получи съгласие от тях. ■

# PIXEL 8: GOOGLE BETS ON ARTIFICIAL INTELLIGENCE AGAINST APPLE

Just three weeks after the premiere of Apple's new iPhone models, another event shook the smartphone market and suggested that in the coming years the battle will be fought primarily on the artificial intelligence front. The American giant Google presented its two new smartphones - Pixel 8 and Pixel 8 Pro, with which it tries to fight with Apple and capture a larger market share in the high segment. Both devices boast improved camera features and more artificial intelligence than any other smartphone introduced in 2023.

In addition to surprising users with noticeably increased prices, Google boasted that the devices are powered by the company's developed Tensor G3 chipset. They are also the first to arrive with the new Android 14 operating system. The company offers updates to their operating system as well as security updates for a period of 7 years – until 2030. One of the significant differences between the models is the presence of a temperature sensor in the Pro model. However, the main highlight of the premiere was the artificial intelligence features that extend the capabilities of the cameras. The Pixel 8 Pro, for example, has innovations in image editing, including a feature called Best Take. When taking a series of group photos, the camera app shows in small circles below several shots of the faces of the individual participants, with the option for everyone to choose the expression they like best. The already well-known Magic Eraser function for erasing unwanted objects from photos is complemented by a new one that allows moving objects in the frame without affecting the image quality.

Similar functions are available when recording video. Audio Magic Eraser allows, after making a video, artificial intelligence to analyze the sound and the user himself to decide whether the additional noises that are heard should be removed. Google is also emphasizing the use of artificial intelligence to more effectively detect spam calls, including having the voice assistant answer the caller, ask what the purpose of the call is, and then determine whether it is spam. ■



## WILL INSTAGRAM AND FACEBOOK HAVE PAID VERSIONS IN THE EU?

Meta Platforms is making a big shift in policy. After CEO Mark Zuckerberg said in 2018 that users don't need thousands of dollars to connect with other people on his social networks, the Internet giant is now thinking about how to charge users of its services. Meta Platforms is exploring the possibility of making users in the European Union pay to access ad-free versions of Instagram and Facebook. The tech company is considering charging users 10 eu-

ros per month per computer for an account on one of the social networks, and around 6 euros for each additional linked account. On mobile devices, the price per account will jump to approximately €13 because Meta takes into account commissions charged by Apple and Google app stores. The changes are due to stricter regulation in the bloc, which requires businesses to target ads to users based on their online activity only after obtaining their consent. ■



С УЧАСТИЕТО НА **ВЛАДО МИХАЙЛОВ** И ГРУПА **REWIND**

ПОСРЕЩНЕТЕ **НОВА ГОДИНА 2024** В ЕЛЕГАНТНАТА  
ОБСТАНОВКА НА **ХОТЕЛ АСТОР ГАРДЪН** С ПРЕМИУМ СПА  
ПАКЕТ И **БЛЯСКАВА ПРАЗНИЧНА ВЕЧЕРЯ.**

**СВ. СВ. КОНСТАНТИН И ЕЛЕНА | ВАРНА**



[www.astorgardenhotel.com](http://www.astorgardenhotel.com)

# ПРИНЦИ НА МРАКА



Всеки Rolls-Royce е необикновен, разбира се. За своите 119 години история тази британска марка е произвела по-малко автомобили, отколкото бълва най-големият завод на Hyundai само за ден. И всеки един от тези автомобили е единствен по рода си, изработен на ръка, по указания на клиента. Но само фантастичното качество и богатата история вече не са достатъчни в днешния свят на технологични милиардери и футболни суперзвезди. За да привлече и тези нови клиенти, компанията роди Black Badge. Това не е тунинг в класическия смисъл на думата, ка-

къвто имат всички останали компании. Black Badge е по-скоро различен стил на живот. Ако истинският Rolls-Royce е класическа музика, Black Badge е класическа музика, но изпълнена от Найджъл Кенеди.

Резултатите са впечатляващи: само за няколко години продажбите на Black Badge линията надхвърлиха една трета от общите. За да разберем особеното внушение на този автомобил, помолихме фотографа Ивайло Петров да погледне какво се крие под повърхността на "мрачния" Rolls-Royce.







## PRINCE OF DARKNES

Every Rolls-Royce is extraordinary, of course. In its 119-year history, this British brand has produced fewer cars than Hyundai's largest plant churns out in just one day. Each one of these cars is one-of-a-kind, handcrafted to the customer's specifications. But the fantastic quality and rich history are no longer enough in today's world of tech billionaires and football superstars. To attract these new customers as well, the company gave birth to Black Badge. This is not tuning in the classic sense of the word, which all other companies have. Black Badge is more of a different lifestyle. If the real Rolls-Royce is classical music, Black Badge is classical music, but performed by Nigel Kennedy.

The results are impressive: in just a few years, sales of the Black Badge line exceeded a third of the total. To understand the special implication of this car, we asked the photographer Ivaylo Petrov to look at what lies beneath the surface of the "darkest" Rolls-Royce.



# И, ВСЕ ПАК ТОИ СЕ ВЪРТИ

Mazda най-после отговори на молитвите на феновете и възроди роторния двигател. Но не по начина, по който очаквах

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ДЖЕФРИ ВАН ДЕР ВААРТ





**Н**а пръв поглед тази кола ще ви стори позната. Тя изглежда точно като MX-30, първия електромобил на Mazda, който се появи преди три години и който, въпреки несъмнено симпатичния дизайн и високото качество на изработка, не стана точно пазарна сензация. Но първият поглед лъже. Една малка емблема отстрани и отзад показва, че това изобщо не е познатият MX-30. Това е най-необикновеният хибрид на пазара в момента.

**ЗА ДА ОБЯСНИМ ТОЧНО КОЛКО Е НЕОБИКНОВЕН,** първо трябва да се върнем далеч в миналото. Още през 30-те години на миналия век Феликс Ванкел патентова доста необичайна конструкция на двигател, в който цилиндрите и буталата са заменени от ротор с триъгълна форма. През 60-те двамата с Ханс-Дитер Пашке усъвършенстват технологията и я монтират в серийен автомобил - NSU Spider. После амбициозните японци от Mazda купуват лиценза и използват ванкеловия мотор за поредица емблематични модели - от Cosmo до RX-8.

Роторният двигател има много предимства - малък обем, ниско тегло, отличен баланс. Но има и доста недостатъци, особено що се отнася до емисиите, и затова преди 11 години дори Mazda се отказа от него. Оттогава най-заклетите фенове на марката стискат палци компанията да размисли и да съживи ванкеловия двигател. С удоволствие ви съобщаваме, че това вече е факт. Ванкелът е жив. Но не по начина, по който всички очакваха.

**ПРЕДИ ВСИЧКО ТЕХНОЛОГИЯТА НЕ ВЪЗКРЪСВА** в някои спортен наследник на RX-8, а в MX-30 R-EV - компактен кроссувър за основно градска употреба. Двигателят тук е с обема на буталка сок - едва 0.8 литра, и развива скромните 75 конски сили. Всъщност дори не е свързан с колелата - единствената му роля е на генератор, който зарежда батерията.

Класическите фенове на ванкеловите Мазда може и да са разочаровани от този автомобил. Но почитателите на електричеството би трябвало да го харесат, защото той поправя единствения голям недостатък на MX-30.

Ние харесахме много първата електрическа Mazda. Тя има привлекателен външен дизайн, много елегантен и изчистен интериор, и характерното за компанията директно, прецизно управление. Заради тези плюсове простихме даже непрактичните задни полу-врати. Не можахме да простим обаче потискащо малкия пробег с едно зареждане.

Официално обещаваният обхват бе 209 километра. В истинския живот те може да

паднат и до 160-170. Напълно достатъчно за големия град, но твърде неудобно, ако решите да пътувате извън него.

**ОЧЕВИДНОТО РЕШЕНИЕ БИ БИЛО** просто да се увеличи размерът на батерията - а с това и цената, и теглото на автомобила. Но в Mazda никога не са обичали очевидните решения. Вместо да увеличат батерията, те всъщност са я намалили наполовина - до по-малко от 18 киловатчаса. А в същото време са удължили обхвата до цели 680 километра с едно зареждане. Как ли? Именно с възраждането на ванкеловия двигател. Новата MX-30 R-EV на теория се води пълно хибрид. На практика е по-скоро чист електромобил с удължител на пробега. Ванкеловият двигател има една-единствена роля - да поддържа заряда в батерията. Той е толкова компактен, че с лекота се смества под капака заедно с електромотора. И е толкова лек, че разликата в теглото спрямо чистия електромобил е колкото един по-едър пътник.

**ТОВА ЗВУЧИ КАТО НАЙ-ДОБРОТО ОТ ДВАТА СВЯТА.** Имате чистия електромобил за в града, който изминава до 85 километра само на ток и който може да се зареди на 50-киловатова станция за по-малко от половин час. Но също така имате и 50-литров резервоар, с който можете да стигнете от София до Истанбул, без да спирате.

Този версия има и с 27 конски сили повече от чисто електрическата версия - общо 170, и ускорява от 0 до 100 км/ч за 9.1 секунди, вместо за 9.7. Не е спортна кола, естествено, но се държи отлично на магистралата. Освен това запазва емблематичното за Mazda директно и прецизно управление. А допълнителното тегло на роторния двигател върху предната ос още повече подобрява сцеплението в завои.

**ТОВА РЕШЕНИЕ ИМА ОЩЕ ЕДИН ГОЛЯМ ПЛЮС.** То премахва не само главния недостатък на електрическата Mazda, но и големия недостатък на ванкела - ниската му издръжливост. Понеже работи като генератор в ограничен диапазон от обороти, този двигател не е подложен на големи натоварвания. Освен това компонентите му са подсилени значително в сравнение с предишните такива мотори на Mazda, така че той ще има доста по-дълъг живот от двигателя на RX-8 например. Освен това по този начин е значително по-ефективен, отколкото ако задвижваше колелата.

А също и по-евтин. Добавянето на втори двигател, и то доста сложен като конструкция, би трябвало доста да вдигне цената. Но намаляването на клетките на ба-



терията напълно компенсира това. На някои пазари хибридната версия е на същата цена като чисто електрическата. В България тя започва от около 78,000 лева, с доста богато оборудване, и стига до 88,000 за специалната лимитирана серия Edition R.

78,000 не е малко за един компактен кросоувър, разбира се. Но е с почти 20 хиляди лева по-малко от цената на хибридния Opel Astra GSe. И несравнимо по-малко от цената на чисто електрическите като Kia Niro EV, която тръгва от 94 хилядарки, или Volvo XC40 ReCharge, започващо от 115,000 лева.

**ОФИЦИАЛНО ОБЕЩАВАНИЯТ РАЗХОД** е 0.8 литра на сто. Но, както при всички пълно-електрични хибриди, това важи само за първите 100 км - тоест когато имате пълна батерия. След това разходът, естествено, започва да се покачва. След като приключихме с теста, заредихме батерията и изминахме 97 километра до летището в Мюнхен с ето такива показатели: малко над един литър бензин на 100 км, плюс 15 киловатчаса електроенергия. Доста добри показатели, трябва да признаем. Самият Ванкелов двигател се включва плавно и

## Mazda MX-30 R-EV

170

конски сили мощност  
horsepower power

260

Нм максимален въртящ момент  
Nm maximum torque

9.1

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

140

км/ч максимална скорост  
km/h max speed

звучи горе-долу като пасатор, работещ в съседната стая. Батерията понася зареждане до 36 киловата, и тогава ви трябва само 25 минути да я докарате от 10 до 80 процента.

**В СЪЩОТО ВРЕМЕ ТУК НЯМА НИКАКВИ КОМПРОМИСИ** с удобствата. Загната седалка, щом веднъж свикнете със странните полуваги, е достатъчна и за пораснали хора. Багажникът побира 370 литра и предлага контакт, с който можете да захранвате външни уреди с до 1500 вата. Както и при чисто електрическата версия, интериорът е стилен, изчистен и превъзходен - немалко модели от така наречения премиум сегмент. Имате всички модерни системи за сигурност, четлив head-up дисплей, преден и заден парктроник и, в нашия случай, отопление на волана и предните седалки.

Но най-голямото предимство на тази кола е, че е различна. В един свят, в който автомобилите стават все по-неотличими един от друг, Mazda продължава да изпраща стария девиз на Discovery Channel: да честваме разнообразието. ■



# 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](mailto:office@campinggradina.com)

[reservations@campinggradina.com](mailto:reservations@campinggradina.com)

[www.campinggradina.com](http://www.campinggradina.com)

# AND YET IT SPINS

Mazda has finally answered the prayers of fans and revived the rotary engine. But not in the way they expected

By KONSTANTIN TOMOV / Photography JEFFREY VAN DER VAART

**A**t first glance, this car will seem familiar to you. It looks exactly like the MX-30, Mazda's first electric car that appeared three years ago and which, despite its undoubtedly cute design and high build quality, didn't exactly become a market sensation. But first glances are deceiving. A small badge on the side and rear shows that this is not the familiar MX-30 at all. This is the most unusual hybrid on the market right now.

**TO EXPLAIN EXACTLY HOW UNUSUAL IT IS**, we have to go way back in time - to the 1930s when Felix Wankel patented a rather unusual engine design in which a triangular-shaped rotor replaced the cylinders and pistons. In the 1960s, Wankel and Hans-Dieter Paschke perfected the technology and installed it in a production car - the NSU Spider. Then the ambitious Japanese from Mazda bought the license and used the Wankel engine for a series of iconic models - from the Cosmo to the RX-8. The rotary engine has many advantages - small volume, low weight, excellent balance. But it also has quite a few drawbacks, especially when it comes to emissions, which is why

11 years ago even Mazda gave up on it. Since then, the most die-hard fans of the brand have been crossing their fingers that the company will rethink and revive the Wankel engine. We are pleased to inform you that this is now a fact. The Wankel is reborn. But not in the way everyone expected.

First, the technology is not resurrected in some sporty successor of the RX-8, but in the MX-30 R-EV - a compact crossover for mainly urban use. The engine here has the volume of a bottle of juice - only 0.8 litres, and develops a modest 75 horsepower. In fact, it's not even connected to the wheels - its only role is as a generator that charges the battery.

**FANS OF CLASSIC WANKEL MAZDAS** may be disappointed with this car. But electric fans should love it because it fixes the MX-30's one big flaw.

We really liked the first electric Mazda. It has an attractive exterior design, a very elegant and clean interior, and the company's signature direct, precise handling. Because of these advantages, we even forgave the impractical rear half doors. We couldn't forgive the de-

pressingly low range, however. The officially promised range was 209 kilometres. In real life, it may drop to 160-170 km. Quite enough for the big city, but too inconvenient if you decide to travel outside it.

The obvious solution would simply be to increase the size of the battery - and with it the cost and weight of the car. But at Mazda, they never liked the obvious solutions. Instead of increasing the battery, they have halved it - to less than 18 kilowatt hours. At the same time, they extended the range to as much as 680 kilometres with a single charge. How? This is where the Wankel engine steps up.

**THE NEW MX-30 R-EV IS IN THEORY** a plug-in hybrid. In practice, it is more of a pure electric car with a range extender. The Wankel engine has only one role - to maintain the charge in the battery. It is so compact that it easily fits under the hood together with the electric motor. And it is so light that the difference in weight compared to the pure electric version is as much as a large-sized passenger. That sounds like the best of both worlds. You have the pure electric car for the city, which





goes up to 85 kilometres on electricity alone and which can be charged in less than half an hour. But you also have a 50 liter tank with which can get you from Sofia to Istanbul without stopping. This version also has 27 horsepower more than the purely electric version - 170 in total, and accelerates from 0 to 100 km/h in 9.1 seconds instead of 9.7. It's not a sports car, of course, but it handles perfectly on the highway. It also retains Mazda's iconic direct and precise handling. And the additional weight of the rotary engine on the front axle further improves cornering traction.

**THIS SOLUTION HAS ANOTHER BIG PLUS.** It not only solves the electric Mazda's main problem, but the greatest disadvantage of the wankel engine as well - its low durability. Because it works as a generator in a limited revs range, this engine is not subjected to heavy loads. In addition, its components are significantly strengthened compared to previous such Mazda motors, so it will have a much longer life than the engine of the RX-8, for example. It's also significantly more efficient this way than if it drove the wheels.

And cheaper too. The addition of a second engine, and a rather complex one at that, should raise the price quite a bit. However, the reduction in battery cells completely compensates for this. In some markets, the hybrid version is the same price as the pure electric version. In Bulgaria, it starts at about BGN 78,000, with quite generous equipment, and reaches 88,000 for the special limited series Edition R.

78,000 is not a small amount for a compact crossover, of course. But it is almost BGN 20 thousand below the price of the hybrid Opel Astra GSe. And incomparably below similar pure electric cars such as the Kia Niro EV, which starts at BGN 94,000, or the Volvo XC40 ReCharge, starting at BGN 115,000.

**THE OFFICIALLY PROMISED CONSUMPTION** is 0.8 litres per 100 km. But, as with all plug-in hybrids, this only applies for the first 100 km - that is when you have a full battery. After that, the consumption naturally begins to rise. After we finished the test, we charged the battery and drove 97 kilometres back to Munich airport with these figures: just over one litre of gasoline per 100 kilometres, plus 15 kilowatt-

hours of electricity. Pretty good numbers, we have to admit. The Wankel motor itself turns on smoothly and sounds more or less like a blender running in the next room. The battery can withstand charging up to 36 kilowatts, and then you only need 25 minutes to bring it from 10 to 80 per cent.

**AT THE SAME TIME**, there are no compromises here with comfort. The rear seat, once you get used to the strange half-doors, is quite sufficient for grown-ups. The trunk holds 370 liters and offers a socket with which you can power external devices with up to 1500 watts. As with the purely electric version, the interior is stylish, clean and superior to quite a few models from the so-called premium segment. You have all the modern security systems, a legible head-up display, front and rear parking sensors and, in our case, heated steering wheel and front seats.

But the biggest advantage of this car is that it is different. In a world where cars are becoming more and more indistinguishable from one another, Mazda continues to live up to the Discovery Channel's old motto: celebrate diversity. ■



**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](http://www.posoka.com) или се свържи с нас на **0700 17 107**

92 | ПОЗЛАТЕНА ЕПОХА  
GILDED AGE



108 | НАЙ-БОГАТИТЕ ГОТВАЧИ В ЕВРОПА  
THE RICHEST CHEFS IN EUROPE

112 | НЕУСТОИМО КИСЕЛА  
IRRISISTIBLY SOUR



# АФИШ



## КЛАСИКА

ОГУСТЕН ДЮМЕ // Откритие на самия Херберт фон Караян, Огюстен Дюме без съмнение е един от най-ярките цигулари на последния половин век. Свирил с дириженти като Сейджи Огзава, Геннад Рохдественский, Курт Мазур и Шарл Дютоа, сега френският виртуоз сам ще дирижира оркестъра на Софийската филхармония. В програмата са Концерт за цигулка номер 3 от Моцарт, рапсодия "Циганка" от Равел, "Танц на смъртта" от Сен-Санс и "Сън в ляпна нощ" от Менделсон.

19 октомври, зала "България"

## CLASSICS

AUGUSTIN DUMAY // A discovery of Herbert von Karajan himself, Augustin Dumay is undoubtedly one of the most brilliant violinists of the last half century. Having played with conductors such as Seiji Ozawa, Gennady Rozhdestvensky, Kurt Mazur and Charles Dutoit, the French virtuoso will now conduct the Sofia Philharmonic Orchestra himself. The program includes Mozart's Violin Concerto No. 3, Ravel's Gypsy Rhapsody, Saint-Saëns' Dances Macabres and Mendelssohn's Midsummer Night's Dream.

October 19, "Bulgaria" hall



## КИНО

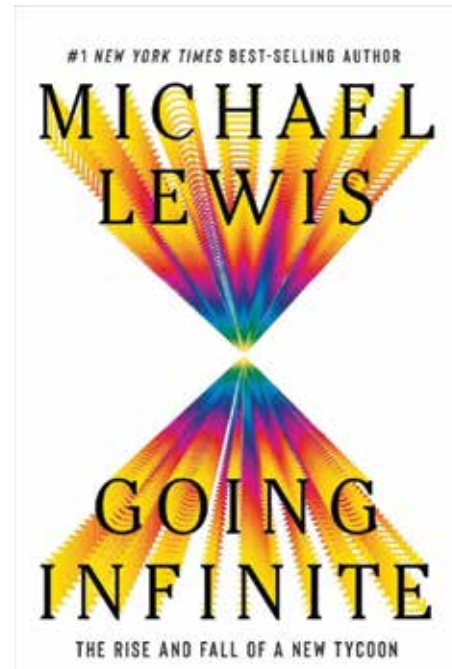
УБИЙЦИТЕ НА ЦВЕТНАТА ЛУНА // "Филмът, който винаги съм мечтаел да направя", каза за тази лента Мартин Скорсезе, така че нетърпението ни да я видим е лесно разбираемо. Подкрепя му оказват старите му познати Робърт де Ниро и Леонардо ди Каприо, а също Брендън Фрейзър, Джейсън Исбел, Джеси Племънс и Лили Гладстоун. Историята е за индианското племе Осейджи, в чиито земи е открит петрол - с печални последици.

По кината от 20 октомври

## CINEMA

THE KILLERS OF THE FLOWER MOON // "The movie I've always dreamed of making," said Martin Scorsese about this film, so our impatience to see it is easily understandable. Here, Scorsese is supported by his old acquaintances Robert De Niro and Leonardo DiCaprio, as well as Brendan Fraser, Jason Isbell, Jesse Plemons and Lily Gladstone. The story is about the Osage Indian tribe, in whose lands oil was discovered - with sad consequences.

In theaters from October 20



## ДОКУМЕНТАЛИСТИКА

GOING INFINITE // С подзаглавие "Възходът и падението на новия магнат", последната книга на Майкъл Люис разказва историята на Сам Банкман-Фрийд, който за съвсем кратко извървя пътя от най-младия милиардер в света и господар на крипто света до живот зад решетките. Името на Люис, автор на Moneyball, The Blind Side и The Big Short, е гостатъчна гаранция, че историята е разказана увлекателно, разбираемо и с отлично познаване на закулисите процеси.

Издателство W. W. Norton & Co

## NON-FICTION

GOING INFINITE // Subtitled The Rise and Fall of the New Tycoon, Michael Lewis's latest book tells the story of Sam Bankman-Fried, who very briefly went from being the world's youngest billionaire and master of the crypto world to life behind bars. The name of Lewis, author of Moneyball, The Blind Side and The Big Short, is enough guarantee that the story is told in an engaging, understandable way and with excellent knowledge of the behind-the-scenes processes.

W. W. Norton & Co. Publishing



# POSTER

## КОНЦЕРТ

ORIGINAL ENIGMA VOICES // Доскоро групата напълно съответстваше на името си - въпреки огромния успех през 90-те, въпреки над 70-те милиона продадени албума и двете номинации за Грамму, никои не бе чувал Енигма на живо.

Сега трима от оригиналните вокалисти на проекта - Андрю Донълдс, Ейнджъл Екс и Фокс Лима - попълват тази празнина със световно турне, част от което е и София. Очаквайте познати хитове като Sadeness, Return to Innocence и Gravity of Love.

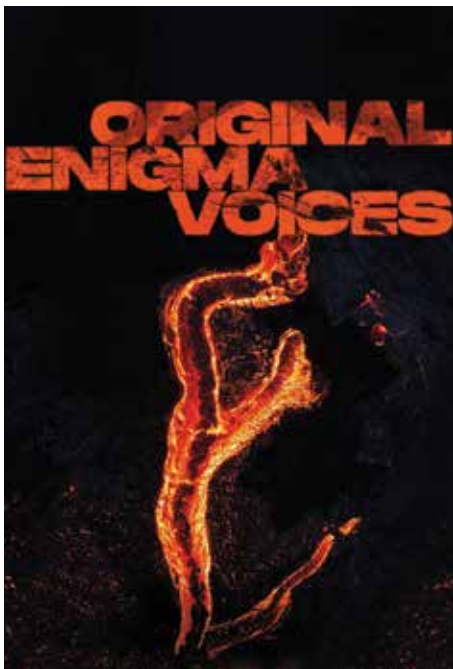
23 октомври, НДК, София

## CONCERT

ORIGINAL ENIGMA VOICES // Until recently, the band fully lived up to its name - despite huge success in the 90s, despite over 70 million albums sold and two Grammy nominations, no one had heard Enigma live.

Now three of the project's original vocalists - Andru Donalds, Angel X and Fox Lima - are filling that gap with a world tour, and Sofia is also a part of it. Expect familiar hits like Sadeness, Return to Innocence and Gravity of Love.

October 23, NDK, Sofia



## КНИГА

КРАТКА ИСТОРИЯ НА РАВЕНСТВОТО // Тома Пикети, френският икономист и професор в London School of Economics, предизвика сензация с бестселъра си "Капиталът през XXI век". В последната си книга, "Кратка история на равенството", Пикети не само проследява разпределението на богатствата през вековете, но и предлага своето виждане как да постигнем един по-справедлив свят в бъдеще. Икономиката е твърде важна, за да я оставим само на икономистите и политиците, подчертава той.

Издателство "Изток-Запад"

## BOOK

A BRIEF HISTORY OF EQUALITY // Thomas Piketty, the French economist and professor at the London School of Economics, caused a sensation with his bestseller "Capital in the XXI Century". In his latest book, A Brief History of Equality, Piketty not only traces the distribution of wealth over the centuries, but also offers his vision of how to achieve a more just world in the future. The economy is too important to leave only to economists and politicians, he emphasizes.

East-West Publishing House



## ФЕСТИВАЛ

ПРАЗНИК НА СМИЛЯНСКИЯ ФАСУЛ // Какъв по-добър начин да посрещнете есента от разходка до Родопите, една от най-красивите планини на България, за среща с един от най-прочутите ѝ деликатеси. Неповторимият фасул от село Смилян вече за 21-и път е тема на специален фестивал в очарователното родопско селце. От традиционни рецепти до модерна висша кулинария, събитието предлага по нещо за всеки вкус. Както и пазар за продукти на биопроизводители от най-чистите райони на страната.

20-22 октомври, Смилян

## FESTIVAL

SMILYAN BEANS FESTIVAL // What better way to welcome autumn than a trip to the Rhodopes, one of Bulgaria's most beautiful mountains, to meet one of country's most famous delicacies. The unique beans from the village of Smilyan is already for the 21st time the theme of a special festival in the charming Rhodope village. From traditional recipes to modern haute cuisine, the event offers something for every taste. As well as a market for products of organic producers from the cleanest regions of the country.

October 20-22, Smilyan





ensana

# 2024

## NEW YEAR'S EVE DISCO

LET'S CELEBRATE IN ENSANA AQUAHOUSE HEALTH SPA HOTEL

31.12  
RAFFI

31.12  
LA BOUCHE

PRESENTER  
STEPHAN A.  
SHTEREFF

1.01  
BONEY M  
RELOADED TRIBUTE

STS. CONSTANTINE AND HELENA, VARNA

Experience a stylish and unforgettable way to ring in the new year with a dreamy stay! Immerse yourself in an inspiring atmosphere, surrounded by the breathtaking coastline and indulge in culinary delights.

With elegant rooms, an exceptional SPA, 11 pools, and a world-class sauna experience, be sure to secure your spot in advance for this one-of-a-kind New Year's Eve celebration!

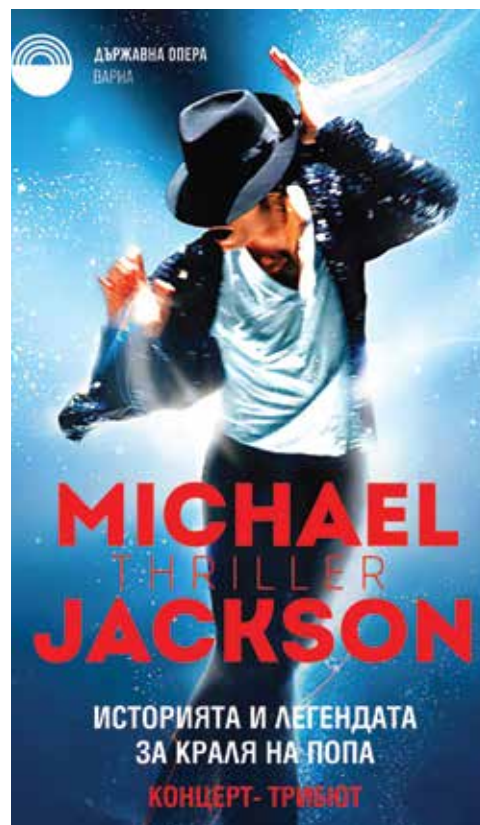
Book on [www.ensanahotels.com](http://www.ensanahotels.com)

# BILLIE JEAN, SMOOTH CRIMINAL, THRILLER, EARTH SONG, BEAT IT И ОЩЕ МНОГО ХИТОВЕ НА КРАЛЯ НА ПОПА НА 17 НОЕМВРИ В СОФИЯ

През ноември и декември Държавна опера Варна гастролира на софийска сцена с три от най-добрите си спектакли. Мюзикълът с вечните хитове на Уитни Хюстън в режисура на Борис Панкин, с Орлин Горанов, Манал Ел Фейтури и Нора Караиванова в главните роли ще завладее Зала 1 на НДК на 11 ноември. Хитовият „Бодигард“, който плътно следва сюжета на холивудския филм с Кевин Костнър и Уитни Хюстън, направи блестящата си премиера в рамките на Опера в Летния театър – Варна 2023 и оттогава всяко негово представление е истински празник за публиката. Безспорният ноемврийски „звездей на програмата“ е концертът-трибют „Майкъл Джексън: Thriller – историята и легендата за краля на попа“. Любимите песни на неугасващата поп икона ще звучат в аранжиринг на Роберто Молинели, който ще дирижира оркестъра на Варненската опера в този кросоувър проект. Италианските вокални звезди Клариса Вичи и Матиа Шаша ще изпеят Billie Jean, Beat it, Smooth

Criminal, I just can't stop loving you, Earth Song, Human Nature и още много песни на неповторимия Майкъл Джексън. Концертът, който носи на Молинели истински фурор и лятно турне в 10 италиански града през 2023 г., ще изправи на крака публиката в НДК, София на 17 ноември.

С другата перла в короната на репертоара на Варненска опера, операта-мюзикъл „Калас и Онасис“ на композитора Христос Папагеоргиу, се отбелязва 100-годишнината от рождението на най-великото сопрано – Мария Калас. На 13 декември прекрасната музикална история за любовта на гръцкия милиардер и оперната прима ще открие ежегодния Новогодишен музикален фестивал в НДК, София. През октомври „Калас и Онасис“ направи своя първи международен гастрол в албанската столица, където безапелационно очарова публиката. Режисьор на спектакъла е Петко Бонев, а в ролите на Мария и Онасис блестят вокално и актьорски Ева Перчемлиева и Мариос Андreu.



## BILLIE JEAN, SMOOTH CRIMINAL, THRILLER, EARTH SONG, BEAT IT AND MORE HITS OF THE KING OF POP ON NOVEMBER 17 IN SOFIA

In November and December, State Opera Varna tours the Sofia stage with three of its best performances. The musical with the eternal hits of Whitney Houston, directed by Boris Pankin, with Orlin Goranov, Manal El Feituri and Nora Karaivanova in the leading roles, will conquer Hall 1 of the National Palace of Culture on November 11. The hit "Bodyguard", which closely follows the plot of the Hollywood film with Kevin Costner and Whitney Houston, had its brilliant premiere at the Op-

era at the Summer Theater - Varna 2023, and since then every performance has been a real feast for the audience.

The absolute must-see in November is the tribute concert "Michael Jackson: Thriller - the story and the legend of the King of Pop". The favorite songs of the eternal pop icon will sound in an arrangement by Roberto Molinelli, who will conduct the Varna Opera Orchestra in this crossover project. Italian vocal stars Clarissa Vichi and Mattia Sciascia will

sing Billie Jean, Beat it, Smooth Criminal, I just can't stop loving you, Earth Song, Human Nature and many more songs by the extraordinary Michael Jackson. The concert, which brought Molinelli great success and a summer tour in 10 Italian cities in 2023, will make the audience dance in Sofia on November 17.

With the other diamond in the crown of the State Opera Varna repertoire, the opera-musical "Kalas and Onassis" by the composer Christos Papageorgiou, the 100th anniversary of the birth of the greatest soprano - Maria Kalas is celebrated. On December 13, the wonderful musical tale about the love of the Greek billionaire and the opera prima will open the annual New Year's Music Festival in the National Palace of Culture, Sofia. In October, "Callas and Onassis" made its first international tour in the Albanian capital, where it absolutely charmed the audience. The director of the show is Petko Bonev, and in the roles of Maria and Onassis, Eva Perchemlieva and Marios Andreu shine vocally and by their acting.

## МЕЖДУНАРОДНО БИЕНАЛЕ НА СТЪКЛОТО

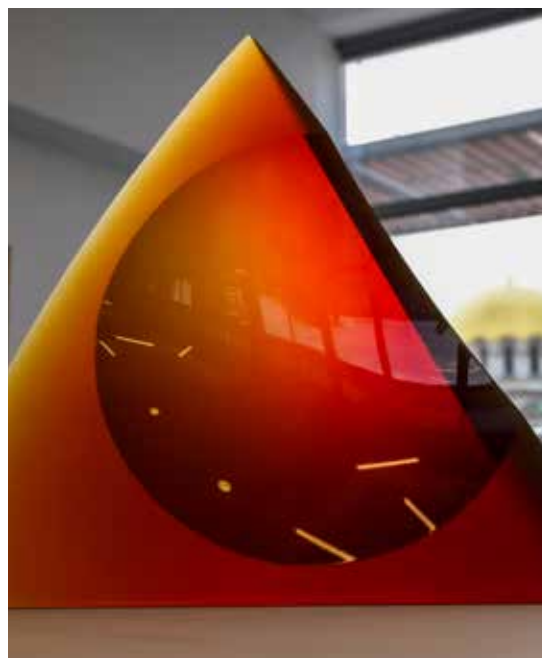
За съвсем кратко време стартиралото през 2017 Международно биенале на стъклото се превърна в едно от най-мащабните събития за изкуство в България. Тазгодишното издание на форума бе открито на 6 октомври и ще продължи до 3 декември. Биеналето предоставя платформата си на автори от всички континенти. Колекцията с дарения набъбна дотолкова, че създателят на биеналето доц. г-р Константин Вълчев и изпълнителният директор г-р Любомира Вълчева-Нънглол организират постоянна експозиция в Трявна. Всяка година изложбите се провеждат под надслов „ЗАЕДНО“ - опитни и начинаещи, от изток и запад, от север и юг, от държави с вековни традиции и от такива, в които този великолепен материал набира скорост през последните десетилетия.

За тазгодишното издание, международно 12-членно жури селектира 222 автори измежду 562 кандидати. Одобрените автори представляват 48 държави от 5 континента. Избраните произведения ще бъдат разположени на три ключови места в София – Национална галерия Квартат 500, галерия „Средец“ на Министерство на културата и галерия „УниАрт“ на Нов български университет.

До началото на декември галерията Квартат 500 ще бъде изпълнена с произведения на едни от най-значимите майстори на стъклото, като чешкото дуо Станислав Либенски (1921-2002) и Ярослава Брихтова (1924-2020). Значим акцент в изложбата е и участието на избрани художници от Нидерландия, осъществено с подкрепата на посолството на Кралството в София. Куратор на селекцията нидерландски художници на стъклото е Хан де Кльоувер.

За пореден път можем да видим и представители на италианската (муранска) школа в художественото стъкло. Благодарение на съдействието на Италианския културен институт в София, в биеналето ще участва един от знаменитите италиански майстори, познати из целия свят - Лучо Бубако, със своя самостоятелна пластика, напомняща за разточителното рококо, както и изкусната бижутерка Катерина Дзуки. ■





## INTERNATIONAL BIENNALE OF GLASS

In a very short time, the International Biennale of Glass, launched in 2017, has become one of the largest art events in Bulgaria. This year's edition of the forum was opened on October 6 and will continue until December 3.

The biennale provides its platform to authors from all continents. The collection of donations swelled to such an extent that the creator of the biennial, Assoc. Dr. Konstantin Valchev, and the executive director, Dr. Lyubomira Valcheva-Nandlol, organized a permanent exhibition in Tryavna.

As always, the exhibitions are held under the tagline "TOGETHER": bringing together experienced artists and beginners, people from east and west, from north and south, from countries with centuries-old traditions and from those where this magnificent material is gaining momentum in recent decades. For this year's edition, an international 12-member jury selected 222 authors from among 562 applicants.

Approved authors represent 48 countries from 5 continents. The selected works will be located in three key locations in Sofia - National Gallery Kvadrat 500, Sredets Gallery of the Ministry of Culture and UniArt Gallery of New Bulgarian University. Until the beginning of December, the Kvadrat 500 gallery will be filled with works by some of the most important glass masters, such as the Czech duo Stanislav Libensky (1921-2002) and Jaroslava Brichtova (1924-2020).

A significant highlight of the exhibition is the participation of selected artists from the Netherlands, carried out with the support of the Embassy of the Kingdom in Sofia. The selection of Dutch glass artists is curated by Han de Kluijver. Once again, we can see representatives of the Italian (Muraneso) school in art glass. Thanks to the cooperation of the Italian Cultural Institute in Sofia, one of the famous Italian masters, known all over the world - Luccio Bubacco, with his independent sculpture reminiscent of the extravagant rococo, as well as the skilled jeweler Caterina Zucchi - will participate in the biennale. ■

# ПОЗЛАТЕНА ЕПОХА

## GILDED AGE

Вместо да тъгувате по отминалото лято, защо не се насладите на новия сезон с шест чудесни есенни дестинации?

Нали помните прословутите пет стадия на тъгата: отричане, гняв, пазарене, депресия, приемане? Всяка есен преминаваме през една смекчена версия на този психологически модел, открит от Елизабет Кюблър-Рос, докато се опитваме да се сбогуваме с лятото. Да, не е лесно да се откаже човек от късите панталони, джапанките, плажовете и вечерите под открито небе. Но щом веднъж стигнем до последния стадий - приемането - вече можем спокойно да се насладим на красотите на новия сезон. Ето шест европейски дестинации, където есента е неописуемо красива - и където "България Еър" ще се радва да ви отведе.

Instead of mourning the summer gone by, why not enjoy the new season with six great fall destinations?

Remember the infamous five stages of grief: denial, anger, bargaining, depression, and acceptance? Every fall we go through a toned-down version of this psychological pattern discovered by Elisabeth Kubler-Ross as we try to say goodbye to summer. Yes, it is not easy to give up shorts, flip-flops, beaches and dinners under the open sky. But once we reach the last stage - the acceptance - we can already calmly enjoy the beauties of the new season. Here are six European destinations where autumn is indescribably beautiful - and where Bulgaria Air will be happy to take you.



# АМСТЕРДАМ

## AMSTERDAM

"Град на контрасти" е най-добрият израз, с който да опишем Амстердам, столицата на Нидерландия. Това е място, където проституцията е законна и се рекламира на витрините, и където можете необезпокоявано да си купите хашиш. Но в същото време сериозно ще загазите със закона, ако паркирате без необходимото специално разрешение. Това е градът, в който можете да се насладите на най-забележителните шедьоври на Рембранд, Вермеер и Ван Гог; и градът, който привлича по 2 милиона посетители годишно в своя безвкусен Музей на секса. Тук си съжителстват най-старата фондова борса в света и безчет мърляви битпазарчета. Най-странното е, че тези контрасти, звучащи толкова парадоксално на хартия, на място изглеждат съвсем естествени. И привлекателни.

Амстердам е разположен на устието на река Амстел (оттам и името). По-голямата част от стария град, включително и близо 160-те канала, датира от XVII век - Златната епоха на Амстердам, в която холандските търговци обикаляли от Карибите до Австралия и се завръщали с претъркани трюмовете. По онова време Амстердам е бил най-богатият град в света, и споменът за тогавашното великолепие още надничат от старите дворци, къщи и църкви. Повечето туристи свързват Амстердам с червените фенери и легалната марихуана. Но това е също градът с най-много музеи на глава от населението в света. Включително Райксмузеум, Националният музей, който освен митичната "Нощна стража" на Рембранд приютава още над 400 шедьоври на великите холандски майстори. Съвсем наблизо е и Музеят на Ван Гог, притежаващ най-богатата сбирка платна на лудия гений.

**Какво да очаквате:** климатът в Амстердам е мек, с температури в границите на 8-15 градуса през октомври и 5-10 градуса през ноември. Преваляванията не са редки, но обикновено са леки.

**Как да стигнете:** "България Еър" лети до Амстердам, летище Схипхол, всеки ден

"City of contrasts" is the best expression to describe Amsterdam, the capital of the Netherlands. This is a place where prostitution is legal and advertised on the windows, and where you can buy weed without worry. But at the same time, you will seriously run afoul of the law if you park without the necessary special permit. This is the city where you can enjoy the most remarkable masterpieces of Rembrandt, Vermeer and Van Gogh; and the city, which attracts 2 million visitors a year to its tasteless Museum of Sex. The world's oldest stock exchange and countless seedy flea markets coexist here. The strangest thing is that these contrasts, sounding so paradoxical on paper, seem quite natural on the ground. And even attractive.

Amsterdam is located at the mouth of the river Amstel (hence the name). Most of the old town, including the nearly 160 canals, dates back to the 17th century - Amsterdam's Golden Age, when Dutch traders travelled from the Caribbean to Australia and returned with packed holds. At that time, Amsterdam was the richest city in the world, and the memory of the splendour of that time still peeks out from the old palaces, houses and churches.

Most tourists associate Amsterdam with red lights and legal marijuana. But it is also the city with the most museums per capita in the world. Including the Rijksmuseum - the National Museum - which besides Rembrandt's mythical "Night Watch" houses more than 400 other masterpieces by the great Dutch masters. The Van Gogh Museum is also very close by, possessing the richest collection of canvases of the mad genius.

**What to expect:** Amsterdam's climate is mild, with temperatures ranging from 8-15 degrees in October and 5-10 degrees in November. Rainfall is not rare, but usually light.

**How to get there:** Bulgaria Air flies to Amsterdam Schiphol Airport daily











## ФЛОРЕНЦИЯ FLORENCE

Красивите неща в живота винаги си имат цена. В случая с Флоренция цената са 414 стръмни, мрачни, клаустрофобично тесни стъпала. Но след тях се озовавате на върха на Кулата на Джото, откъдето се открива 360-градусова панорама към един от най-красивите градове в света. Ако не и най-красивият. В края на краищата тъкмо Флоренция е мястото, където свършват Средните векове и започва Ренесансът. Тук са родени или са работили повечето от най-светлите гени на човечеството - Данте, Джото, Бокачо, Леонардо, Ботичели, Микеланджело, Донатело, Галилей (ако се вълнувате от мода, спокойно можете да добавите имената на Гучо Гучи и Роберто Кавали). Самият въздух ухае на просветление и ентузиазъм. И също, за да бъдем честни, на пица с артишок.

Ако изкуството не ви вълнува, най-добре заобиколете този град. Тук то е всегдето, мощно и способно да ви издебне и халоса иззад всеки ъгъл. И най-безобидно изглеждащата църквичка всъщност крие фрески на Джото или Бронзино, платна на Мазачо, скулптури на Челини или Донатело... Всъщност Флоренция в редки случаи дори предизвиква специфично заболяване, наречено Синдром на Стендал, по името на прочутия френски писател, който го изпитал още през 1817. Синдромът на Стендал се изразява в световъртеж и припадъци под въздействието на прекалено много изкуство. Звучи комично, но всъщност през 70-те италианската психоложка Грациела Магерини описа над 100 случая сред посетители на града. Така че бъдете внимателни и храбро затваряйте очи пред всяка трета статуя, за да сте в безопасност. Чаша от неповторимото местно вино кванти също помага.

**Какво да очаквате:** Климатът във Флоренция е мек и приятен, с температури 11-22 градуса през октомври и 7-16 градуса през ноември

**Как да стигнете:** "България Еър" лети до Рим всеки ден без понеделник. От Рим до Флоренция можете да стигнете с автомобил и с удобен влак (около 2 часа и половина)

The beautiful things in life always have a price. In the case of Florence, the price is 414 steep, gloomy, claustrophobically narrow steps. But after that, you end up at the top of Giotto's Tower, from where you can see a 360-degree panorama of one of the most beautiful cities in the world. If not the most beautiful. After all, Florence is where the Middle Ages ended and the Renaissance began. Most of the brightest geniuses of mankind were born or worked here - Dante, Giotto, Boccaccio, Leonardo, Botticelli, Michelangelo, Donatello, Galileo (if you are excited about fashion, you can safely add the names of Guccio Gucci and Roberto Cavalli).

The very air smells of enlightenment and enthusiasm. And also, to be fair, of artichoke pizza.

If art does not excite you, it is best to bypass this city. Here, it is omnipresent, powerful and capable of stalking you from around every corner. Even the most harmless-looking church actually hides frescoes by Giotto or Bronzino, canvases by Masaccio, sculptures by Cellini or Donatello... In fact, Florence in rare cases even causes a specific disease called Stendhal Syndrome, after the famous French writer who experienced it as early as 1817. Stendhal's syndrome is expressed in vertigo and seizures under the influence of too much art. It sounds comical, but in fact, in the 1970s, the Italian psychologist Graziella Magherini described over 100 cases among visitors to the city. So be careful and bravely turn a blind eye to every third statue to be safe. A glass of the unique local chianti wine also helps.

**What to expect:** The climate in Florence is mild and pleasant, with temperatures of 11-22 degrees in October and 7-16 degrees in November

**How to get there:** Bulgaria Air flies to Rome every day except Monday. You can get from Rome to Florence by car and by comfortable train (about 2 and a half hours).

# КОТСУОЛДС THE COTSWOLDS

Открито казано, не бихме ви препоръчали Лондон през есента, когато от лятното безгрижие на британската столица не е останало нищо, а времето оправдава всички стереотипи за английския климат. Но Лондон е добра отправна точка за множество очарователни места в английската провинция, начело с Котсуолдс.

Тази област по горното течение на Темза обхваща над 2000 кв. километра живописни хълмове, зелени пасища и старинни каменни градчета. От 1966 година е защитена като "местност с необикновена природна красота". Главният град на областта е Сайрънсестър, с 19,000 жители, но повечето туристи се устремяват към по-малките Чипинг Кемптън, Буртън-он-дъ-Уотър, Стоу-он дъ Уолд и Стантън. Но за да се насладите в пълна степен на ярките цветове на английската есен, можете да пробвате някои от многобройните пешеходни маршрути, включително и дългия 150 км Cotswold Way.

В околностите на Котсуолдс ще откриете и някои от най-интересните английски градове - като Глостър с неговата катедрала от XI век, или пък Стратфорд на Ейвън, родното място на Уилям Шекспир.

**Какво да очаквате:** Температури между 10 и 16 градуса през октомври, и 7-11 през ноември.

**Как да стигнете:** "България Еър" лети до Лондон три пъти седмично през октомври и пет пъти седмично след 13 ноември. Котсуолдс е на час и половина с автомобил или на 3 часа с влак.

Frankly speaking, we would not recommend London to you in autumn, when there is nothing left of the summer carefreeness of the British capital, and the weather justifies all stereotypes about the English climate. But London is a good starting point for many charming places in the English countryside, led by the Cotswolds.

This area along the upper reaches of the Thames covers over 2,000 square kilometres of picturesque hills, green pastures and ancient stone towns. Since 1966 it has been protected as a "place of extraordinary natural beauty". The main city of the district is Cirencester, with 19,000 inhabitants, but most tourists head for the smaller Chipping Campden, Bourton-on-the-Water, Stow-on-the-Wold and Stanton. To fully enjoy the bright colours of the English autumn, you can try one of the many walking routes, including the 150 km long Cotswold Way.

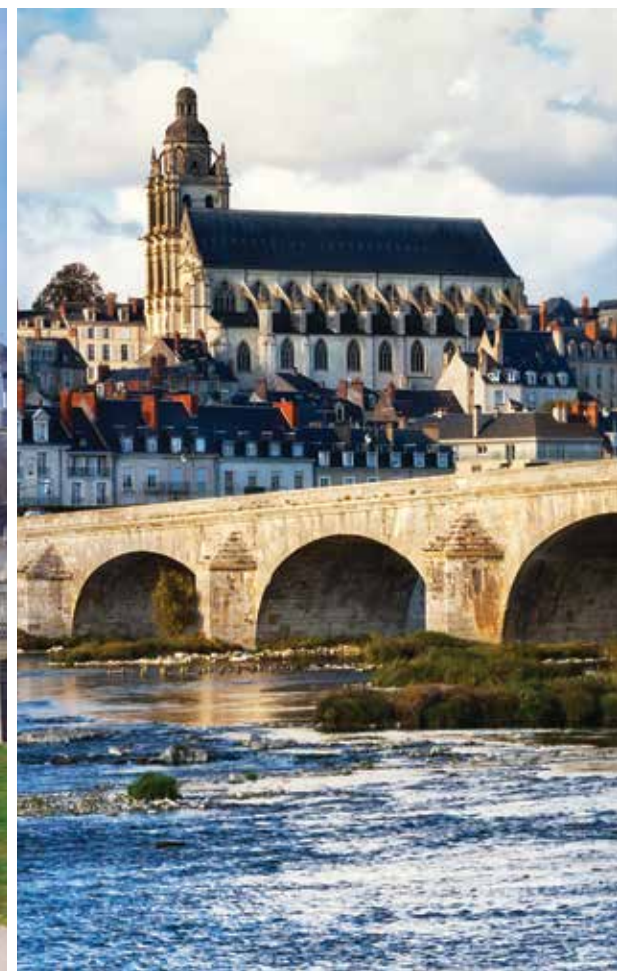
In the surroundings of the Cotswolds, you will also find some of the most interesting English cities - such as Gloucester with its 11th-century cathedral, or Stratford-upon-Avon, the birthplace of William Shakespeare.

**What to expect:** Temperatures between 10 and 16 degrees in October, and 7-11 in November.

**How to get there:** Bulgaria Air flies to London three times a week in October and five times a week after November 13. The Cotswolds are an hour and a half away by car or 3 hours by train.









## ПАРИЖ И ДОЛИНАТА НА ЛОАРА

### PARIS AND THE LOIRE VALLEY

Париж е винаги добра идея, казваше ослепителната Огри Хепбърн и, честно казано, не намираме никакви основания да спорим с нея. Френската столица е особено добра идея през есента, когато пълчищата от туристи са си отишли по домовете и можете да разгледате музея "Орсе" и Лувъра, без да се налага да си пробивате път с лакти. Парковете на Париж са очарователни в жълто-червени краски, а вечерният хлад лесно се прогонва с чаша вино или калвадос. А ако искате да превърнете добрата идея в отлична, може да съчетаете опознаването на Париж с разходка до прочутите замъци по Лоара. Тази област, прославена и със своите 190,000 хектара лозя, се намира само на около два часа път от столицата - но усещането е, сякаш сте пропътували векове назад във времето. Класическият маршрут включва няколко от най-интересните средновековни градове във Франция - Орлеан, Блоа, Тур, а също и най-впечатляващите замъци като Шато дьо Шамбор или Шато дьо Виландри. Заслужава си също да кривнете от утъпканите пътища и да разгледате Брен - великолепен природен парк приблизително с размерите на Габровска област. Това е пъстра комбинация от езера, гори, хълмове и блатата, необикновено богата на растителни видове и на дивеч.

**Какво да очаквате:** температури от порядъка на 10-17 градуса през октомври и 7-11 през ноември, при средно 10 дни с преобладаващия месечно.

**Как да стигнете:** "България Еър" лети до Париж всеки ден. Долината на Лоара е на около 2-2.5 часа с автомобил

Paris is always a good idea, said the dazzling Audrey Hepburn, and frankly, we find no reason to argue with her. The French capital is a particularly good idea in autumn when the hordes of tourists have gone home and you can explore the Musée d'Orsay and the Louvre without having to elbow your way through. The parks of Paris are charming in yellow and red colours, and the evening chill is easily banished with a glass of wine or calvados.

And if you want to turn a good idea into an excellent one, you can combine exploring Paris with a trip to the famous castles along the Loire. This area, also famous for its 190,000 hectares of vineyards, is only about a two-hour drive from the capital - but it feels like you've travelled centuries back in time. The classic route includes several of the most interesting medieval cities in France - Orléans, Blois, Tours, and also the most impressive castles such as Chateau de Chambord or Chateau de Villandry.

It is also worth deviating from the beaten track and exploring La Brenne - a magnificent natural park roughly the size of the Gabrovo region. It is a colourful combination of ponds, forests, hills and marshes, unusually rich in plant species and game.

**What to expect:** temperatures around 10-17 degrees in October and 7-11 in November, with an average of 10 rainy days per month.

**How to get there:** Bulgaria Air flies to Paris every day. The Loire Valley is about 2-2.5 hours away by car



## БЕЛГРАД BELGRADE

Когато чуят "Белград", повечето българи си представят комбинация от вкусна храна, дюлева ракия и шумни оркестри в традиционните ресторантчета на улица "Скадарска". Без ни най-малко да оспорваме привлекателността на тези атракции, столицата на Сърбия може да предложи и немалко други удоволствия. Като започнете от задължителната разходка из парка Калемегдан, в който старинната Белградска крепост надвисва над сливането на реките Дунав и Сава, минете през чаровния стар град, датиращ от началото на XIX век, и приключите с квартала Дединье, където съвсем близо един до друг са Кралският дворец (отворен за посетители) и мавзолеят на Йосип Броз - Тито.

Заслужава си също да пообиколите бохемския квартал Врачар, с неговия пазар за сирена и колбаси (Kalenic) и с музея на Никола Тесла. Ценителите на естетиката могат да добавят към списъка и Музея за съвременно изкуство, където е обърнато подобаващо внимание на местната гордост Марина Абрамович, а също и реставрираната в продължение на дълги години катедрала "Свети Сава" - нещо като умалено копие на константинополската "Света София".

**Какво да очаквате:** Климатът в Белград не е много по-различен от софийския. Температурите са между 9 и 19 градуса през октомври, и между 5 и 12 през ноември

**Как да стигнете:** "България Еър" лети до Белград шест пъти седмично през октомври и всеки ден през ноември

When they hear "Belgrade", most Bulgarians imagine a combination of delicious food, quince brandy and noisy orchestras in traditional restaurants on Skadarlija Street. Without in the least disputing the value of these attractions, the capital of Serbia has quite a few other pleasures to offer. Starting with the must-see walk through Kalemegdan Park, where the ancient Belgrade Fortress towers above the confluence of the Danube and Sava rivers, passing through the charming old town dating back to the beginning of the 19th century, and ending in the Dedinje district, where you'll find the Royal palace (open to visitors) and the mausoleum of Josip Broz - Tito.

It is also worth visiting the bohemian quarter of Vračar, with its cheese and sausage market (Kalenic) and the Nikola Tesla Museum. Connoisseurs of aesthetics can also add to the list the Museum of Contemporary Art, where due attention is paid to the local pride Marina Abramović, and also the St. Sava Cathedral, which has been restored for many years - a kind of scaled-down copy of Constantinople's Hagia Sophia.

**What to expect:** Belgrade's climate is not much different from Sofia's. Temperatures are between 9 and 19 degrees in October, and between 5 and 12 in November

**How to get there:** Bulgaria Air flies to Belgrade six times a week in October and every day in November





# БРЮЖ BRUGES

Комбинацията от живописни канали и ефектна готическа архитектура превръщат Брюж в един от най-привлекателните за туристите градове в Западна Европа. А след филма In Bruges на Мартин Макдона на мястото е направо претърпано през лятото, затова е разумно да изберете по-прохладен сезон за посещението си. Освен това така ще оцените подобавящо и по-тежките местни специалитети като бирена яхния. Опитайте я в Den Huzaar например. Ако си представяте по-изискана и тежка атмосфера с традиционни фламандски манджи, то мястото е Pieter Pourbus, но се подгответе с поне по 70 евро на човек за вечеря, и си направете резервация отрано. Нашето любимо място обаче е далеч по-непретенциозно – рибният пазар Vismarkt, където през деня може да пробвате от богатия местен улов, а вечер можете директно да се пренесете в миналия век. Разбира се, отгадено е дължимото и на пържените картофи - белгийския принос към световната кулинария. Тук дори има специален Музей на пържения картоф, където на няколко метра квадратни метра е разказана трогателната история на картофа - започнала преди 10 000 години в древно Перу и завършила печално в стоманените фритюрници на fast-food веригите. А ако величествената история на картофа ви поомръзне, насочете се към края на експозицията, където ще ви научат как да направите най-вкусния чипс в живота си. Да не пропуснем и лакомството, с което Брюж е най-известен по света – шоколадът. Единодушното мнение е, че идеалното място за пълноценно какаово изживяване е The Chocolate Line, където главният готвач Доминик Персон създава смайващи комбинации, като например шоколад с усаби и авокадо.

**Какво да очаквате:** Есента в Брюж е прохладна: между 78 и 15 градуса през октомври, между 4 и 10 през ноември.

**Как да стигнете:** "България Еър" лети до Брюксел четири пъти седмично. До Брюж се стига за 1:45 часа с влак, като пътят може да разгледате и Гент

The combination of picturesque canals and spectacular Gothic architecture make Bruges one of the most attractive cities for tourists in Western Europe. And after Martin McDonough's In Bruges, the place gets really crowded in the summer, so it's wise to choose a cooler season for your visit. In addition, this way you will properly appreciate the heavier local specialities such as beer stew. Try it at Den Huzaar for example. If you fancy a more refined atmosphere with traditional Flemish cuisine, then the place is Pieter Pourbus, but prepare yourself with at least €70 per person for dinner, and make a reservation early. Our favourite place, however, is far more unpretentious - the Vismarkt fish market, where during the day you can sample the rich local catch, and in the evening you can be transported directly to the last century.

Of course, credit is also given to French fries - Belgium's contribution to world cuisine. There is even a special Fried Potato Museum here, where the touching story of the potato - which began 10,000 years ago in ancient Peru and ended sadly in the steel fryers of fast-food chains - is told over a few hundred square meters. And if the glorious history of the potato bores you, head to the end of the exhibit, where they'll teach you how to make the tastiest chips of your life.

Let's not forget the delicacy for which Bruges is most famous in the world - chocolate. The consensus is that the perfect place for a full cocoa experience is The Chocolate Line, where chef Dominique Persson creates mind-blowing combinations such as chocolate with wasabi and avocado.

**What to Expect:** Fall in Bruges is cool: between 78 and 15 degrees in October, and between 4 and 10 in November.

**How to get there:** Bulgaria Air flies to Brussels four times a week. Bruges can be reached in 1:45 hours by train, on the way you can also explore Ghent







# НАЙ-БОГАТИТЕ ГОТВАЧИ В ЕВРОПА

От Ан-Софи Пук до Масимо Ботура: хората, които печелят не само звезди от Michelin



Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография iSTOCK, АРХИВ

**З**везди от пътеводителя "Мишелен", последователи в Instagram, призови класирания в емблематичната класация на най-добрите световни ресторанти на издателство William Reed: в наши дни има десетки различни методи да определим най-успешните готвачи в Европа. Всички те са, повече или по-малко, субективни. Но има и още един начин за класиране, който използва най-малко емоционалния показател от всички: спечелените пари. Британското издание Money се опита преди време да пресее най-добрите готвачи на Стария континент по този критерий и стигна до Топ 5, доминиран от италианци. Отбележете, че класацията е само за действителни готвачи, които готвят в ресторанти, и изключва

фигури, изкарващи си хляба предимно от телевизията (като Джейми Оливър или Гордън Рамзи), или като собственици на вериги от ресторанти. Ето кои са петимата най-добре платени готвачи в Европа понастоящем, в низходящ ред.

**МАСИМО БОТУРА.** Най-богатият истински готвач в Европа е Масимо Ботура, собственикът на прословутата Osteria Franciscana в Модена. Нереализиран адвокат и след това помощник в семейния бизнес с петролни продукти, през 80-те Масимо решава да зареже всичко и да се посвети на готвенето. Трупа опит в квартално ресторантче в Модена, след това - в Ню Йорк, накрая - и като чирак при легендарния Ален Дюкас в Монте Карло, и при Феран Адриа в "Ел Були" в

Барселона. През 1995 откупува традиционна trattoria в Могена и създава своя собствена кухня. През 2002 печели първата си звезда от Michelin, към която после добавя още две. Днес притежава още няколко ресторанта в Италия, производител е на балсамов оцет и посланик на добра воля на ООН. Дегустационното меню от 12 ястия в Osteria Franciscana струва 320 евро (или 530, ако изберете и дегустационния курс от девет вина).

**ХАЙНЦ БЕК.** Макар и роден в Германия, Хайнц Бек може да мине за "почетен италианец" в този списък: първо, защото постигна големите си успехи именно в Италия, в римския La Pergola, и второ, защото е основател на на шумелия Орден на рицарите на италианската кухня, посветен на опазването на кулинарното наследство на Апенините.

Започнал кариерата си в Мюнхен и Майорка, Бек пристига в Рим през 1994 и бързо спечелва за La Pergola три звезди от Michelin. Освен това има по една звезда за Apsleys в Лондон. 10-степенното меню в La Pergola струва 245 евро на човек, а съкратеното 7-степенно - по 210 евро.

**МАКС АЛАЙМО.** Роден през 1974, Масимилиано Алаймо държи рекорда като най-младия готвач, спечелил три звезди от Michelin (през 2002, едва навършил 28 години). Макс е пето поколение ресторантьор, но не бихте го упрекнали, че е прекален традиционалист - всъщност той предизвика истинска революция с работата си върху ароматите като "ускорители на вкуса", и с първата си готварска книга In.Gredienti. Днес Алаймо управлява десет ресторанта, но водещ си остава фамилният Le Calandre в Падуа. 7-степенното "класическо" дегустационно меню в Le Calandre струва 295 евро.

**АНТОНИНО КАНАВАЧУОЛО.** Роден в околностите на Неапол през 1975, Антонино Канавачуоло е изключението в нашия списък, защото е и телевизионна знаменитост, участник в поне 9 различни поредци, включително и в италианската версия на Master Chef. Но основната му дейност си остава ресторантьорството, където той е спечелил седем различни звезди Michelin - три от тях за основния му ресторант Villa Crespi в Орта Сан Джулио, в Пиемонт. Седемстепенното "Италианско пътешествие" в него струва по 280 евро на човек.

**АН-СОФИ ПИК.** Дядото на Ан-Софи, Ангре Пик, спечелил митичните три звезди от Michelin за семейния ресторант във



Масимо Ботура / Massimo Bottura



Бек / Beck



Алаймо / Alajmo



Канавачуоло / Cannavaciuolo



Пик / Pic

Валанс, югоизточна Франция, още през 1934. След това баща ѝ Жак Пик затвърдил постижението. И накрая, въпреки мимолетното си увлечение към модната индустрия, самата Ан-Софи спечелила трите звезди през 2007 - едва четвъртата жена, постигала някога това. Днес на

сметката ѝ са общо 10 звезди Michelin, разпределени между шест различни ресторанта. Но ключовият си остава Maison Pic във Валанс, където 7-степенното меню струва 310 евро на човек (без напитките), а 10-степенното - по 410 евро. ■

# THE RICHEST CHEFS IN EUROPE

From Anne-Sophie Pic to Massimo Bottura: the people who earn more than just Michelin stars

By KALIN NIKOLOV / Photography ISTOCK, ARCHIVE

**S**tars from the Michelin guide, number of followers on Instagram, positions in the iconic ranking of the world's best restaurants of the publishing house William Reed: there are dozens of different methods to determine the most successful chefs in Europe these days. All of those are, more or less, subjective. But there's another way to rank them that uses the least emotional metric of all: money earned. The British publication Money tried some time ago to sift the best chefs of the Old Continent according to this criterion and produced an Italian-dominated Top 5. Note that the ranking is only for actual chefs who cook in restaurants, and excludes figures who make their living primarily from television (such as Jamie Oliver or Gordon Ramsay) or as managing owners of restau-

rant chains. Here are the five highest-paid chefs in Europe, in descending order.

**MASSIMO BOTTURA.** The richest real chef in Europe is Massimo Bottura, the owner of the infamous Osteria Franciscana in Modena. A former law student and an assistant in the family oil products business, in the 1980s Massimo decided to drop everything and devote himself to cooking. He gained experience in a neighborhood restaurant in Modena, then - in New York, and finally - as an apprentice with the legendary Alain Ducasse in Monte Carlo, and with Ferran Adria at "El Bulli" in Barcelona. In 1995 he bought a traditional trattoria in Modena and created his own kitchen. In 2002, he won his first Michelin star, to which he added two more. Today he owns several more restaurants in

Italy, is a producer of balsamic vinegar and an UN Goodwill Ambassador. The 12-course tasting menu at Osteria Franciscana costs €320 (or €530 if you also choose the nine-wine tasting course).

**HEINZ BECK.** Although born in Germany, Heinz Beck could pass for an "honorary Italian" on this list: firstly, because he achieved his great success precisely in Italy, at Rome's La Pergola, and secondly, because he is the founder of the famous Order of the Knights of Italian Cuisine, dedicated to the preservation of the culinary heritage of the Apennines.

Having started his career in Munich and Mallorca, Beck arrived in Rome in 1994 and quickly earned La Pergola three Michelin stars. He also won a star for Apsleys in





London. The 10-course menu at La Pergola costs 245 euros per person, and the abbreviated 7-course menu costs 210 euros.

**MAX ALAJMO.** Born in 1974, Massimiliano Alajmo holds the record as the youngest chef to win three Michelin stars (in 2002, just 28 years old). Max is a fifth-generation restaurateur, but you wouldn't blame him for being too much of a traditionalist - in fact, he sparked a real revolution with his work on aromas as "taste accelerators" and with his first cookbook, *In.Gredienti*. Today, Alajmo runs ten restaurants, but the flagship remains the family-run *Le Calandre* in Padua. The 7-course "classic" tasting menu at *Le Calandre* costs €295.

**ANTONINO CANNAVACCIUOLO.** Born in the vicinity of Naples in 1975, Antonino Cannavacciuolo is the exception on our list because he is also a TV celebrity, a participant in at least 9 different series, including the Italian version of *Master Chef*. But his main activity remains the restaurant business, where he has won seven different Michelin stars - three of them for his main restaurant *Villa Crespi* in Orta San Giulio, in Piedmont. The seven-stage "Italian Journey" menu there costs 280 euros per person.

**ANNE-SOPHIE PIC.** Anne-Sophie's grandfather, André Pic, won the legendary three Michelin stars for the family restaurant in Valence, south-eastern France, back in 1934. Her father, Jacques Pic, then cemented the achievement. Finally, despite her fleeting fascination with the fashion industry, Anne-Sophie herself won the three stars in 2007 - only the fourth woman to ever do so. Today, she has a total of 10 Michelin stars, distributed among six different restaurants. But the key remains *Maison Pic* in Valence, where a 7-course menu costs €310 per person (without drinks) and a 10-course menu costs €410. ■

## КАКВО СА ЗВЕЗДИТЕ MICHELIN?

Публикуването на ежегодния *Guide Michelin* е тежък миг в живота на най-великите готвачи. Хора като Ален Дюкас, Гордън Рамзи и Жоел Робюшон изкарват десетки милиони евро годишно от кулинарния си гений, но това не им пречи да си губят съня заради тази нищо и никаква червена книжка - слабо илюстрирана, ситно отпечатана, с лаконични го сухост текстове.

Създаден от Андре Мишлен още през 1900 година, гидът първоначално е бил за улеснение на все още регките по онова време автомобилисти - с указания къде могат да си зелепят спуканата гума, откъде да се сдобият с гориво и, в добавка, къде да хапнат и да пийнат, ако решат да се разхождат извън града. Един век по-късно предназначението на "Червената книга", както я наричат всички, не се е променило особено. Но значимостта на кулинарната ѝ секция вече надхвърля всякакви представи.

Не можете да си платите, за да попаднете в нея. Селекцията и оценяването на ресторантите е задача на армия от анонимни инспектори, заблудени в тайнственост. Едва преди две години корпорацията за пръв път позволи на един от тях да даде интервю за американски тв канал, при това сниман в сянка и без да се назовава името му - като информатор от организираната престъпност. В гида попадат само онези ресторанти, които инспекторите смятат за достатъчно качествени. Най-забележителните получават допълнителни звезди - една, две или три (най-високата оценка). За едно заведение получаването на звезда от Michelin се измерва със стотици хиляди евро повишение на оборота. Притежаването на три звезди вече изстрелва собствениците в съвсем друза лига, превръщайки ги в световни знаменитости.

### СИМВОЛИТЕ

В *Guide Michelin* заведенията се оценяват с няколко различни символа - за по-голяма яснота и за икономия на място. Най-важните:

- 1 звезда: "много добра кухня в своята категория".
- 2 звезди: "отлична кухня, заслужава си да се отклоните".
- 3 звезди: "изключителна кухня, заслужава специално да пътувате дотам".
- Bib Gourmand: бележи ресторанти, предлагащи "добра храна на умерена цена" (с различен таван за различните страни, но обикновено около 35 евро на човек). Bib е съкращение от *Bibendum*, официалното име на прословутото човече от гуми на Michelin.
- вилица и лъжица: оценява (от 1 до максималното 5) нивото на комфорт в ресторанта.
- грозде: за ресторанти, предлагащи "интересни по някакъв начин" селекции вина и други напитки.

## WHAT ARE MICHELIN STARS?

The publication of the annual *Guide Michelin* is a difficult moment in the lives of the greatest chefs. People like Alain Ducasse, Gordon Ramsay and Joel Robuchon earn tens of millions of euros a year from their culinary genius, but this does not prevent them from losing sleep over this nothing and no red book - poorly illustrated, finely printed, with laconic to dry texts.

Created by Andre Michelin back in 1900, the guide was originally intended to facilitate the still rare motorists at the time - with directions on where to patch a flat tire, where to get fuel and, in addition, where to eat and drink if they decide to go out of town. A century later, the purpose of the "Red Book", as everyone calls it, has not changed much. But the importance of its culinary section is already beyond any imagination.

You can't pay to get into it. The selection and evaluation of restaurants is the task of an army of anonymous inspectors shrouded in secrecy.

A few years ago, the corporation for the first time allowed one of them to give an interview to an American TV channel, while photographed in the shadows and without naming him - as an informant from organized crime.

Only those restaurants that the inspectors consider to be of sufficient quality are included in the guide. The most outstanding ones receive additional stars - one, two or three (the highest rating).

For a restaurant, receiving a Michelin star is measured by hundreds of thousands of euros in increased turnover. Having three stars already catapults owners into a whole other league, turning them into global celebrities.

### THE SYMBOLS

In *Guide Michelin*, restaurants are rated with several different symbols - for greater clarity and to save space. The most important:

- 1 star: "Very good cuisine in its category".
- 2 stars: "Excellent cuisine, worth the detour".
- 3 stars: "Exceptional cuisine, worth a special trip there".
- Bib Gourmand: marks restaurants offering "good food at a moderate price" (with a different ceiling for different countries, but usually around 35 euros per person). Bib is short for *Bibendum*, the official name of Michelin's infamous tire man.
- fork and spoon: evaluates (from 1 to a maximum of 5) the level of comfort in the restaurant.
- grapes: for restaurants offering "interesting in some way" selections of wines and other beverages.



# Dnes.bg



## Вече знаеш

СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ  
ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ  
БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ СВЯТ СПОРТ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ  
КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗ  
СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ НОВИНИ ТЕХНОЛОГИИ БЪЛГАРИЯ СПОРТ СВЯТ БЪЛГАРИЯ  
ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ БИЗНЕС ТЕХНОЛОГИИ БИЗНЕС КУЛТУРА СПОРТ СВЯТ  
БЪЛГАРИЯ

# НЕУСТОЙИМО КИСЕЛА

В българския душевен мир туршията не е просто храна, а социална норма

Текст ЯСЕН БОЙЧЕВ / Фотография iSTOCK

**В** един от разказите си Йордан Радичков казва, че всеки човек си има едно свое малко отечество - това е родното място, къщата, от чийто праг за първи път е погледнал към света, видял е гледките наоколо и е чул човешки гласове. Част от това малко отечество са и някои добре познатите и обикнати миризми. "Есен е, мирише на есенни цветя от градините, жени варят сладко по дворовете или некат лъскав червен пипер за туршия", носталгично разказва писателят.

**НЯКАКВА ЧАСТ ОТ ТОВА ИНТИМНО** и дълбоко лично "малко отечество" винаги е била и туршията. Много хора си мислят, че тя е типично балканско кулинарно достижение, което не е вярно. По цял свят там, където има ясно обособени четири годишни сезона, хората приготвят и ядат някаква туршия. Някои наивно допускат, че щом един пазар може да предлага целогодишно пресни

плодове и зеленчуци, това прави туршията излишна и я превръща в отживелица от миналото. Които е повярвал на тази заблуда, горчиво е съжалявал. Никои гекемврийски домат не може пълноценно да замени киселите краставици или киселото зеле, да не говорим за пълнените камби с моркови и чесън или пък за царската туршия. Туршията е специален кулинарен жанр, тя е малко чудо на природата и технологиите. Нейният вкус има точно толкова общо с вкуса на изходните продукти, колкото вкусът на млякото може да прилича на стотиците сирена, които се правят от него.

**ИСТОРИЯТА НА ТУРШИЯТА Е МНОГО СТАРА**, поради което е твърде неясна. Тя вероятно се е появила още в библейски времена като резултат от усилието отделни храни да бъдат запазвани за по-дълго време. Би могло да се приеме, че туршията идва от вечността и точно това я прави



по особен начин човечна. Нейният вкус поради някакъв каприз на природата винаги е обвързан с произхода ѝ, както това е валидно за виното, някои сирена и разни други кулинарни продукти. Често дискутирана тема в емигрантските общности е вкусът на туршията, която в Америка или Англия никога не ставала същата, както в България, въпреки стриктното спазване на рецептите. Ето една сериозна причина българската туршия да бъде защитена като уникален продукт. Вероятно повечето корейци си мислят същото за тяхното традиционно леко лютиво кисело зеле кимчи (Тук в скоби бихме добавили, че японското суши, превърнато през последните години в предпочитан специалитет за преуспяващи юпити, някога е било технология за съхраняване на рибата във ферментирал ориз – най-малкото близък рогнина на туршията.)

Сигурно е, че исторически технологията на киселото зеле се е придвижвала от изток на запад. Народите от Източна Азия са го познавали много преди германците и елзасците да го превърнат в емблема на своите традиционни кухни.

**АНТИЧНИЯТ ГРЪКО-РИМСКИ СВЯТ НЕ ПОЗНАВА** класическата ферментирала туршия. В съчиненията на старите римски писатели като Колумела, Катон и Плиний са споменати само краставици и прясно зеле, мариновани с оцет и сол. За съхраняване на плодове те препоръчвали различни техники – ябълките да се завиват в сурова вълна, нарвите и орехите да се заравят в пясък, а гюлите и крушите да се заливат с мед. Впрочем не е съвсем вярно, че не познавали туршията. Един от големите кулинарни приноси на гръко-римската античност е свързан с маслините, които стават годни за ядене едва след обработки, твърде близки до технологията на туршията.

Същинската туршия е проникнала в Европа през Средновековието и, изглежда, особен принос за това са имали славяните. Вероятно това обяснява и трайната привързаност на европейския югоизток към пикантно-киселия вкус на киселите краставици, киселото зеле и други приготвени по подобен начин зеленчуци.

Макар да се смята за нещо типично за източните кухни, туршията е изиграла благотворна роля и в историята на западната цивилизация. Благодарение на киселото зеле и киселите краставици през XVII и XVIII век моряците от английския флот постепенно се избавили от хроничния скорбут, което е помогнало Великобритания да се превърне в световна империя, над която (по гумите на кралица Виктория) слънцето никога не залязвало.



**У НАС ТАЗИ ТЕХНОЛОГИЯ** е била позната още времето на Средновековието. В някои извори се споменават туршии от круши (крушеница) и грозде (грозденица). Едва ли има съмнение, че още тогава е правено кисело зеле и кисели краставици. Сигурно е, че Възраждането заварва българите с оформени познания и установени вкусове в тази област и това ясно личи от произведения на възрожденски писатели като Цани Гинчев, Любен Каравелов, Петко Славейков и др. В българския душевен мир домашната туршия не е просто зимнина, а социална норма. В нея е отразена една типична особеност на националния нрав - индивидуализмът, който намира израз в чувството за самостоятелност. Спретнатите в редици буркани с грижливо наредени краставички, камби, моркови, целина, домати и други зарзавати, които всяка есен си заемат мястото на рафтовете в зимника, приличат на стегната за бой войска. Това е нещо като домашен арсенал, с който всяко порядъчно домакинство посреща враждебността на околния свят. Домашното приготвяне на туршии, компоти, сладка и други лакомства винаги е

било сред неизбежните ритуали на късното лято и ранната есен във всяко порядъчно българско домакинство.

**В НЕДАЛЕЧНОТО МИНАЛО ТАЗИ ДЕЙНОСТ** беше често иронизирана от разни хумористи и фейлетонисти, но днес демодираният уж свят на саморъчно затворените буркани става все по-актуален и се връща на мода. Рисковете и тревогите, които поражда индустриалното хранене заради замърсяването на почвите и водите, въвеждането на генномодифицирани организми, както и поради всевъзможни консерванти, подобрители и оцветители, дискретно означени върху етикетите като Е-едикой си номер, кара все повече хора да се отнасят сериозно към онава, което по-рано им е изглеждало ненужно и смешно. Поради което и консервните фабрики често предлагат тяхната продукция с индикацията „домашно“. Този примамлив, но измамен надпис все по-упорито присъства върху етикети на индустриално произведени храни. Домашното консервиране днес е един от малкото начини човек да знае какво точно яде. Това е причина и за неговата несекваща актуалност. ■



ВСЕКИ ДЕН  
**СПОРТНИ  
РЕПОРТАЖИ**  
И ВСИЧКО ЗА  
СВЕТОВНИЯ И  
БЪЛГАРСКИЯ ФУТБОЛ

# Irresistibly Sour

As a part of the Bulgarian's inner peace, pickles is not just food, but rather a social norm

By YASEN BOYCHEV / Photography iSTOCK

In one of his stories Yordan Radichkov says that each person has their own little homeland – their native place or home from the thresholds of which they first looked upon the world, saw the surrounding scenes and heard human voices. Part of this “native land” is made up of some very familiar and well-loved smells. “It is autumn; it smells of autumn flowers from the gardens, of women boiling jam in the yards or baking shiny red peppers for pickled vegetables,” the author narrates with nostalgia.

**A ROLE IN THIS INTIMATE** and deeply personal “small homeland” has always been played by pickled vegetables. Many people think they are a typically Balkan culinary achievement, but this is not true. All over the world, wherever people have four distinct seasons, they prepare and eat some sort of pickled vegetable. Some people naively think that if a particular market offered fresh fruits and vegetables throughout the year, then pickled vegetables would be unnecessary and relegated to a remnant from the past. Whoever has fallen for this deception has bitterly regretted it. No tomato grown in December can sufficiently substitute for pickles or sauerkraut, not to mention peppers stuffed with carrots and garlic, or mixed pickles. Pickled vegetables is a special culi-

nary genre; it is a small miracle of nature and technology. Its taste has to do with the taste of the original produce, just as the hundreds of different types of cheese made from milk resemble its taste.

**THE HISTORY OF PICKLED VEGETABLES IS VERY OLD;** that is why it is so unclear. They probably emerged during the biblical age as a result of attempts to preserve different foods for a long period of time. It could be assumed that pickled vegetables are as old as time itself, and this is what makes them, in an odd way, very human. Its taste, due to some caprice of nature, is always related to its origin, as is the case with wine and certain types of cheese and other culinary products. A topic often discussed in immigrant communities is the taste of pickled vegetables, which is never the same in the US and England as it is in Bulgaria, despite strict adherence to trusted recipes. This is another important reason for Bulgarian mixed pickles to be protected as a unique product. Most Koreans probably feel the same about their traditional, slightly spicy fermented cabbage that is known as “kimchi.” (Here is the place where we should add that Japanese sushi, transformed into a preferred and special food for prosperous yuppies over the years, was once a technology for preserving fish in

fermented rice – in its own way, it is a close relative to pickled vegetables.)

Historically, the technology of fermenting cabbage has moved from east to west. The peoples of East Asia knew the technology long before the Germans and Alsations turned it into a symbol of their traditional cuisine – known in English as the German sauerkraut.

**THE ANTIQUE GRECO-ROMAN WORLD DID NOT KNOW** the classic pickled vegetables. In the writings of ancient Roman writers such as Columella, Caton and Pliny, only cucumbers and cabbage are mentioned as being marinated with vinegar and salt. Other techniques were recommended for the preservation of fruits – apples were wrapped in raw wool, pomegranates and walnuts were buried in sand, and quinces and pears were immersed in honey. In fact, it is not completely true that they did not know pickled vegetables. One of the major culinary contributions of Greco-Roman antiquity is related to olives, which only become edible after a procedure that is quite similar to that of pickling.

True mixed pickles came to Europe during the Middle Ages, thanks in part, it seems, to the Slavs. This probably explains the eternal attachment of people in southeastern Europe to the spicy-sour taste of pickles, sauerkraut and





other vegetables that are prepared in the same manner.

Although it is seen as something typical for Eastern cuisines, mixed pickles have also had a positive impact on the history of Western civilization. Thanks to sauerkraut and pickles, English sailors of the XVII and XVIII centuries gradually got rid of chronic scurvy, which in turn helped Great Britain become a worldwide empire, upon which (according to the words of Queen Victoria) the sun never set.

**IN BULGARIA THIS TECHNOLOGY** has been known since the Middle Ages. Some sources mention pickled pears (krushenitsa) and grapes (grozdenitsa). There is no doubt that fermented cabbage and pickles were also known at that time. It is clear that, by the Bulgarian Revival Era, Bulgarians had well-established knowledge and tastes in this field; this is evident in the works of Revival period writers such as Tsani Ginchev, Lyuben Karavelov, Petko Slaveykov and others. As a part of the average Bulgarian's inner peace, homemade pickled vegetables are not just a winter food supply, but also a social norm. This represents a typical trait of the national character – individualism, which finds its outlet in a sense of self-sufficiency.

Neatly ordered in carefully arranged rows, jars of pickled cucumbers, tomato peppers, carrots, celery, tomatoes and other vegetables line cellar shelves as if assembled for war. This is something like a home arsenal that every respectable household uses to overcome the hostility of the surrounding world. Making pickled vegetables, compote, jams and other delicacies at home has always been among the inevitable rituals of late summer and early autumn in every true Bulgarian household.

**IN THE RECENT PAST THIS ACTIVITY** was often derided by different humorists, but today this so-called old-fashioned world of hand-sealed jars has become more and more topical and fashionable. The risk and unease that industrial foods bring because of soil and water pollution, the introduction of GMO, and the multiple preservatives, additives and colorants that are discretely marked on labels with some "E-number" makes more and more people seriously consider that which they previously saw as unnecessary and funny. Because of this, canneries often market their products as being "homemade." This tempting but false labeling has begun to appear with increasing frequency on industrially produced food. Today, home canning is one of the few ways to know what one is eating. This is the reason for its on-going importance. ■



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 АРГ“

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, търгувачи 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](mailto:office@apis.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 Хераклион) регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на [callfb@air.bg](mailto: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), Магриг, Малага, Палма де Майорка, Барселона, Лисабон, Амстердам, Брюксел, Париж (Шарл дьо Гол), Москва (Шереметиево)

Такса 20 EUR – Франкфурт, Берлин, Цюрих (20 CHF), Прага, Виена, Рим-Фiumicino, Милано, Ларнака, Родос, Хераклион, Корфу, Атина

Такса 15 EUR – Варна, Бургас

> В случай на по-тежък, по-обемнен 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 Хераклион) регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на [callfb@air.bg](mailto: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 (Sheremetievo)

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](mailto: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\*\*\*

Бебето 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/слизване на/от самолета. Авиокомпанията не носи отговорност за щети в резултат на транспортиране по багажните ленти в случай, че количката не е предадена/получена на/от самолета.

\*Сумата от външните размери на дължината, височината и широчината на багажа /l +h+w/. Пътникът може да превозва и повече от безплатната норма багаж срещу допълнително заплащане. Трети багаж се таксува по 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](mailto: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](mailto: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 опериращ 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, Магриг, 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, Магриг, 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, Магриг, 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, Магриг, 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, Магриг, 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 Хераклион) допълнителен регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на [callfb@air.bg](mailto: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](http://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](mailto: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 the ticket of the adult who is accompanying the baby allows 1 piece checked baggage up to 23 kg, the baby is entitled to 1 piece checked baggage up to 10 kg.

Transportation of baby carriages is free of charge, but it is mandatory to hand them over/to receive them immediately before embarkation / disembarkation of the aircraft.

The aviation company shall not be responsible for damages resulting from transportation on baggage belts, in case the carriage has not been handed over/received at the aircraft.

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

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

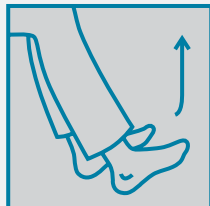
For more information please check Bulgaria Air's website [www.air.bg](http://www.air.bg).

## 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 дъшайте 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

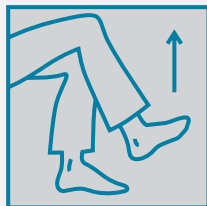
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



### ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

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



### КОЛЕНЕ

30 пъти

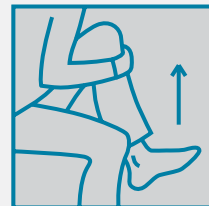
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



### 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 галеч по-безопасно от много други дейности. Екипажът на Вашия самолет е висококвалифициран и с богат опит. Самолетите на „България Еър“ са с безупречна поддръжка и могат да устоят на всякаква турбуленция.

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

## RELAX!

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

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

## ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

Усещате болка в ушите? Запушете носа, затворете устата и започнете да преглъщате или да се опитвате да изкарате въздуха, без да отваряте уста. Дъвченето на гъвка 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 стюарду 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 замиване. Аптеките могат да Ви предложат лекар-ствба без рецепта, но нашият съвет е винаги да се консултирате с лекар, който е най-подходящ за Вас.

## ВАШИЯТ БАГАЖ

Избягвайте тежкия ръчен багаж. Носенето му може да претовари организма Ви. Да седнеш в креслото уморен и задъхан, означава да започнеш пътуването си зле. В ръчния багаж носете само основното, което ще Ви трябва по време на полета.

## СРОКЪТ ЗА ЯВЯВАНЕ НА ЛЕТИЩЕТО

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

## ВАШАТА СИГУРНОСТ

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

## УПЪТВЕНИЯТА ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Преди замиване и пристигане кабинният състав на „България Ер“ ще Ви запознае с правилата за безопасност в самолета. Упътването включва съвети за предпазване 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, лъна за бръснене и не включват медикаменти и бебешки храни за ползване по време на пътуването, но те подлежат на проверка.

**Списъкът посочва някои от забранените за пренос предмети, без да бъде изчерпателен. Моля, консултирайте се с летищния персонал за по-пълна информация.**

### Уважаеми пътници,

В съответствие с директива на Европейската комисия 68/2004 от 15 януари 2004 г., в охраняемите зони на летищата и в ръчния багаж не бива да се слагат предмети, с които е възможно или изглежда възможно да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки / оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / 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 лег / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тояги / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мина, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

From November 6, 2006 the European Union adopted new security rules that restrict the amount of liquids you can take through security checkpoints, in addition to other prohibited articles. These liquids must be in individual containers with a maximum capacity of 100 ml each, packed in one transparent, resealable plastic bag (with a capacity of no more than one litre). The restrictions apply to liquids such as water, drinks, soups, syrups, make-up, creams, lotions, gels, perfumes, deodorants, sprays, tooth paste and shaving foam. Liquid foods for babies and any medication a passenger may need during a flight are exempt from the above restrictions but must be presented at security checkpoints.

**This is not an exhaustive list. If in doubt, please, consult the airport staff who will be happy to provide you with more detailed information.**

### Dear passengers,

In keeping with European Commission Regulation № 68/2004 of 15 January 2004, any object capable, or appearing capable of causing injury should not be carried into the security restricted areas of the airports and into the aircraft's cabins. These include, but are not limited to:

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns / component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatch 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.



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

При превоза на домашни любимци в пътническата кабина /PETC/ максималното допустимо тегло на животното и клетката е 8 кг, а размерите на клетката 48 x 35 x 22 cm. За услугата се заплаща такса от 60 евро в посока.

При превоз на домашни любимци в багажното отделение /AVIH/ няма ограничение в теглото

на животното, а максималните размери на клетката са 110 x 65 x 70 cm. При общо тегло до 32 кг се заплаща такса 100 евро, а над 32 кг – 140 евро в посока. Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията.

Могат да бъдат превозвани само кучета и котки, като единствено го 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](http://www.air.bg) и да спазват всички условия на регламент 576/2013. Регламентът е задължителен за всички страни членки на ЕС. По време на check-in документите на любимеца, ще бъдат обстойно проверени. Паспортът трябва да отговаря на общоприетия международен образец.

## Because we know they are part of your family – take advantage of our service for animal transportation!

When transporting pets in the passenger cabin /PETC/ the maximum weight of the animal and the cage is up to 8 kg and the maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm. A fee of EUR 60 per direction applies.

When transporting pets in the luggage compartment /AVIH/ there are no limitations in the weight of the animal. The maximum dimensions of the

container are 110 x 65 x 70 cm.

At the weight of the animal and container up to 32 kg, a fee of EUR 100 per direction applies, if the weight is over 32 kg – EUR 140 per direction applies.

Pets' transportation is a subject to compulsory confirmation from the Airline.

Only dogs and cats are accepted for transport. Animal transportation to and from Great Britain is not allowed.

The fighting and dangerous breeds are accepted for carriage

only as cargo.

Passengers willing to travel with a pet (dog or a cat), should get acquainted in advance with the airline's instructions for traveling with pets on [www.air.bg](http://www.air.bg) as well as to observe and follow all the conditions of Regulation 576/2013. The regulation is mandatory for all EU member countries. During check-in the pet's documents will be thoroughly checked. The passport must comply with the generally accepted international model.

## Upgrade to business class, за да е перфектно

„България Еър“ Ви дава възможност да повишите комфорта на своето пътуване благодарение на услугата Upgrade to business class.

Upgrade може да бъде закупен от 24 часа до 40 минути преди излитане, при наличие на свободни места. Освен удобство и комфорт, услугата Ви носи още редица предимства

като приоритетни чекиране и качване в самолета, допълнителен багаж, достъп до бизнес салоните на летищата и бизнес класа кетъринг. Ако сте член на програмата FLY MORE, печелите и повече точки.

Важно е да се отбележи, че при полет с прекачване трябва да се спазват 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](mailto: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](mailto:callfb@air.bg), and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.

## Добавете повече удобство към Вашето пътуване!

Как? Като запазите своето място с допълнително пространство и повече комфорт срещу такса от 20 евро на посока, или изберете своето предпочитано място, близо до изхода, срещу такса от 10 евро на посока. Услугата е налична за директните полети, изпълнявани от авиокомпанията. Сега имате с повече пространство и комфорт са разположени на 3 ред и аварен 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](mailto: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 *Tel Aviv* таксата е *в щатски долара, за Лондон в паунда, за Цюрих в швейцарски франка.*

## Travel even more comfortable

Bulgaria Air gives you the opportunity to guarantee more in-flight comfort!

How? Just book your seat with extra space and more comfort for 20 EUR per flight or book your preferred seat near the exit for 10 EUR per flight. The service is available for all direct flights operated by Bulgaria Air. Seats with extra space are located on the 3rd row and emergency exit, while those at 4th row can be booked as a

preferred due to their proximity to the exit point and the availability they provide for the passenger to head straight to his final destination or transfer point. You can request and prepay your seat by contacting our Customer Service Center at +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg), as well as in the Bulgaria Air's offices, through the ticket issuer and at the airport prior to the flight. We recommend you to request the service in advance to make sure we have an available seat

for you and to save time at the airport.

It should be considered that here are passengers who cannot be seated in an emergency exit row (some of the seats with extra leg space are situated next to these exits) such as people with physical, mental and hearing impairments and limitations, elderly people, children and babies (including unaccompanied minors (UMNR) and overweight passengers.

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



## Пътуване на деца без придружител

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

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

от еднопосочната тарифа в M 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 възползват от услугата, е необходимо да отправите запитването си поне 2 седмици преди полета на [callfb@air.bg](mailto:callfb@air.bg).

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

Една стюаргеса може да придружава две деца от едно семейство – братя и сестри, които пътуват заедно. За тях се заплаща една 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 to the flight at [callfb@air.bg](mailto: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](http://www.air.bg)



Airbus A320-214



Airbus A320-214



Airbus A319-112



Boeing 737-300



Embraer 190-100

## CODESHARE PARTNERS

Codeshare partnerships are an integral part of Bulgaria Air route portfolio. They enable the airline to provide its customers more frequencies to a particular destination as well as to widen its destinations list at facilitated booking procedure.

**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

Sofia - Doha / Bucharest / Varna / Burgas

# Дестинации Destinations



## CODESHARE PARTNERS

Code share партньорството позволява на авиокомпаниите да предлагат на своите пътници повече полети до дадената дестинация при облекчена процедура за резервация, както на собствените полети, така и на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.



## SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предостигащ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговорят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

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



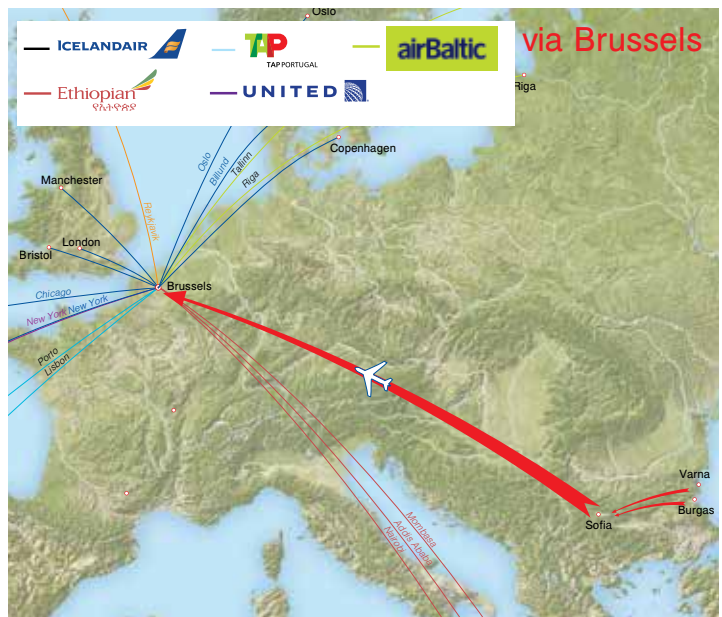
## INTERLINE PARTNERS:

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

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



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

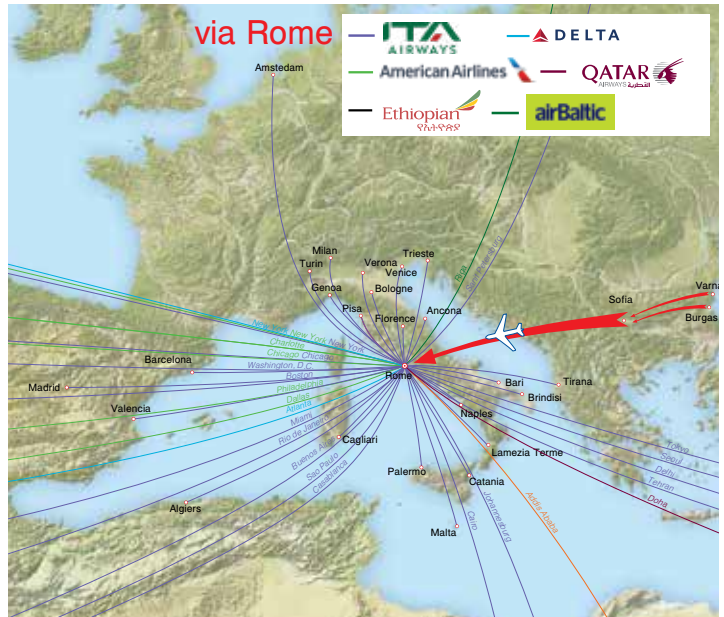
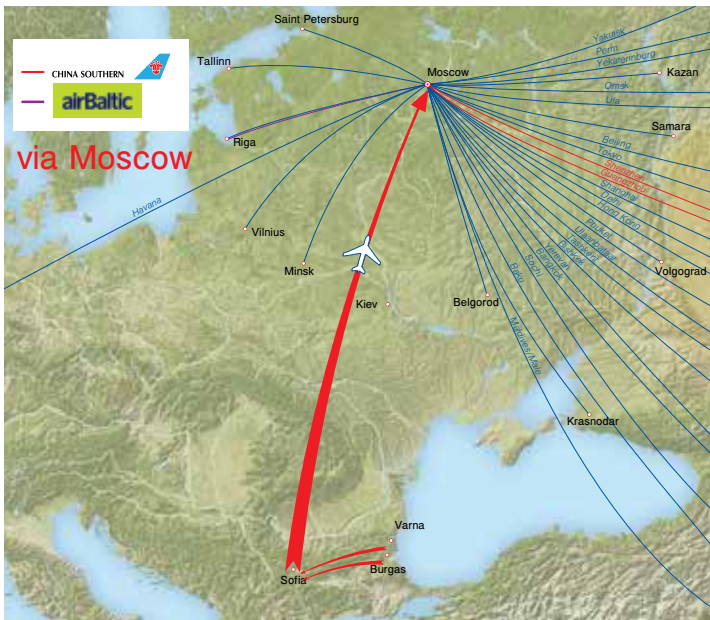


# Летете до Всяка точка на света с България Еър и партньори.













# Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



# БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?

## BULGARIA AIR: Where to find us?

<p>SOF BOJ VAR</p> 	<p><b>Customer Service Center</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-20:00 Local Time</i></p> <p>phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>Head office</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i></p> <p>fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>Sofia City Office</b></p> <p>2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00 - 17:30 Local time</i></p> <p>phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>FLY MORE Office</b></p> <p>1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540</p> <p>phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>Varna Airport Office</b></p> <p>Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Working hours Opens 2 hours prior</i> <i>to scheduled departure</i></p> <p>phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>Varna City Office</b></p> <p>55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00 - 17:00 Local time</i> <i>Saturdays customers are served by email</i> <i>and phone from 10:00 to 16:00 Local time.</i></p> <p>phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg</p>	
	<p><b>Shumen City office</b></p> <p>Shumen, Patleyna 10 str. <i>Monday-Friday: 09:00-17:00</i></p> <p>phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg</p>	
<p>BRU</p> 	<p><b>Belgium, Brussels</b></p> <p><i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>10:00-19:00 Local Time</i></p> <p>phone: +32 470 401 260 e-mail: brussels@air.bg www.air.bg</p>	
<p>BER</p> 	<p><b>Germany, Berlin</b></p> <p>Bulgarian Air Tour Leipziger str 114-115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-18:00 Local Time</i></p>	<p>phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg</p>
<p>LON</p> 	<p><b>United Kingdom, London</b></p> <p>Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:30 - 17:30 Local Time</i></p>	<p>phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg</p>
<p>MOW</p> 	<p><b>Russia, Moscow</b></p> <p><b>City Office</b> 3 Kuznetzkiy Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and</i> <i>September)</i></p> <p>Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> <i>Opens 2 hours before flight</i></p>	<p>phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg</p> <p>e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg</p>
<p>TLV</p> 	<p><b>Israel - Tel Aviv</b></p> <p>Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> <i>Sunday - Thursday:</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg</p>
<p>USA</p> 	<p>Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 9am - 5pm,</i> <i>Saturday - Sunday 9am -1pm (EST)</i></p>	<p>phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg</p>
<p>VIE</p> 	<p><b>Austria, Vienna</b></p> <p>Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Thursday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>Friday</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i></p>	<p>phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg</p>

# НЯКОИ НЕЩА СТАВАТ **blink** ЗА СЕКУНДИ

Незабавни преводи  
към мобилен номер  
**P2P**



Централна  
Кооперативна  
Банка  
Важният си ти.



# TRICK OR CHEESE!



VIEW CATALOG



FOLLOW US